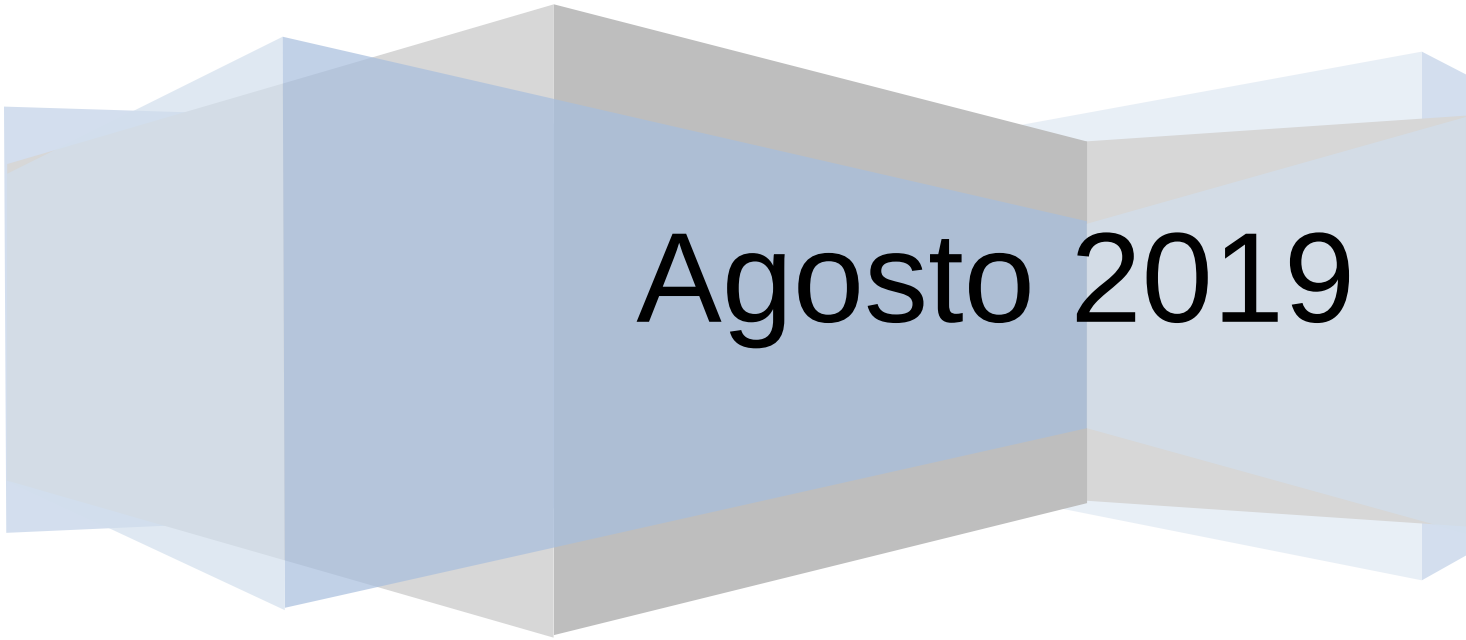
PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

“Impacto Económico de la Suspensión del NAIM”

Paulina Lomelí García.



Agosto 2019

PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Contenido

I.- Introducción 2

II.- Justificación de la realización de la investigación 4

III.- Objetivo 5

IV.- Planteamiento y delimitación del problema 6

V.- Problemática abordada y posibles soluciones 7

VI.- Marco teórico y conceptual de referencia 8

VII.- Formulación de la hipótesis 11

VIII.- Pruebas empíricas o cualitativas de la hipótesis 12

XI.- Conclusiones y nueva agenda de investigación 36

X.- Bibliografía 37

PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Resumen: En el presente documento se analizará el impacto de la suspensión del nuevo aeropuerto internacional de México; ante la decisión de una consulta ciudadana poco representativa y por motivos políticos; dejando de lado el interés nacional y la competitividad.

I.- Introducción

Actualmente, la industria de la aviación es una importante promotora e impulsora de la actividad económica al contribuir con 38 mil millones de dólares al PIB nacional durante 2014, así como 1 millón de empleos en ese mismo año.[1] Pero la derrama económica que genera esta actividad no sólo es digna de ser reconocida, sino que también debe ser apoyada y aún expandida, en virtud de los múltiples beneficios que reporta desarrollo económico del país y al bienestar de amplios grupos de la población por la posibilidad de contar con empleos, bienes y servicios que genera en el primer caso, o que facilita su acercamiento en el segundo de los casos.

El objetivo del presente documento es medir los impactos de diverso orden que tiene el no contar con una infraestructura aeroportuaria de primer nivel en México, y específicamente en la Ciudad de México (CDMX) y su región de influencia, que le permita fortalecer su conectividad y su competitividad.

Las preguntas de investigación son las siguientes:

¿Por qué es necesario generar una nueva instalación aeroportuaria en la CDMX?

¿Cuál es la mejor opción de aeropuerto para la CDMX?

¿Cuáles son las principales consecuencias e impactos en caso de no contar con esta opción y aún de generar una opción que no sea la mejor?

¿El gobierno actual está planteando las mejores alternativas para atender este asunto?

¿Qué propuestas se han manejado en materia de Nuevo Aeropuerto Internacional para la Ciudad de México (NAICM)?

¿Las posibilidades de que quede la mejor opción de NAICM son amplias o más bien bajas?

El presente documento pretende dar contestación a cada una de estas interrogantes, analizando cada tema y cada de sus consecuencias.

El orden por seguir en el documento es el siguiente:

En la primera sección se da un contexto sobre el actual aeropuerto de la Ciudad de México, asimismo, se explica por qué es necesario construir otro aeropuerto.

En la segunda parte, se explica qué pasaría si se deja de construir otro aeropuerto en cuanto a las implicaciones económicas, de conectividad y competitividad a nivel internacional.

En el tercer apartado, se dan razones por las cuales resulta más conveniente una opción sobre otra, respecto

[1] IATA (2014), *The value of air transport in Mexico. Challenges and opportunities for the future*, 10 p. disponible en www.iata.org/economics

al lugar para construir un nuevo aeropuerto.

Por último, se genera una serie de propuestas sobre las dos alternativas que se pueden realizar, con el fin de corregir los problemas de saturación del actual aeropuerto de la CDMX, asimismo, se dan las conclusiones y se establece la nueva agenda de investigación.

El presente documento posee una metodología descriptiva basada en métodos cuantitativos y cualitativos, a partir de los últimos datos aportados por organismos nacionales como ASA, SCT, CANAERO e INEGI e internacionales como IATA.

II.- Justificación de la realización de la investigación

Es importante realizar la presente investigación porque es necesario revisar los pros y los contras que presentan las dos opciones de nuevo aeropuerto que se han planteado para la CDMX, por un lado el proyecto de NAIM que se propuso ubicar en unas cuatro mil hectáreas de superficie sobre terrenos del ex lago de Texcoco y la alternativa de ubicar un nuevo proyecto sobre tres mil hectáreas en terrenos de la Base Militar de Santa Lucía. En ambos casos, en el Estado de México. En el primer caso, al oriente de la CDMX, y en el segundo, al Noreste de dicha ciudad.

La relevancia del tema radica en que todavía no se puede hablar de una opción definitiva para construir el nuevo aeropuerto para la CDMX, aunque la propuesta de Santa Lucía tiene todo el apoyo del Gobierno del Presidente Andrés Manuel López Obrador (AMLO) para construir esta infraestructura sobre dichos terrenos, en virtud de la cancelación del NAIM en terrenos del ex lago de Texcoco, impulsada también por el gobierno de AMLO.

Las soluciones que plantea este problema, que tienen que ver con definir la mejor infraestructura aeroportuaria para la CDMX, estarán enfocadas a revisar las virtudes que pueden tener ambos proyectos y que, en una perspectiva de conveniencia, se elija la mejor de las opciones, pues dicha infraestructura corresponde al manejo de un tercio de las operaciones aéreas en el país.

Como se dijo anteriormente, el objetivo del presente documento es medir los impactos de diverso orden que tiene el no contar con una infraestructura aeroportuaria de primer nivel en México, y específicamente en la Ciudad de México (CDMX) y su región de influencia, que le permita fortalecer su conectividad y su competitividad.

Los beneficios esperados en la investigación son los siguientes:

Además de revisar los pros y contras de ambos proyectos, es importante aportar puntos clave del debate ocasionado para identificar cuál es la mejor opción de nuevo aeropuerto para la CDMX y que no se están tomando, como es el fortalecer el principio de conectividad y competitividad que debe tener dicha instalación aeroportuaria y que beneficiaría no sólo a un sector de la población mexicana, sino a muchos sectores de la población mexicana.

III.- Objetivo

El objetivo del presente documento es medir los impactos de diverso orden que tiene el no contar con una infraestructura aeroportuaria de primer nivel en México, y específicamente en la Ciudad de México (CDMX) y su región de influencia, que le permita fortalecer su conectividad y su competitividad.

Cualquier opción que se lleve a cabo loa requiere, el punto es que lo recomendable sería concluir con el flujo de inversiones que ya se había abierto, para no incurrir en mayores gastos, si bien sería importante realizar adecuaciones a los que ya se tiene iniciado.

IV.- Planteamiento y delimitación del problema

El problema por resolver es la necesidad que tiene el país de contar con un insumo de la mayor relevancia para el continuo progreso y desarrollo de la Nación como es la nueva infraestructura aeroportuaria para la CDM y que por ello, no se puede tomar una decisión sin fundamento, pues para contar con dicho insumo, se tiene que realizar una elevada inversión.

El crecimiento de la actividad aeroportuaria en el país ha estado por encima del crecimiento económico del país ¿Qué es lo más lógico de llevar a cabo? ¿Coartar esta actividad o impulsarla? La pregunta se responde por sí misma, pero faltó argumentar por parte de quienes promovían una opción adecuada de nuevo aeropuerto para la CDMX, de por qué era importante continuar con la misma y no cancelarla, aunque sí había problemas que corregir: corrupción, deficiencia en los contratos, tener más cuidado con el ecosistema y la dinámica hidrológica del área, así como darle una mayor relevancia social al proyecto.

Las preguntas por resolver son:

¿Por qué es necesario generar una nueva instalación aeroportuaria en la CDMX?

¿Cuál es la mejor opción de aeropuerto para la CDMX?

¿Cuáles son las principales consecuencias e impactos en caso de no contar con esta opción y aún de generar una opción que no sea la mejor?

¿El gobierno actual está planteando las mejores alternativas para atender este asunto?

¿Qué propuestas se han manejado en materia de Nuevo Aeropuerto Internacional para la Ciudad de México (NAICM)?

¿Las posibilidades de que quede la mejor opción de NAICM son amplias o más bien bajas?

Cabe señalar que el presente documento posee una metodología descriptiva basada en métodos cuantitativos y cualitativos, a partir de los últimos datos aportados por organismos nacionales como ASA, SCT, CANAERO e INEGI e internacionales como IATA.

V.- Problemática abordada y posibles soluciones

La problemática abordada consiste básicamente en identificar los impactos de la cancelación de la opción Texcoco para nuevo aeropuerto de la ciudad de México y sus posibles consecuencias que van desde las erogaciones que esto significará para el país por completo y aun lo que significará para el bolsillo de los usuarios si la alternativa ganadora no es la mejor. Por ello es que si no se toma la mejor alternativa, México quedará en amplia desventaja en relación al aspecto de conectividad aeroportuaria, quedando en seria desventaja en relación a los países rivales en la materia, sobre todo los de la región de América Latina y aun en algunos casos con ciudades de los EUA.

Las posibles soluciones que tiene este problema comprenden una serie de adecuaciones a la alternativa cancelada para continuar con su desarrollo y recuperar la visión de desarrollo que plantea dicha alternativa.

VI.- Marco teórico y conceptual de referencia

Para nadie es un secreto que la actividad aeroportuaria del país ha crecido en forma más acelerada que la actividad económica por sí misma. Sin embargo, este acelerado crecimiento ha provocado, para el caso del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) haber alcanzado su límite operativo, por lo que es imposible continuar creciendo en el mismo espacio. Ha llegado el tiempo de *dar a luz* un nuevo aeropuerto.

Mientras que el PIB de México creció en 3.5% dentro del periodo 2009-2013, el incremento en el número de pasajeros se dio en un 5.4%, reconociendo que el AICM transporta un tercio de los pasajeros del país. Asimismo, dentro del mismo periodo se detectó un crecimiento de la industria nacional en un 2.5%, según el indicador de la actividad industrial que mide su crecimiento, contra un incremento del 5.2% en la actividad relacionada con la carga de mercancías por vía aérea.[2]

Es tan trascendental que el país cuente con un nuevo aeropuerto que, de no contar con éste y de la forma más adecuada y pronta, México se perderá de los beneficios que reporta la inserción que hoy tiene a nivel internacional en la economía. Al 2016, el país ocupaba el lugar 55 en materia de infraestructura aeroportuaria[3] y el 51 dentro del índice de competitividad 2016-2017 del Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés).[4] No obstante, se verá limitado el potencial de economía número 15 que presenta México a nivel mundial por carecer de las bases suficientes para fortalecer su desarrollo y elevar su crecimiento, quedando rezagado un importante núcleo de la población nacional, por no recibir los beneficios que podría recibir si la economía crece más.

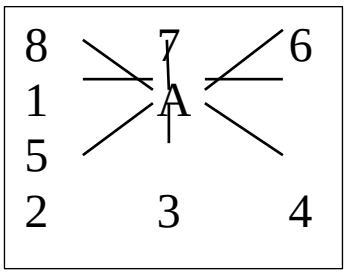
El pensar que no se requiere ampliar nuestros vínculos con el exterior, o al menos fortalecer éstos, es pensar en términos autárquicos, encerrarse en sus propios límites y fronteras. Suponer que no se realizará ningún tipo de intercambio comercial con el exterior, o apenas el mínimo o los mínimos intercambios, es vivir una situación fuera de la realidad. Cierto es que este tipo de políticas han mantenido alguna vigencia tanto en México como en otros países. En México, durante el siglo pasado fue constante la promoción y apoyo a las industrias nacionales por encima de otras. Así también, en distintos tiempos y lugares se han instrumentado estas políticas.

[2] Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México – SCT (2015), *Avances Técnicos del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, 43 p.
[3] Redacción Obras (2016), "México avanza cinco lugares en índice de infraestructura del WEF", en *Obras* del 22 enero 2016.
[4] Disponible en https://imco.org.mx/competitividad/indice-global-de-competitividad-2016-via-wef/

Pero en el mundo actual el intercambio entre las distintas naciones del orbe, por medio del comercio internacional es una actividad muy vigorosa, debido a, entre otras circunstancias, la modernización de las vías de comunicación y transporte, sobre todo de tipo aéreo en este último caso y a las redes de telecomunicación y de internet, en el primero, y no menos importante por el considerable aumento de la población que ha experimentado el planeta, en donde los intercambios y acuerdos comerciales prácticamente se han vuelto obligatorios. Por lo tanto, la autarquía de hoy más bien constituye una utopía, tan sólo unos pocos países se acercan a este esquema de régimen político – económico y en mucho se debe a signos de cerrazón política y/o ideológica como es el caso de los siguientes países: Corea del Norte, Cuba o Venezuela.[5]

La necesidad de mayores y más ágiles vínculos con el mundo y la totalidad del territorio nacional favorecen la necesidad de buscar un punto concentrador en el espacio. En el caso de que México se convierte en un centro de este tipo, le va a proporcionar a las compañías internacionales de aeronáutica las condiciones y el espacio necesario para desarrollar una red de rutas con más destinos y una mayor frecuencia para la prestación de los servicios. Esto se entiende mejor con el gráfico y la explicación ubicados a continuación:

Un aeropuerto localizado en el punto A puede tener ocho diferentes destinos para volar, dando en total únicamente ocho rutas de vuelo con nueve puntos diferentes, por lo que si se desea volar del destino 1 al 8, se debe volar, necesariamente, del punto 1 al A y de allí al 8.



De no existir un *hub* o centro regional (punto A), el punto 1 debería volar a los 8 puntos que componen el gráfico, pero el 2 también tendría que hacer lo mismo, y el 3… y así hasta el 8, con lo que habría 28 rutas diferentes, que implicarían muchas ineficiencias y costos más elevados, pues no todos los destinos presentan la misma viabilidad comercial. Sin duda, el punto A es el que presenta las condiciones más ventajosas que las demás puntos, en virtud de que todos los viajeros de este esquema deben pasar por este

[5] Sánchez Galán, J. (2019), "Autarquía", disponible en https://economipedia.com/definiciones/autarquia.html

último punto.

Entendiendo el entramado de rutas que se pueden atender si se logra funcionar como un verdadero centro de conectividad regional, se debe reconocer que para que un *hub* sea realmente eficiente, debe existir un elemento fundamental y de vital importancia y que es la **infraestructura aeroportuaria de apoyo**: con un número de pistas y de dimensiones convenientes para servir en forma adecuada, los sistemas de acceso eficientes a las instalaciones aeroportuarias, rápidos medios de conexión y movilidad al sitio, lugares para la pernocta de pasajeros en tránsito, facilidad de conexión a la internet y operación de negocios y comercios durante las 24horas del día, existencia de amenidades y aun de áreas verdes relevantes, entre otros muchos aspectos que las instalaciones del siglo XX no cuentan ni contaban con ellos. Toda esta capacidad permitiría maximizar los beneficios (entiéndase por esto una mayor derrama de recursos), que generan los momentos de mayor demanda por parte de los pasajeros que entran y/o salen por un aeropuerto. Así que las condiciones de HUB (núcleo de actividades aeroportuarias de intercambios) del NAIM, permitirán la interrelación con el resto de las México ciudades de en un solo punto de intercambio.[6]

[6] SEDATU (2018), *Programa Territorial Operativo de la Zona Oriente del Valle de México*, 66 p.

VII.- Formulación de la hipótesis

Un proyecto de la envergadura y relevancia que tiene para el país, no sólo para la ZMVM, como es el NAICM, no puede recaer en las manos de la población que acudió a una consulta en la que participó menos del 2% del padrón nacional, dado que se corre el riesgo de no decidir por la mejor opción en cuanto a las necesidades del país.

VIII.- Pruebas empíricas o cualitativas de la hipótesis

El Aeropuerto Internacional Ciudad de México (AICM), denominado "Benito Juárez" a partir del 24 de noviembre de 2006, tiene más de un siglo de recorrido por la historia del país, si se consideran las primeras experiencias de operaciones que se realizaron en los despoblados llanos de la hoy Colonia Balbuena a partir de 1910. Para 1928 se concreta la creación del Departamento de Aeronáutica Civil dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), con el fin de normar las actividades correspondientes; y es hasta 1939 que se inaugura el denominado Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México (PACCM), construido por SCOP, pero reconociendo que desde entonces ha sido permanente la ampliación y la remodelación de esta terminal aérea.

Por otra parte, un decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) en 6 de julio de 1943, declara internacional a dicha instalación, para efectos de la entrada y salida de aviones y pasajeros del PACCM. Pero no es sino a través de un Acuerdo de fecha 2 de diciembre de 1963 mediante el cual se le denomina oficialmente "Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México" (AICM). Tiempo después, con el propósito de fortalecer y dotar de apoyo a la aviación civil del país, el 12 de junio de 1965 se publica en el DOF el decreto constitutivo del organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), contando con las responsabilidades de operar, administrar y conservar todos los aeropuertos civiles de la República Mexicana, mismos que pasan a formar parte de su patrimonio desde esa fecha, incluido el AICM. Asimismo, como resultado de las modificaciones producidas en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal del país, a partir del 28 de diciembre de 1982, el área relativa al transporte aéreo se incorpora a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Al finalizar el siglo XX, los procesos de privatización han alcanzado distintas áreas de la economía en México y el mundo, y los aeropuertos no fueron la excepción, por lo que se concesionan 35 de las 60 terminales áreas del país a la iniciativa privada, a raíz del programa de reestructuración de la red aeroportuaria nacional. Dentro de este paquete entra también el AICM y el 1º de noviembre de 1998 se desincorpora de ASA, con lo que surge el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, conformado por tres empresas de participación estatal mayoritaria, pero la prometida privatización de la instalación portuaria no logra concretarse. Entrado el siglo XXI, la prioridad para la Ciudad de México en materia aeroportuaria es contar con un nuevo y modernizado aeropuerto. Sin embargo, el fallido intento de construir un nuevo aeropuerto al inicio del sexenio foxista, no deja otra salida que la remodelación del AICM.

Este proyecto, incluyó la ampliación y remodelación del aeropuerto a su máxima capacidad, considerando la construcción de una nueva Terminal en el AICM, la 2, para dar atención a más de 32 millones de pasajeros nacionales e internacionales con un estimado del 43% de las operaciones aéreas del aeropuerto en comento.[7] Dicho proyecto se concluye durante el gobierno del Presidente Calderón, pero como es sabido, fue rebasado ante la creciente demanda de operaciones en el "Benito Juárez".

¿Por qué era y es necesario un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México?

Las razones, como ya se ha dicho, son de diverso tipo: técnicas, operativas y de funcionamiento, entre otras. Desde el 29 de septiembre de 2014 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) emite una declaratoria de saturación para el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) "Benito Juárez", en los horarios que van de las 7:00 a las 22:59 horas.[8]

Tal decreto señala, de manera fundada, que en dicha terminal área únicamente pueden llevarse a cabo un número de "61 operaciones por hora con un máximo de 40 llegadas con una separación de 4 millas náuticas sucesivas, tomando en cuenta el tiempo de ocupación de pista", pero esto no se ha cumplido hasta la fecha. En los denominados *horarios pico* de este aeropuerto, se ha llegado hasta un máximo de 181 maniobras de aterrizaje y despegue, de acuerdo con SCT,[9] esto es, prácticamente el triple de lo autorizado. La realidad es que el Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" cuenta con dos pistas paralelas tan sólo separadas por una distancia de 305 metros o 1017 pies, lo que impide la operación de aproximaciones simultáneas, de ahí que esta sea una de las principales razones para buscar una opción distinta que permita atender la demanda actual y futura de las operaciones aeroportuarias en la Ciudad de México. Esta razón, que tiene un peso técnico muy relevante, *convierte a dicha infraestructura en un aeropuerto de una sola pista*. Sin embargo, en el decreto antes citado se señala que la pista 05 derecha funciona como la pista especializada para los aterrizajes y la pista 05 izquierda para las salidas, por lo que es común realizar en forma simultanea un despegue y un aterrizaje, permitiendo que las operaciones de esta terminal aérea se mantengan,[10] lo cual, no significa que constituya la mejor opción para el AICM, ya que resulta indispensable dar un tiempo entre una operación y otra por elementales razones de seguridad. Esta situación se mantiene así desde hace una década. Lo cual da sentido a la innegable necesidad de construir

[7] Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) – AICM (2015), "Breve historia", en *Acerca del AICM*, del día 2 de diciembre de 2015, disponible en https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/breve-historia

[8] SCT (2014), "Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez", en *Diario Oficial de la Federación*, Dirección General de Aeronáutica Civil de la SCT, México.

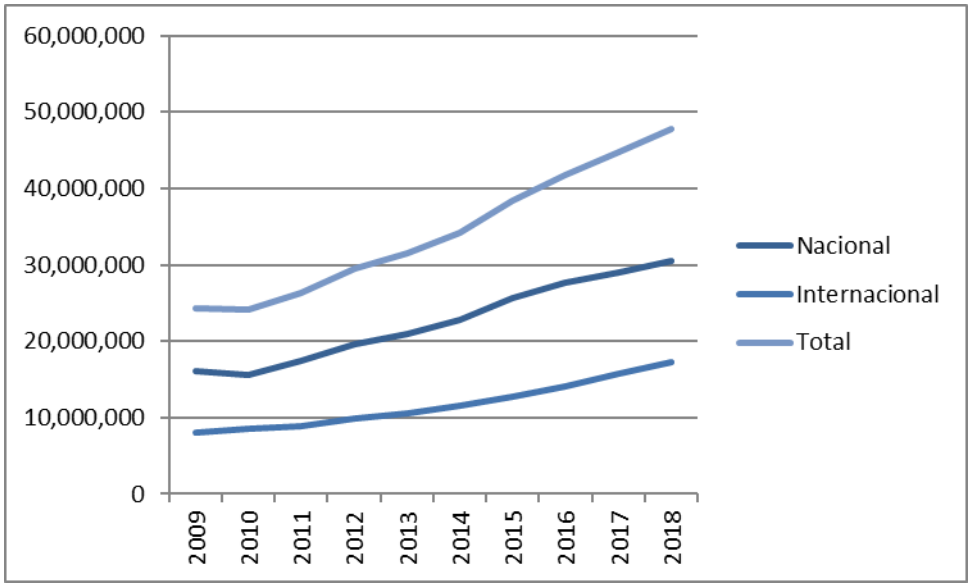
[9] Ibid.

[10] Ibid.

una nueva instalación aeroportuaria para la Ciudad de México.

Por su parte, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo o *International Air Transport Association* (IATA, como se le conoce coloquialmente);[11] por la influencia y trascendencia que tiene como organización internacional en el diseño de políticas dentro del sector aéreo, representa al organismo internacional con más autoridad que hay a nivel internacional, para formular recomendaciones en la materia. Al respecto, dicha asociación afirma que el AICM ha sobrepasado la capacidad operativa para atender a los 32 millones de pasajeros que de manera óptima puede hacer frente, pues prácticamente se han añadido 15 millones adicionales de pasajeros, dando como resultado un continuo riesgo de que ocurran retrasos y múltiples molestias entre los usuarios afectando la competitividad,[12] y aun la seguridad, si bien no han ocurrido accidentes de consideración hasta ahora. Por tanto, en las gráficas siguientes se muestra el incremento de las operaciones en el AICM, no sólo en el flujo nacional e internacional de pasajeros, sino también un aumento en el número de operaciones relativas a la carga.

Número de pasajeros en el AICM 2009-2018.

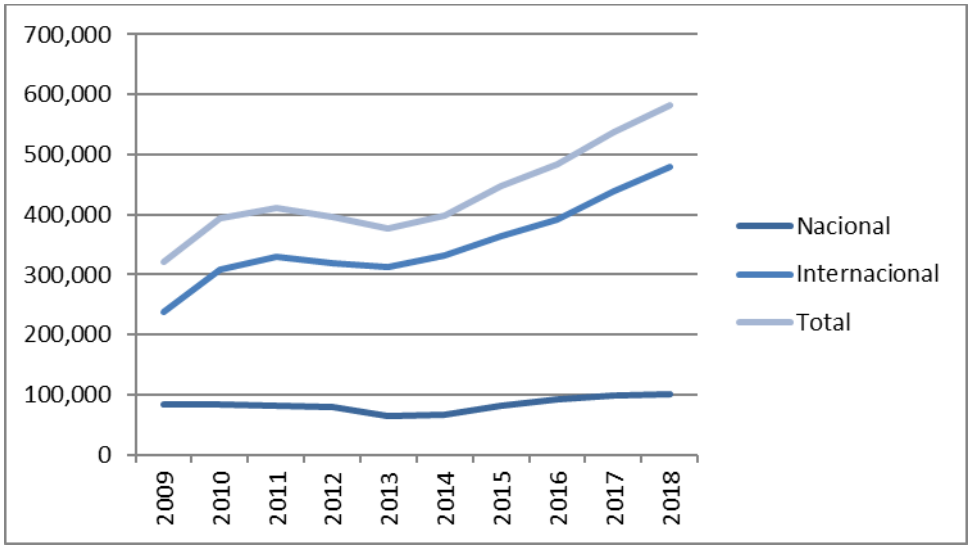


FUENTE: SCT – AICM, "AICM en cifras", de 2009 a 2018, en *Estadísticas del AICM* disponibles en https://www.aicm.com.mx/estadisticas-del-aicm/17-09-2013

[11] La IATA es una asociación mundial que se compone de las líneas aéreas de mayor peso comercial. Se integra por al menos 260 transportistas aéreos, lo cual constituye el 83% del tráfico aéreo total a nivel internacional. Dicha organización lleva a cabo múltiples actividades para el sector de la aviación y contribuye a formular políticas nacionales e internacionales tocantes a aspectos que de manera decisiva afectan al sector. Disponible en https://www.tfafacility.org/es/asociacion-internacional-de-transporte-aereo-iata

[12] SEDATU (2018), *op* cit, p. 27.

Carga en toneladas en el AICM 2009-2018.



FUENTE: SCT – AICM, "AICM en cifras", de 2009 a 2018, en *Estadísticas del AICM* disponibles en https://www.aicm.com.mx/estadisticas-del-aicm/17-09-2013

Aunque las gráficas anteriores permiten ver cómo ha ido en aumento el número de operaciones en el AICM, tanto de pasajeros como de mercancías, el número de pasajeros no constituye el motivo principal para que una terminal aérea se declare como saturada. Para que se presente esta coyuntura, lo que realmente cuenta es la capacidad que se tenga o no de incrementar las operaciones aeroportuarias en la instalación de referencia. Y en este asunto, el "Benito Juárez" prácticamente carece de espacio, ya que ni en los terrenos actualmente ocupados por esta instalación aeroportuaria, ni en sus alrededores, repletos de viviendas y otras edificaciones, se puede construir una pista adicional. Esta falta de capacidad en las operaciones del AICM, ligada al crecimiento del mercado aéreo internacional y local (de acuerdo con los planes de las compañías mexicanas de navegación aérea, se pretende ampliar la flota que poseen con por lo menos 300 nuevas aeronaves para el servicio). Todo esto en las dos pistas con que cuenta dicho aeropuerto, y que como se advirtió anteriormente, prácticamente equivale a *una sola pista*; además, cuenta con 99 posiciones fijas y remotas que son utilizadas para el desembarque o para el abordaje de los usuarios del AICM; por lo que hoy más que nunca se hace urgente encontrar una alternativa a la saturación de este aeropuerto.[13]

[13] Nájar, A. (2018), "Nuevo aeropuerto en CDMX: por qué es tan urgente un nuevo aeródromo para la ciudad con más conexiones aéreas de América Latina", en BBC News Mundo, México, del 31 octubre de 2018, disponible en https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46040866

La misma IATA insiste en que un nuevo aeropuerto para México, y más concretamente para la Ciudad de México, es vital para la conectividad entre América del Norte y Latinoamérica, e inclusive, se ha logrado facilitar la conexión entre la costa este y oeste de los Estados Unidos con Asia y Europa, gracias a la posición geográfica tan idónea que posee México,[14] en lo que se refiere a este tipo de operaciones.[15] Aún más, el AICM es uno de los 20 aeropuertos del mundo que presentan mayor número de operaciones en forma anual, según el Consejo Internacional de Aeropuertos,[16] o ACI por sus siglas en inglés.

Para IATA, no hay en Latinoamérica un *hub* o centro de conectividad aérea con tanto movimiento e importancia como el del AICM,[17] en cuanto a número de pasajeros, carga y conectividad a distintas regiones del mundo. Puede destacarse que el aeropuerto *Tocumen* de Panamá con capacidad para movilizar a casi 13 millones de pasajeros, casi todos con destinos internacionales, por lo menos en el 2014,[18] se acerca al número de pasajeros internacionales movilizados por el AICM en 2015; claro, sin contar la demanda doméstica. Sin embargo, existe en América un *hub* al cual aún no logra igualar aún el AICM y es Miami, EUA; cuyo aeropuerto logró movilizar en 2014 a casi 41 millones de pasajeros, sólo que prácticamente el 50% de los mismos cubrieron destinos internacionales.[19]

No parece tan irreal la posibilidad de alcanzar las cifras del aeropuerto de Miami. Según la IATA, la demanda de vuelos comerciales a nivel internacional crece a un ritmo del 6% anual. El AICM, sin duda, desearía absorber este crecimiento, pero ya no admite más obras de reingeniería en sus instalaciones ni existe un lugar en sus cercanías para crecer. Sin duda, como insiste SCT, se necesita un nuevo aeropuerto porque para el "Benito Juárez" es imposible aumentar su número de operaciones.[20]

---

[14] SEDATU (2018), op cit, p. 27.

[15] Desde 2017, entre aterrizajes y despegues, se han realizado 449,664 maniobras en la terminal aérea que nos ocupa, sostiene la IATA. Este es un dato sorprendente y ello hace del "Benito Juárez", el aeropuerto con mayor conectividad de América Latina. Ver en Nájar, A. (2018), "Nuevo aeropuerto en CDMX: por qué es tan urgente un nuevo aeródromo para la ciudad con más conexiones aéreas de América Latina", en *BBC News Mundo* del 31 octubre 2018, disponible en https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46040866

[16] Airports Council International (ACI) sirve de *voz para los aeropuertos del mundo* e influye sobre organismos internacionales de diverso tipo que pudieran afectar dichas instalaciones, con el fin de apoyar los intereses del sector aeroportuario a nivel mundial. Disponible en https://aci-lac.aero/es/mundo-aci/

[17] Un *hub* o centro de conectividad aérea corresponde a una sola y grande instalación aeroportuaria, que ofrece servicios de interconexión nacional e internacional para el transporte de pasajeros, de manera eficiente y de alta calidad, entre otros.

[18] Ruiz Olmedo, Sergio A. (2016), "Hubs aéreos globales: México en busca de posicionamiento", ver en *É-Logística*, disponible en http://www.logisticamx.enfasis.com/articulos/75362-hubs-aereos-globales-mexico-busca-posicionamiento

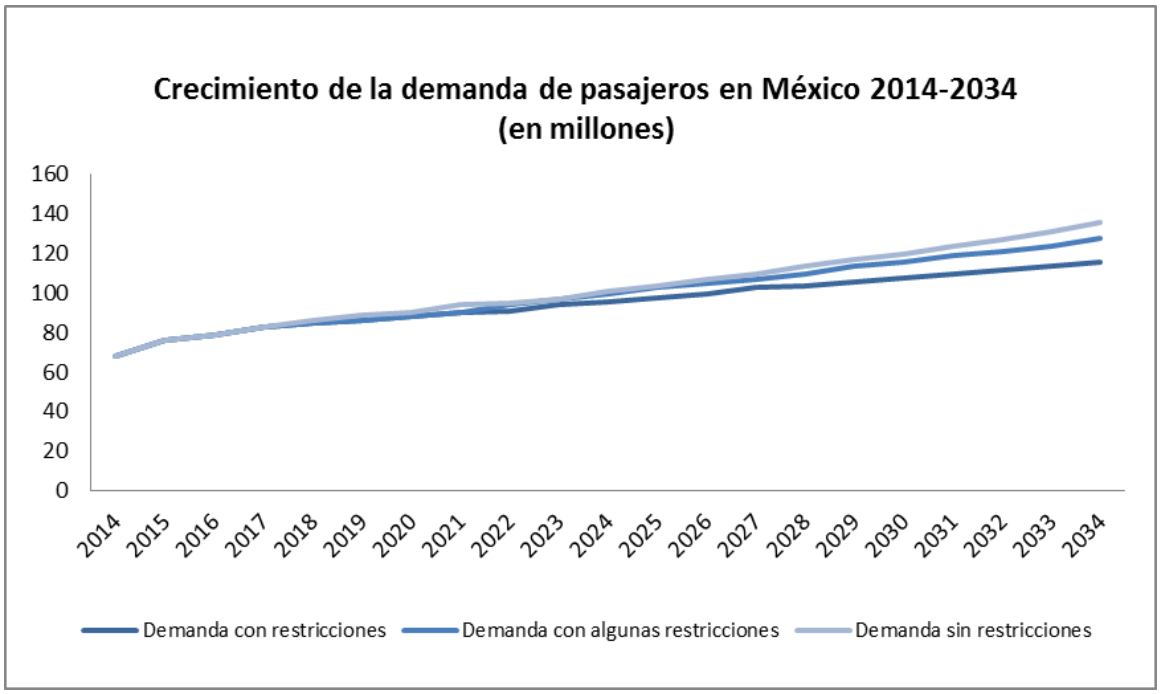
[19] Ruiz Olmedo, Sergio A. (2016), op cit.

[20] Nájar, A. (2018), op cit.

¿Qué implica dejar de hacer un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México?

Esta interrogante se amplía si se considera que dejar de hacer un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México, es equivalente a no llevar a cabo la mejor decisión en la materia.

En la sección anterior se buscó justificar que el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) ya opera a su máxima capacidad. No es pues, algo que se esté esperando, sino algo que ya ocurrió. La capacidad idónea para ser manejada por este aeropuerto que es de 32 millones de pasajeros, ya fue rebasada, ante un inesperado aumento de la demanda anual en materia de operaciones aeroportuarias, consistente en un 9%.[21] Misma que no puede ser satisfecha por el actual aeropuerto, ante la carencia de espacio a ser ocupado, al menos en forma cercana. En la siguiente gráfica se puede apreciar la forma cómo crecerá la demanda de pasajeros que utilicen transporte aéreo, bajo los siguientes criterios: una demanda con restricciones, una demanda con algunas restricciones y una más sin restricciones.



FUENTE: IATA (2018), *El valor de la aviación en México. El impacto económico del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México*, 8 p.

[21] Patiño M. F. (2017), "Razones por las que México necesita un nuevo aeropuerto. La nueva terminal concentrará la infraestructura aeroportuaria en una sola gran instalación, dando servicios aéreos de interconexión eficientes", en *El Economista* del 22 de octubre de 2017, disponible en https://www.eleconomista.com.mx/opinion/Razones-por-las-que-Mexico-necesita-un-nuevo-aeropuerto-20171022-0112.html

¿A qué se debe esta elevada demanda del transporte aéreo en México y a qué se debe esta *inesperada* mayor relevancia de dicho transporte? Por supuesto que el aumento de la demanda y la mayor relevancia adquirida por este medio de transporte en los últimos años, no es un suceso planeado y mucho menos *manipulado*, sino un proceso que responde a diferentes aspectos, algunos de los cuales se destacan a continuación:

- El 13.2% de los viajes realizados en el país, que incluyeron pernocta en 2013, utilizaron avión, según la Encuesta Nacional de Gasto Turístico en los Hogares (ENGATURH, 2013) y el 11.3% de los motivos de viaje en el país fue por motivos de trabajo y/o negocios, según la misma fuente. Es muy probable que la mayoría de estos movimientos se hayan realizado mediante transporte aéreo, dada su agilidad.
- El turismo extranjero que llega a México por vía aérea y que decide gastar sus divisas en la economía del país, contribuye con el funcionamiento de 423,000 empleos locales y a dejar una derrama de US$ 10 mil millones para la economía mexicana.
- El 35% del comercio mundial ya se transporta como carga aérea, dada la agilidad de este medio de transporte. El envío de perecederos (pescado, fruta fresca y verduras o productos farmacéuticos) se ha incrementado.
- La conectividad aérea es vital para las empresas que compiten por atraer inversión extranjera directa, porque buscan la facilidad de servir a distintos sitios desde un solo punto en forma eficiente, tanto en tiempo como en recursos.
- Cada vez más industrias acuden al transporte aéreo para mantener sus operaciones de producción *just-in-time*, dotando de mayor flexibilidad a sus cadenas de suministro y promoviendo la reducción de costos.

Además de los beneficios que reporta la actividad turística, la agilidad y la oportunidad con que le permite desplazarse a los turistas por el país, el transporte aéreo permita la proyección de empresas mexicanas por todo el mundo, porque facilita la comercialización de sus bienes y servicios. Una mayor conectividad con el resto de los países y ciudades del mundo incrementa las posibilidades de intercambio comercial, fomenta los negocios y la creación de empresas; todo ello estimula la productividad y la generación de nuevos empleos, así como la actividad exportadora e importadora, con lo que se eleva la competitividad de

cualquier país dentro del concierto mundial de naciones,[22] y México no debería ser la excepción a esta regla.

En caso de que México no cuente con un nuevo aeropuerto, eficiente y de clase mundial, el país podría perder hasta 20 millones de pasajeros al año, de acuerdo con la IATA, el organismo experto en la materia.[23] Si el problema se limitara a un decremento en el número de pasajeros, no habría problema, si bien se estaría ante una pérdida de competitividad. Pero hablar de menos pasajeros se traduce en empleos perdidos, lo cual si infringe daños a la economía del país y de los ciudadanos. Según cálculos del mismo organismo internacional, se dejaría de contar con 200 mil empleos en los 15 años siguientes, en promedio.[24] Esta opinión se sustenta en una visión de largo plazo, que permite entender que la demanda actual de pasajeros y operaciones aéreas no sólo debe ser atendida en este momento, sino que también se deben prever, prácticamente, las necesidades futuras para las siguientes décadas, pero con la entera libertad y posibilidad de crecer conforme se quiera y se requiera.

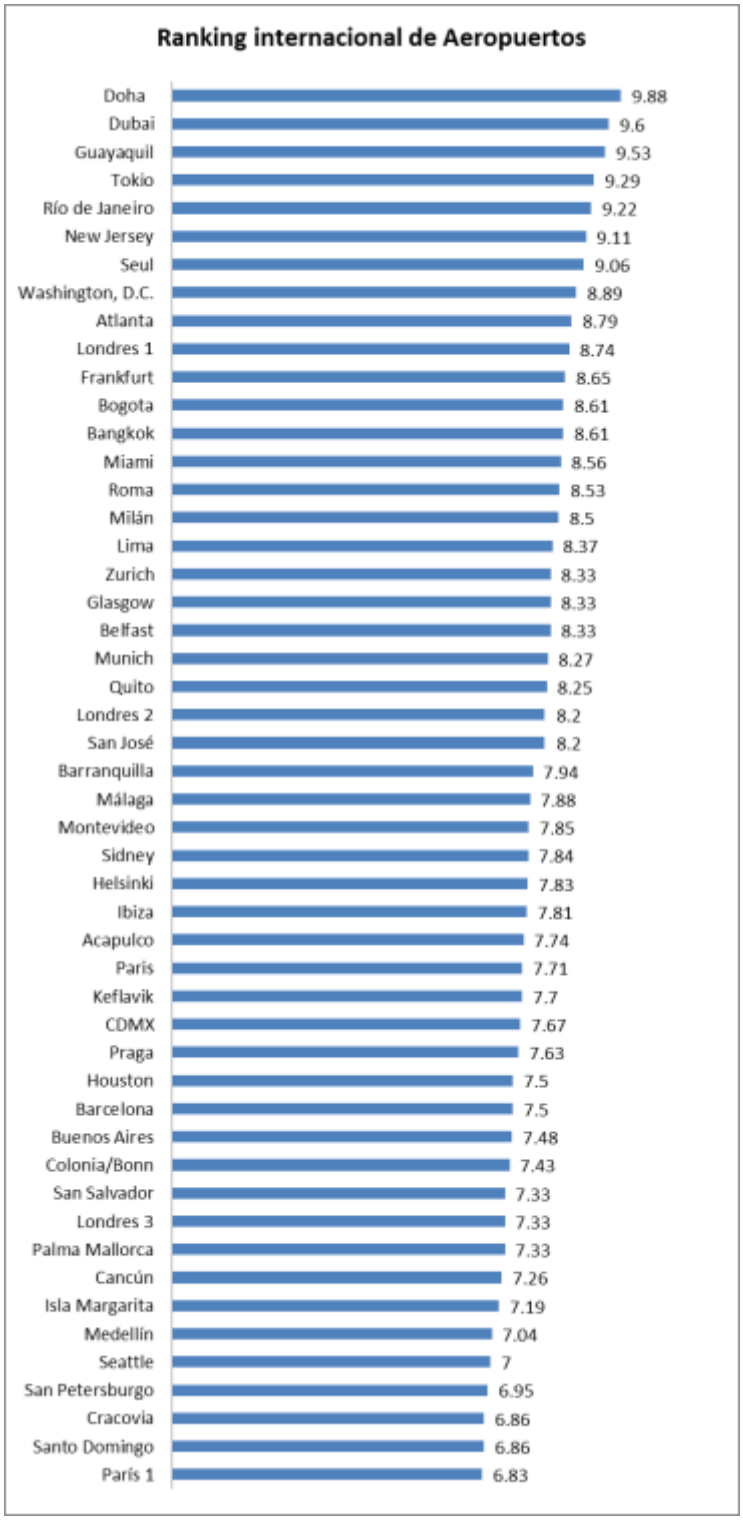
A nivel internacional, existe un ranking de aeropuertos,[25] donde únicamente tres aeropuertos nacionales figuran dentro del mismo: Acapulco, Ciudad de México y Cancún. Este ranking está construido de acuerdo a la calidad de servicios que prestan sus instalaciones, la oportunidad con que se prestan los mismos y la eficiencia con que se desarrollan. Es en realidad, una evaluación y opinión de los muchos usuarios que han utilizado dichas instalaciones, reflejo de su experiencia en los aeropuertos y las aerolíneas que también han utilizado para salir y/o arribar desde o hacia a tales aeropuertos.

Acapulco, es el primer aeropuerto nacional que aparece en este listado y ocupa el lugar 31, también evaluado por sus usuarios, como en los demás casos. Sin embargo, es el mejor posicionado de los aeropuertos mexicanos dentro de este ranking. El de la Ciudad de México aparece en el sitio 34, con todo y su elevado número de usuarios. Más adelante aparece el aeropuerto de Cancún que se sitúa en el lugar número 43. Ahora bien, antes que Acapulco aparecen en sus respectivas posiciones, ocho instalaciones aeroportuarias de seis países latinoamericanos: Montevideo (27), en Uruguay; Barranquilla (25), en Colombia; San José (23), en Costa Rica; Quito (22), en Ecuador; Lima (17), en Perú; Bogotá (13), también en Colombia; Río de Janeiro (5), en Brasil y Guayaquil (3), asimismo en Ecuador. ¿Qué significa esto? Significa que estas naciones le han apostado a la conectividad aérea y aunque ninguno de los aeropuertos

[22] Patiño M. F. (2017), op cit.
[23] IATA (2014), *El valor de la aviación en México. El impacto económico del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México*, 8 p., disponible en https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/Informe-Impacto-Economico-NAICM.pdf
[24] Cif. en SEDATU (2018), op cit, pp. 27-28.
[25] Ver en https://www.aeropuertosdelmundo.com.ar/mx/ranking/, actualizado a 2019.

citados tiene un número de operaciones superior al que maneja el AICM, han entendido la relevancia de contar con aeropuertos eficientes y de primer nivel, aun tratándose de naciones con PIBs inferiores al de México, excepto Brasil.

A continuación el citado ranking donde se muestran las relevantes posiciones de los aeropuertos de Guayaquil y Río de Janeiro a nivel latinoamericano.



A manera de primera conclusión, se puede advertir que si se logra construir una nueva instalación aeroportuaria en México de las características con que cuentan los aeropuertos mejor evaluados del mundo,

esto tendrá beneficios considerables para la economía del país, no sólo al presente sino también a futuro. Si se revisan los aportes que al presente tiene la actividad aeronáutica para el país, sería suficiente para convencerse de la importancia que reviste para México el contar con una nueva infraestructura en la materia. El hecho de contribuir anualmente con 38,000 millones de dólares al PIB del país, en promedio, y generar más de un millón de empleos,[26] constituye un argumento de peso para sostener que el transporte aéreo es un importantísimo facilitador de la economía en México, dada su considerable capacidad de generar ingresos y empleos.

Todos estos beneficios se pueden ver fortalecidos y aun potenciados, en virtud de que la aviación ha cobrado una mayor relevancia, como ya se dijo, para el transporte de pasajeros y de mercancías en un mundo cada vez más globalizado en la medida de que México se logre convertir en un verdadero *hub* regional o centro regional de conectividad aérea. La gran disyuntiva de no contar con la infraestructura aeroportuaria adecuada para el país, y específicamente para la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) que permita al AICM, o a la instalación aeroportuaria que opere en su lugar, no convertirse en un verdadero centro de conectividad regional, no sólo significa que resultaría imposible para esta instalación aeroportuaria alcanzar la posición que tiene, por ejemplo, el Aeropuerto de Miami, EUA, en el continente americano, sino incluso de otros aeropuertos en Latinoamérica; pero lo más grave es que se alejarían las posibilidades para que el país pueda obtener más ingresos, por lo menos mediante la actividad aeroportuaria. Algunos expertos señalan que tales ingresos andarían por el orden del 3.3% correspondiente al Producto Interno Bruto (PIB).[27] Sin duda, las consecuencias negativas que esto traería para la economía del país y para el bienestar de la sociedad, vale por demás decir que resultarían muy elevados. Asimismo, el costo de seguir tomando decisiones en materia de política pública sin desarrollar los criterios más adecuados, incluye el riesgo de tomar decisiones a la ligera, en temas de demasiada importancia económica y política.

¿Cuál es la mejor alternativa de Nuevo Aeropuerto para la Ciudad de México (NAICM)?

[26] IATA (2014), op cit.
[27] Patiño M. F. (2017), op cit.

¿Cuál puede ser la mejor opción del nuevo aeropuerto para la Ciudad de México? Una vez que se está de acuerdo en la necesidad de contar con una nueva instalación aeroportuaria. Sin embargo, es sabido que la propuesta de un nuevo aeropuerto internacional para México (NAIM) se venía desarrollando en el área del ex lago de Texcoco, en los municipios de Texcoco y Atenco, Estado de México; pero se canceló y fue replanteada una nueva terminal sobre las instalaciones de la Base Militar de Santa Lucía (BMSL) que se ubica en el municipio de Zumpango, Estado de México, aunque su influencia se dejará sentir también, entre otros municipios, en el de Tecámac del mismo Estado y en el de Tizayuca, Hidalgo.

Para ello, se revisarán diversos factores positivos y negativos que suponen cuál puede ser la mejor opción para una obra de infraestructura tan trascendental como la que se está planteando. A continuación pues, cada uno de los factores considerados:

LOCALIZACIÓN Y CONECTIVIDAD.- al estarse hablando de un Nuevo Aeropuerto Internacional para la Ciudad de México (NAICM), es obvio que las dos opciones manejadas se ubican en una posición relativamente cercana a la capital mexicana. Sin embargo, la cercanía no sólo debe ser considerada como una aproximación geográfica de lugar a lugar, sino que también depende de la conectividad terrestre y de los medios de transporte para unir ambos puntos. Lo cierto es que si en este momento existiera cualquiera de las dos alternativas de aeropuerto, para llegar a la BMSL se requeriría una hora de trayecto sin tráfico vial y prácticamente dos horas de camino en condiciones de conflicto vial, mientras que en el caso del NAIM se requeriría igualmente una hora de camino y en condiciones de conflicto vial, también un tiempo parecido al mencionado. Es obvio que para inclinarse por una u otra opción, el factor localización serviría para determinar cuál es la mejor opción de localización. Sólo que ambos proyectos ofrecen propuestas de conectividad que merecen ser revisadas para corroborar si es mejor una u otra opción en este sentido. Con la salvedad de que en el caso del proyecto a ubicarse en la BMSL se encuentra en su etapa conceptual, por lo menos eso es lo que se ha argumentado de manera oficial y por ello, *existe una importante carencia de información* respecto a este proyecto.

La propuesta de aeropuerto en la Base Militar Santa Lucía o BMSL, a localizarse en una superficie de 3

mil hectáreas (has) contaría con una vialidad de acceso que se conectaría en forma directa con el Circuito Exterior Mexiquense (CEM) mediante un segundo piso con carriles confinados para un transporte BRT (*Bus Rapid Transit*) tipo Metrobús que lleve hasta la terminal aérea pero sin estaciones intermedias [sic], con lo que parece una opción poco viable por la poca demanda que atendería y por ello, no reviste un transporte con impacto social aceptable; así como con un tren rápido que vendría desde del actual AICM, pues cabe reconocer que el proyecto contempla la operación simultánea de la BMSL, del AICM y del Aeropuerto de Toluca, sobre lo cual, se brindarán más detalles en el punto de costos.

Actualmente, si se desea acceder a la BMSL desde un punto céntrico de la CDMX se debe tomar la Avenida de los Insurgentes y después la Autopista México – Pachuca (incluido el pago de peajes), ambas vialidades presentan continuos puntos de conflicto, sobre todo a horas pico del día. Por otra parte, la conectividad entre el centro y sur de la CDMX y el CEM es muy difusa porque no existen vialidades ágiles que unan ambos puntos (BSML – Centro y Sur de la CDMX).

En virtud de ello, el principal mecanismo de desplazamiento a la BMSL lo tendrían el tren rápido y el sistema BRT que irían del AICM a esta Base Militar, por lo que es necesario saber, para el primer caso, cuáles son las especificaciones que tendría este medio de transporte, en cuestión de velocidad, capacidad y sitios por donde correría, pues seguramente habrá que establecer los correspondientes derechos de vía. En ambos casos, tren rápido y sistema BRT, saldrían del actual AICM, hasta donde se entiende, así que el tiempo de desplazamiento que hagan estos sistemas de transporte a la BMSL se le debe sumar el tiempo de desplazamiento que los eventuales pasajeros hagan desde su hogar al actual AICM, con lo que esto provocaría algunos inconvenientes para los usuarios.

En el caso del NAIM se pensó vincularlo a la CDMX con el Sistema de Transporte Colectivo Metro, aunque dicho planteamiento se quedó en análisis para identificar cuáles son las mejores líneas que podrían llegar a la zona, si bien pueden ser las Líneas 6 y 9 del Metro, además de un Tren Exprés que llegaría en forma directa a la nueva terminal aérea.[28] Asimismo, el sistema BRT tipo Metrobús también estaría considerado para esta propuesta, aunque faltó desarrollar el programa maestro que indique con claridad las rutas a generar.

[28] SEDATU (2018),"Propuesta de vialidades y transporte masivo", op cit, p. 36.

No menos importante es el sistema de redes viales y carreteras urbanas y semiurbanas que vincularían, eventualmente, el proyecto de NAIM con la CDMX. Una de las principales vías para realizar esta conexión, es la carretera Peñón-Texcoco, que se ha planteado ampliar a 10 carriles; pero existen otros proyectos que se vincularían a este esquema y que incluyen ampliaciones de avenidas y prolongaciones, generación de vías de acceso y nuevas vialidades, vinculación con el Circuito Exterior Mexiquense y otras avenidas de importancia como el Viaducto Miguel Alemán y la Calzada Ignacio Zaragoza. Ello sin hablar de la conectividad que también debe establecerse con otros destinos del país más o menos cercanos, que también requerirán del nuevo aeropuerto. Tal y como son los casos de Puebla, Pachuca, Querétaro y Naucalpan, principalmente,[29] y que en el caso del proyecto a instalarse en la BMSL no resulta claro.

En lo que respecta a conectividad, la opción del NAIM de prolongar sistemas de transporte existentes, fundamentalmente el Metro, y ampliar vialidades, parece ser la mejor; aunque también puede implicar efectuar procesos para la generación de derechos de vía. Pero dentro de todo el contexto del proyecto implica costos que se añaden al proyecto de construcción de una nueva terminal aérea para la CDMX. Así que el análisis de costos es otro tema que se debe efectuar, para examinar ambos proyectos. Se trate de proyectos en proceso, ya concluidos y aún cancelados.

COSTOS Y OPERATIVIDAD.- La opción de la BMSL, maneja distintas versiones de costos. La Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) de la obra, maneja un monto de 78,557 millones de pesos (mdp) al 2019, pero de acuerdo con el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF), éste aumentará un 21.3%, para llegar a los 95,260 mdp.[30] A esta cifra se le han incluido adecuaciones tanto al aeropuerto de Toluca y al AICM.

Es decir, que a los costos originales del proyecto de la BMSL, se debieron añadir estos últimos costos porque de entrada el proyecto de Santa Lucía no puede resolver, por sí mismo, la demanda de operaciones aeroportuarias que actualmente se requieren en la ZMVM. Es decir, la BMSL no puede por sí misma cumplir con la operatividad de la actividad aérea comercial de la citada región, al menos al corto plazo, como si lo había prometido el NAIM. Por operatividad se entiende la capacidad para realizar una función y la BMSL no tiene posibilidades de cumplir con esta función, al menos a corto plazo como ya se había mencionado.

[29] Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México – SCT (2015), *op cit*, 43 pp. 39 y 40.
[30] Tolentino Morales, J. (2019), "El presupuesto total para Santa Lucía se eleva 21.3% hasta 95,260 mdp", en *Expansión* del 08 septiembre de 2019 https://expansion.mx/empresas/2019/09/08/el-presupuesto-total-para-santa-lucia-se-eleva-21-3-hasta-95-260-mdp

Para resolver adecuadamente esta función en Santa Lucía, se ha propuesto integrar un sistema que incluya a tres aeropuertos en la ZMVM, que son: el propio AICM, el Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT) y la Base Aérea Militar No. 1 o BMSL, estos dos últimos equipamientos se ubican en el Estado de México. Si bien, es en la BMSL donde se ha propuesto desarrollar el Aeropuerto Internacional de Santa Lucía (AISL). Hasta hoy, el AICM maneja el 98% del tráfico comercial de la ZMVM y el AIT el restante 2%. En cuanto a la BMSL actualmente solo atiende tráfico militar, a cargo de la Fuerza Aérea Mexicana. No obstante, el gobierno del actual presidente López Obrador ha planteado que el AISL se debe convertir en el aeropuerto de mayor importancia para el país.

Sin embargo, Santa Lucía sólo contará con 33 posiciones en dos años de construcción, cantidad muy limitada si se desea ser la principal infraestructura aeroportuaria para el país, pues el actual AICM cuenta con casi el triple de posiciones y no se da abasto para atender a los 32 millones de pasajeros locales y extranjeros que moviliza hasta hoy. Asimismo, se supone que las instalaciones planteadas atenderán a cerca de 100 millones de pasajeros al año, en su etapa de mayor crecimiento, pero sin saber hasta cuándo porque tan sólo se ha planteado la incierta fecha de *a futuro*. Se dice que, eventualmente, las tres instalaciones citadas (AICM + AIT + AISL) en conjunto alcanzarán 140 millones de usuarios anuales en los próximos 50 años;[31] aunque las cifras aportadas por IATA hablan de que en la mitad del tiempo (2034) se alcanzará una demanda de 136 millones de usuarios en todo el país; la tercera parte de las operaciones, aproximadamente, corresponderían a las realizadas en la ZMVM, con unos 45 millones de usuarios. Pasados otros 25 años (2059), es muy difícil pensar que este sistema propuesto pudiera servir a casi 100 millones de usuarios más como se ha señalado, no sólo por la cantidad exorbitante que esto representa, sino por las deficiencias que dicho sistema presenta. Sólo la opción de Texcoco podría manejar esa cantidad de usuarios, dadas las características que plantean su capacidad y diseño.[32]

El esquema propuesto: AICM + AIT + AISL, adolece de varios defectos, entre los cuales destacan las fuertes ineficiencias en materia de conectividad. Bajo este esquema los pasajeros llegarían a un aeropuerto internacional y luego viajarían 45 kilómetros hasta uno nacional.

[31] Nación321 (2019), "5 cosas claves que debes saber del nuevo aeropuerto de Santa Lucía", en *Nación321* del 26 de julio de 2019, disponible en https://www.nacion321.com/gobierno/5-cosas-claves-que-debes-saber-del-nuevo-aeropuerto-de-santa-lucia

[32] La propuesta de NAIM en Texcoco, es muy ambiciosa, pues propone incluir tres pistas de aterrizaje que operarían de manera simultánea y 126 diferentes posiciones para aeronaves. Para su etapa final, se agregarían tres pistas y se manejaría un total de 275 posiciones para aeronaves. Ver en SCT (2019), "Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco", disponible en https://www.gob.mx/sct/articulos/razones-para-la-cancelacion-del-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco

En términos de conectividad esto es demasiado tiempo y ello coloca a la ZMVM en desventaja con respecto a otros *hubs* como son la Ciudad de Panamá, Houston, Dallas o Miami,[33] en donde los usuarios pueden llegar y salir de una misma instalación, sumiendo al país en un proyecto de aislamiento y autarquía como ya se ha mencionado páginas atrás. Así que el crecimiento en el número de usuarios planteada para el propuesto AISL es irreal. La conectividad entre vuelos distintos siempre plantea riesgos para los usuarios como es la posibilidad de perderlos, sea por demoras de uno u otro vuelo o por servicios migratorios deficientes, entre otros; lo cual, se agudizaría considerablemente si los pasajeros extranjeros se tuvieran que aventurar a efectuar desplazamientos del propuesto AISL al actual AICM, o de pasajeros locales que harían el mismo derrotero pero en forma inversa. Tan sólo se requiere una hora de desplazamiento sin tráfico entre ambos puntos y dos horas con tráfico. Pero en el caso de Toluca en uno u otro caso, el factor tiempo es todavía más ominoso.

Aunado a ello, a estos costos en tiempo hay que añadir el costo en monetario para quienes deban desplazarse a través de este sistema aeroportuario, de acuerdo a la modalidad que se emplee, en tanto que los sistemas colectivos de transporte público planteados aun no existen. Si se opta por un taxi *uber* para acceder al AISL tendría que pagarse un promedio de $400.00 pesos, mientras que al AIT $500.00; en tanto que un taxi de sitio cobraría en promedio $500.00 al primer destino y $700.00 al segundo, a precios de 2018.[34]

Asimismo, al proyecto de AISL se deben añadir los costos de cancelación del proyecto cancelado del NAIM por un monto aproximado de 100 mil millones de pesos. A este respecto, el actual presidente de la República ha afirmado que cancelar el NAIM en el ex lago de Texcoco, sobre una superficie de 4 mil 600 has, fue la mejor decisión tomada, aún con el costo que ello ha implicado.[35] Si bien el presidente ha sostenido que *puede probar* que cancelar el proyecto del NAIM "fue la mejor decisión. [Que además] habría hundimientos, [que] iba a costar mucho el mantenimiento. Se va a resolver la saturación del actual aeropuerto en menos tiempo",[36] pero hasta la fecha no ha sucedido nada de esto.

---

[33] Ruiz-Healy, E. (2019), "El NAICM: el tiempo nos dirá quién nos mintió", en *Ruiz-Healy Times* del 24 de junio de 2019, disponible en https://www.ruizhealytimes.com/mi-columna/el-naicm-el-tiempo-nos-dira-quien-nos-mintio

[34] Tapia, E. (2018), "Todo lo que debes saber sobre el Aeropuerto de Santa Lucía", en *UNOCERO* del 29 de octubre de 2018, disponible en https://www.unocero.com/noticias/todo-lo-que-debes-saber-sobre-el-aeropuerto-de-santa-lucia/

[35] A los costos monetarios del cancelado proyecto de NAIM, hay que añadir los costos políticos y de representatividad que significaron cancelar dicho proyecto. La consulta *a modo* que se realizó, por representar un porcentaje muy bajo del padrón nacional de electores, arrojó como ganador al proyecto de Santa Lucía. Por continuar el aeropuerto de Texcoco votaron 310 mil 463 personas (el 29%) y 747 mil a favor de Santa Lucía (69%), con el 98.18% de los registros computados en las casillas instaladas. En Tapia, E. (2018), op cit. Es decir, solo se tomó en cuenta el 1.19% del padrón nacional, menos del 2% de ciudadanos.

[36] POLITICOMX (2019), "Cancelar NAICM en Texcoco fue la mejor decisión y lo puedo probar: AM", en *Vanguardia*, disponible en https://vanguardia.com.mx/articulo/cancelar-naicm-en-texcoco-fue-la-mejor-decision-y-lo-puedo-probar-amlo 2/

Los avances del NAIM, alcanzaron a cubrir el 70% del costo original de la obra, lo que corresponde a unos 213,500 mdp. Debe recordarse, para identificar el origen de los fondos, que el NAIM buscó financiarse mediante una combinación de recursos públicos y privados. En la siguiente tabla se aprecian los montos destinados y sus orígenes para financiar la citada obra:

Origen del financiamiento	**Monto destinado en millones de pesos (mdp)**
FIBRA-E (obtenida por particulares mediante certificados de la Bolsa de Valores)	$30,000.00
PEF (Presupuesto de Egresos de la Federación)	$28,000.00
BANOBRAS	$20,000.00
TUA (Tarifa de Uso Aeroportuario que pagan los usuarios al comprar sus boletos de avión)	$119,000.00
Recursos sin fondear (30%)	$88,000.00
Margen por variación de costos	$20,000.00
TOTAL	**$305,000.00**

FUENTE: SCT (2019), "Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco", disponible en https://www.gob.mx/sct/articulos/razones-para-la-cancelacion-del-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco

De acuerdo con la información manejada, los cuatro primeros rubros de esta tabla (FIBRA-E, PEF, BANOBRAS y TUA) corresponden al 70% de recursos que incluían su correspondiente fondeo, quedando pendiente el 30% según la misma tabla. Lo notable de dicha información es que la mayor parte del financiamiento (119 mil millones de pesos), se subsidiaría por los usuarios del NAIM, mediante el impuesto TUA que se paga por cada boleto de avión adquirido. En virtud de que la mayoría de los usuarios de los servicios aéreos corresponde a estratos altos y medios, la población menos desfavorecida no se vería afectada con esta medida y recurrir al uso de impuestos para financiar una obra, es un mecanismo adecuado.

Ahora bien, retomando los impactos generados por los costos de la cancelación del NAIM, hay que señalar que la SCT del actual gobierno concluyó el pago por cancelación del edificio terminal del NAIM mediante un finiquito correspondiente al 16.7% del costo original del proyecto, lo cual asciende a un monto equivalente de 14,220 mdp.[37] Incluyendo esta cantidad, el monto de la cancelación del proyecto que nos ocupa ascendería a unos 227,720 mdp.

Sin embargo, la suspensión de las obras del NAIM decidida por el gobierno de Andrés Manuel López Obrador podría generar un costo mucho mayor para los mexicanos aun a pesar de existir afirmaciones del actual presidente de que haber optado por Santa Lucía, representará un ahorro de al menos 100 mil millones de pesos, si bien la cuenta no puede obviar los gastos ya efectuados en el NAIM y otros más identificados por los expertos. En opinión del exfuncionario de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), José Antonio Meade Kuribreña, la cancelación del NAIM podría tener un impacto de hasta 145 mil millones de dólares, lo cual es una cifra por demás desproporcionada.

¿En qué basa sus aseveraciones el ex funcionario? Primero que nada, se reconoce que para formular y echar andar el proyecto del NAIM se corrieron regresiones que tomaron en cuenta el rendimiento que tendría dicho proyecto, de acuerdo con cuatro variables: 1) el impacto directo provocado a la actividad aérea; 2) el impacto a la cadena de suministro, 3) el impacto sobre el gasto de los salarios de los trabajadores de la aviación y 4) el gasto efectuado por los turistas internacionales. Para calcular cada uno de esto impactos generados por la puesta en operación del NAIM, que no está de más decir que se trata de impactos en positivo, se consideró un *ambiente* económico sin alteraciones ni cambios bruscos.

Sin embargo, a todo esto hay que incluir una derrama adicional de 20 mil millones de dólares adicionales para el PIB de 2034, por obtener una mejor conectividad como lo estima IATA en su estudio de 2014 (*El valor de la aviación en México. El impacto económico del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México*). También se calculó, dentro de esta cifra aportada por el organismo internacional, a cuánto correspondería el gasto por cada pasajero captado en forma adicional, y todo esto se sumó al gasto por cada pasajero existente en el AICM al 2017.[38] Todo lo cual, corresponde a la cifra proporcionada por José

[37] Escobar, E. (2019), "Finiquito del NAICM fue equivalente a 16.7% del costo del proyecto", en centrourbano del 30 de julio de 2019, disponible en Https://Centrourbano.Com/2019/07/30/Finiquito-Del-Naicm-Fue-Equivalente-A-16-7-Del-Costo-Del-Proyecto/

[38] Pavón, A. (2019), "Meade hace cuentas sobre el costo de la cancelación del NAICM en Texcoco", *en SDP noticias*, disponible en https://www.sdpnoticias.com/nacional/cancelacion-cuentas-costo-meade.html 2/

Antonio Meade.

Así que los costos por cancelación del NAIM, o si todavía se rectifica, entonces se hablaría de un aplazamiento, son una verdadera *sangría* y de ninguna manera se puede seguir hablando de ahorros por construir el AISL.

AMBIENTAL.- Las dos opciones, tanto el AISL como el NAIM, tuvieron que presentar Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA) y en cada una de ellas se reportan impactos negativos y positivos que deben ser atendidos. Lo cierto es también que en ambos casos son proyectos que se localizan en los lechos secos de un vaso lacustre, en el primer caso en el de Xaltocan y en el segundo en el de Texcoco.

En lo que se refiere a la MIA que ampara el proyecto del AISL, con base en información proporcionada por SEDENA se concluye que "es viable en materia de riesgo ambiental, ya que las consecuencias potenciales de los eventos evaluados presentan afectaciones mínimas al entorno ambiental, en su mayoría temporales, por lo que el sistema ambiental local tiene la capacidad de recuperar los valores normales en sus componentes ambientales presentes en la etapa de operación del proyecto". No obstante, el estudio de evaluación ambiental para el área de influencia del AISL es inconsistente al concluir que la fauna silvestre dentro del sitio del proyecto y áreas de influencia directa no se ve comprometida en la realización del proyecto. Pero dicho documento no deja de recomendar lo necesario que es echar a andar un programa de rescate de fauna silvestre que permita asegurar la conservación y resguardo de estos organismos. De igual manera, el estudio señala que con el inevitable aumento de los despegues y aterrizajes en el sitio del proyecto, se generará ruido extra que ahuyentará a la población de aves migratorias, poniendo en riesgo el hábitat que componen los cuerpos de agua cercanos a la BMSL o en las áreas de vegetación con que todavía cuenta dicha base o su zona de influencia.[39]

Acerca de los cuerpos de agua cercanos a la BMSL, la MIA de referencia al proyecto de AISL, refiere que la Laguna de Zumpango se encuentra a poco más de 10 km del predio considerado para el proyecto, y supuestamente se considera que con la construcción y operación del aeropuerto de Santa Lucía, *no se afectará este cuerpo de agua*; si bien presenta de por sí graves problemas de abandono y contaminación, a pesar de que se han instrumentado programas para su rescate, hasta ahora sin éxito.[40]

[39] Nación321 (2019), op cit.

[40] Nación321 (2018), "Así es la laguna de Zumpango que queda cerca de la Base Militar de Santa Lucía", en *Nación321* del 29 de octubre de 2018, disponible en https://www.nacion321.com/gobierno/asi-es-la-laguna-de-zumpango-que-queda-cerca-de-la-base-militar-de-santa-lucia

Asimismo, la apertura de un nuevo aeropuerto en la zona, a la manera del AICM, motivará la incorporación de nuevos asentamientos humanos en el área de influencia, incluyendo esos 10 km que separan a la BMSL de la citada laguna. Dicha área, ya cuenta de por sí con asentamientos humanos, y si se generan nuevos motivos que alienten la ocupación con más asentamientos, ni aunque disponga lo contrario el Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Zumpango se impedirá dicha ocupación. La propia obra aeroportuaria y el crecimiento urbano de la zona motivarán, principalmente, el incremento en la extracción del escaso recurso agua de la zona. A todo ello, hay que añadir que se ha conformado un *Frente de Pueblos Originarios por la Defensa del Agua de Zumpango y Tecámac* que ha convocado a acciones de resistencia civil para detener el citado proyecto, por considerar que la construcción del AISL es una imposición que amenaza su territorio y la disponibilidad hídrica de la región.[41] Por lo que habrá que esperar el curso que tomará este proyecto tanto por ésta como por otras acciones emprendidas por la construcción del AISL.

En cuanto al NAIM, los estudios previos para determinar la viabilidad de hacer este aeropuerto en los terrenos federales del ex lago de Texcoco, contaron con el visto bueno de MITRE, que es la más importante agencia de estudios aeronáuticos del mundo. Dicha agencia contestó en sentido afirmativo, por lo que en los meses siguientes se realizaron, entre otros, 40 estudios adicionales de suelos. Hay que recordar que tanto el AICM y el Circuito Exterior Mexiquense están construidos en terrenos muy parecidos. Es decir, son estructuras muy pesadas que se construyeron sobre esos terrenos. Las pistas del actual AICM y algunas carreteras están construidas sobre el mismo tipo de terreno, por lo que algunos expertos afirman que van a ser cosas muy similares. En caso de hundimientos, uno de los factores más criticados en la propuesta del NAIM, pero que también comparten otras áreas de la ZMVM, se emplearán técnicas para regular las características de estos terrenos.[42]

Según el actual gobierno, el Lago Nabor Carrillo que es un cuerpo de agua permanente y brinda importantes servicios ambientales como ser hábitat para diversas especies de aves, sería transformado en laguna de regulación para aguas residuales,[43] es decir, gran parte del año estaría seco y sólo en época de lluvias volvería a llenarse.

---

[41] Agencia Reforma (2019), "Pueblos convocan a resistencia civil contra imposición del aeropuerto de Santa Lucía", en *AM* del 1º de octubre 2019, disponible en https://www.am.com.mx/noticias/Pueblos-convocan-a-resistencia-civil-contra-imposicion-del-aeropuerto-de-Santa-Lucia-20191001-0068.html

[42] SCT (2014), "Palabras del Secretario Gerardo Ruiz Esparza durante la conferencia de prensa conjunta en materia de obras hidráulicas y ambientales del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México", en *Comunicación Social de la SCT* del 5 de septiembre de 2014.

[43] SCT (2019), op cit.

Hasta antes de la presente Administración Federal, CONAGUA argumentó que el lago continuaría recibiendo aguas pluviales de siete ríos al oriente del Valle de México, aguas que circulan a un costado del polígono que ocupa el NAIM y que caen en un canal que las lleva a un sistema de lagunas regulatorias.[44] De ser así, el hábitat para las aves se mantendría intacto. El NAIM pretendía incluir otros aspectos de relevancia ambiental. No obstante, la zona ha estado plagada de innumerables proyectos y se ha propuesto como área reguladora de la dinámica hidrológica de la Zona Oriente del Valle de México, pero no se ha hecho nada nuevo hasta la fecha, desde que en 1982 naciera el Lago Nabor Carrillo, porque la cantidad de recursos que se han destinado para la zona es de poca monta. Sólo hasta que se propuso la construcción de sendos aeropuertos, en la época de Fox y en el pasado sexenio de Peña Nieto, se hizo un recordatoria esta vocación hidro-ecológica que no ha logrado consolidarse y que parece sólo importar cuando se quiere hacer algo allí.

Sin duda, el problema hidráulico y el manejo de la avifauna son aspectos que, de retomarse el proyecto del NAIM, tendrían que reconsiderarse en forma más conveniente. No obstante, el NAIM ha planteado llevar a cabo el tratamiento del 70% del agua utilizada para fines de reutilización. También se pretende contribuir a la recarga el acuífero del Lago de Texcoco, con una mayor cantidad a la que se extrae, con el fin de beneficiar a las poblaciones aledañas,[45] que de por sí cuentan con un suministro de agua muy ínfimo. Sin embargo, se debe escuchar más a los expertos para incluir otros aspectos relevantes en la materia.

SOCIOECONÓMICOS.- Las protestas del Frente de Pueblos Originarios por la Defensa del Agua de Zumpango y Tecámac son el impacto social más relevante que ha tenido la construcción del AISL, así como los amparos promovidos por el colectivo #NoMásDerroches. Si bien, el gobierno del presidente López Obrador ha apelado a razones de seguridad nacional para mantener vigente la obra, este colectivo afirma que aún no tiene *luz verde*.[46] Del otro lado, el NAIM también ha tenido en contra su *frente de pueblos*, como es el caso del *Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra* (FPDT-Atenco), que desde la propuesta foxista de aeropuerto se opuso y aun tuvo enfrentamientos con el gobierno de Enrique Peña Nieto (EPN) cuando éste era Gobernador del Estado de México en 2006.

[44]Redacción de Excelsior (2018), "Lago Nabor Carrillo, motivo de discusión de los opositores a la construcción de NAIM", en *Excelsior* del 12 de octubre de 2018, disponible en https://www.excelsior.com.mx/comunidad/lago-nabor-carrillo-motivo-de-discusion-de-los-opositores-a-la-construccion-de-naim

[45] Cámara Nacional de Aerotransportes – CANAERO (2018), "Costos e impacto: los datos clave de Santa Lucía y el aeropuerto en Texcoco", disponible en http://canaero.org.mx/costos-e-impacto-los-datos-clave-de-santa-lucia-y-el-aeropuerto-en-texcoco/

[46] Munguía, A. (2019), "Colectivo No Más Derroches aclara: construcción de aeropuerto en Santa Lucía aún no tiene 'luz verde'", en *El Financiero* del 25 de septiembre de 2019, disponible en https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/colectivo-no-mas-derroches-aclara-construccion-de-aeropuerto-en-santa-lucia-aun-no-tiene-luz-verde

Al respecto, este frente ha mantenido su beligerancia y oposición contra el NAIM y hasta la fecha no ha cedido en su lucha contra una eventual instalación del aeropuerto en la zona del ex lago de Texcoco.

Ahora bien, desde un punto de vista económico, la opción Santa Lucía beneficiaría en forma directa a los municipios mexiquenses de Zumpango (159,647 habitantes) y Tecámac (446,008 hab.), para una región compuesta por 605,655 habitantes. A los cuales, seguramente les interesará contar con empleos cercanos a sus hogares. Sin embargo, en las fuentes consultadas no se identificó el número exacto de empleos directos e indirectos que generará la obra. Esto, quizás porque el presidente AMLO ha dicho que el Ejército será el encargado de construir el AISL. De ser el caso, la mano de obra del país interesada en participar en este proyecto *se va a quedar con las ganas* porque, no se reprocha que la construya el Ejército, sino que no se abrirán más fuentes de empleo para emplearse, así resulte de manera indirecta. No obstante, es necesario que este proyecto brinde más información al respecto.

El terreno donde se construye el NAIM se asienta o está rodeado sobre los municipios de Atenco (62,392 habitantes), Chimalhuacán (614,453 hab.), Ecatepec (1,677,678 hab.), Nezahualcóyotl (1,039,867 hab.) y Texcoco (235,151 hab.), incluidas sus respectivas poblaciones, de acuerdo con el *XII Censo Nacional de Población y Vivienda* del INEGI; por lo que esta región, de acuerdo con dicho censo, estaba habitada por poco más de 3.6 millones de personas para ese entonces.[47] Los empleos que podrían beneficiar a la gran masa de habitantes de estos municipios, algunos de ellos denominados *dormitorio*, varían de acuerdo con la fuente consultada: Gobierno Federal de EPN (70,000), Consejo Coordinador Empresarial - CCE (46,000) y la IATA (200,000),[48] si bien esta última cifra se alcanzaría hacia el 2035,[49] de retomarse el proyecto en cuestión. Sean 46 mil a corto o largo plazo, o sean más empleos, la cancelación del NAIM evitará a 46 mil familias recibir los beneficios directos por la construcción de este mega proyecto.

[47] CANAERO (2018), op cit.
[48] Expansión política (2018), "Millones, multas y empleos... ¿Cuál es el verdadero costo de cancelar el NAIM?", en *Expansión política* del 31 de octubre de 2018, disponible en https://politica.expansion.mx/mexico/2018/10/31/millones-multas-y-empleos-cual-es-el-verdadero-costo-de-cancelar-el-naim
[49] IATA (2014), op cit.

Propuestas

Para este caso se van a dividir las propuestas en dos bloques, considerando que el proyecto de construcción de AISL todavía no tiene toda la luz verde necesaria para avanzar, si bien cuenta con todo el apoyo del presidente AMLO; en el caso del NAIM, diversos grupos empresariales como COPARMEX y aun gobiernos extranjeros como el de Singapur han mostrado su interés por retomarlo y poder concluirlo.

PROYECTO AISL + AICM + AIT, en virtud de que se propone funcione como un sistema de aeropuertos más que como un solo aeropuerto:

- Trasladar todas las operaciones de carga que tenga el AICM y el AIT al AISL, para convertirlo en un aeropuerto de carga nacional y foránea y en una Terminal para vuelos nacionales e internacionales diurnos para no dificultar los traslados de los usuarios muy de mañana o ya de noche. Sin embargo, la infraestructura hotelera de apoyo que acompañe a este proyecto, pues debe generarse en caso de que tengan esta necesidad los usuarios, no puede limitarse a la construcción de un solo hotel, así tenga 310 habitaciones, sino que es necesario construir diversas instalaciones hoteleras que además puedan competir entre sí;
- Fortalecer el AIT con más operaciones, incluidos vuelos nacionales e internacionales, para alcanzar el nivel máximo de atención que puede desarrollar (actualmente atiende a 600 mil pasajeros y puede atender hasta ocho millones de estos). Pero para ello es necesario concluir la obra de infraestructura inconclusa del gobierno de EPN, Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México; y además, se deberá crear un servicio de transporte que traslade pasajeros con pase de abordar del AIT a la *Estación Metepec – Aeropuerto* de dicho tren interurbano;
- Hacer del AICM un aeropuerto más eficiente de lo que su capacidad le ha permitido hasta ahora, dada su saturación, con atención a vuelos nacionales e internacionales con horarios más conflictivos y los que requieran conexiones a otros países, para hacer un pequeño hub de este aeropuerto, en virtud de que el NAIM no haya alcanzado este objetivo, y
- Construir una nueva Base área Militar que no se interponga con las operaciones del sistema AISL + AICM + AIT y que bien podría localizarse en el Estado de Querétaro como ya lo ha solicitado el gobierno de este mismo, aunque también se pueden prospectar otras zonas, pero con el requisito de que no estén tan alejadas de la capital, misma que necesita ser resguardada por dicha base.

PROYECTO NAIM, en caso de volverse a instrumentar la obra por los motivos legales o técnicos que se presenten:

- De acuerdo con el gobierno de Singapur, se propone limpiar el proyecto del NAIM de toda corrupción y darle el realce que requiere y aún merece como infraestructura aeroportuaria. Es muy probable que contaría con la participación del sector privado, el cual ha mantenido su interés en desarrollar el proyecto, y con la garantía del gobierno actual de presidente Andrés Manuel López Obrador de apoyar el proyecto;
- Atender todas las observaciones en materia hidráulica – ecológica que expertos en el tema le han hecho al proyecto, protegiendo los cuerpos lacustres y la dinámica hidrológica del área que incluye nueve ríos, así como la protección de las aves que anidan en las cercanías del terreno propuesto para el proyecto, haciendo uso de mecanismos y tecnologías ecológicas, además de proyectos de infraestructura verde y de captura de agua de lluvia, recarga de acuíferos y reciclamiento de aguas residuales para riego de las nuevas áreas verdes que se generen, y
- Hacer autofinanciable la operación y el mantenimiento del NAIM mediante los recursos que capte su operación para que los recursos del erario público no se vean comprometidos en esta obra sin duda muy útil pero también costosa, tanto en su construcción, como en su operación y mantenimiento.
- Garantizar la conectividad del NAIM con la CDMX con medios de comunicación y transporte que resulten ágiles, seguros y lo menos contaminantes posibles. Asimismo, garantizar la inclusión de áreas verdes en el proyecto y su protección, para evitar su ocupación por medio de asentamientos humanos de cualquier tipo.

IX.- Conclusiones y nueva agenda de investigación

Con base en la información proporcionada en el presente documento se puede afirmar que existe evidencia de que un proyecto de la envergadura y relevancia que tiene para el país, no sólo para la ZMVM, como es el NAICM, no puede recaer en las manos de la población que acudió a una consulta en la que participó menos del 2% del padrón nacional. Pero aunque hubiera participado un mayor número de personas, tampoco se podría justificar que un asunto de esta relevancia y de la complejidad técnica que posee, pueda recaer en las manos de la población del país. No se está diciendo que la población sea incapaz de tener un cierto criterio, en prácticamente cualquier tema, pero en este tema si se requiere cierto nivel de información.

Era necesario brindar información clara a la población del país que deseaba participar en la consulta, con el fin de visualizar las ventajas y desventajas que tenía cada opción. Si el mayor número de mesas de la consulta se hubieran localizado en la zona de influencia del NAIM, es muy probable que hubiera ganado esta propuesta. Encuestas realizadas por el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México han arrojado como resultado que la opinión de los habitantes de la zona sería favorable hacia la construcción del NAIM, porque se considera que existen más beneficios económicos que pueden compensar los impactos negativos que eventualmente tendría este proyecto.

Pero no se hizo de ninguna de las dos formas comentadas: ni con más información, ni con más participación de los directamente afectados o beneficiados. Lo grave es que esta práctica, que en el fondo esconde un desinterés del actual gobierno de realizar proyectos tan relevantes como el NAIM, se hay puesto en manos de la población para aparentar que es la población quien decidió la cancelación. Sin embargo, el resultado ha generado una enorme desconfianza de los inversionistas particulares del país y del extranjero porque no hay confianza en concretar una inversión que en cualquier momento se puede cancelar. Ante ello, el gobierno actual daría una magnífica señal en favor del país, si busca los mecanismos más adecuados para rectificar los errores cometidos con este proyecto. Habrá que ayudar al actual gobierno, por lo tanto, a identificar esos mecanismos, pero eso, resultaría tema para una nueva investigación.

X.- Bibliografía

AGENCIA REFORMA (2019), "Pueblos convocan a resistencia civil contra imposición del aeropuerto de Santa Lucía", en *AM* del 1º de octubre 2019, disponible en https://www.am.com.mx/noticias/Pueblos-convocan-a-resistencia-civil-contra-imposicion-del-aeropuerto-de-Santa-Lucia-20191001-0068.html

CÁMARA NACIONAL DE AEROTRANSPORTES – CANAERO (2018), "Costos e impacto: los datos clave de Santa Lucía y el aeropuerto en Texcoco", disponible en http://canaero.org.mx/costos-e-impacto-los-datos-clave-de-santa-lucia-y-el-aeropuerto-en-texcoco/

ESCOBAR, E. (2019), "Finiquito del NAICM fue equivalente a 16.7% del costo del proyecto", en *Centrourbano* del 30 de julio de 2019, disponible en Https://Centrourbano.Com/2019/07/30/Finiquito-Del-Naicm-Fue-Equivalente-A-16-7-Del-Costo-Del-Proyecto/

EXPANSIÓN POLÍTICA (2018), "Millones, multas y empleos... ¿Cuál es el verdadero costo de cancelar el NAIM?", en *Expansión política* del 31 de octubre de 2018, disponible en https://politica.expansion.mx/mexico/2018/10/31/millones-multas-y-empleos-cual-es-el-verdadero-costo-de-cancelar-el-naim

GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO (GACM) – SCT (2015), *Avances Técnicos del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, 43 p.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION – IATA (2014), *The value of air transport in Mexico. Challenges and opportunities for the future*, 10 p., disponible en www.iata.org/economics

IATA (2014), *El valor de la aviación en México. El impacto económico del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México*, 8 p., disponible en https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/Informe-Impacto-Economico-NAICM.pdf

MUNGUÍA, A. (2019), "Colectivo No Más Derroches aclara: construcción de aeropuerto en Santa Lucía aún no tiene 'luz verde'", en El Financiero del 25 de septiembre de 2019, disponible en https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/colectivo-no-mas-derroches-aclara-construccion-de-aeropuerto-en-santa-lucia-aun-no-tiene-luz-verde

NACIÓN321 (2018), "Así es la laguna de Zumpango que queda cerca de la Base Militar de Santa Lucía", en *Nación321* del 29 de octubre de 2018, disponible en https://www.nacion321.com/gobierno/asi-es-la-laguna-de-zumpango-que-queda-cerca-de-la-base-militar-de-santa-lucia

_____ (2019), "5 cosas claves que debes saber del nuevo aeropuerto de Santa Lucía", en *Nación321* del 26 de julio de 2019, disponible en https://www.nacion321.com/gobierno/5-cosas-claves-que-debes-saber-del-nuevo-aeropuerto-de-santa-lucia

NÁJAR, A. (2018), "Nuevo aeropuerto en CDMX: por qué es tan urgente un nuevo aeródromo para la ciudad con más conexiones aéreas de América Latina", en *BBC News Mundo*, México, del 31 octubre de 2018, disponible en https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46040866

PATIÑO, M. F. (2017), "Razones por las que México necesita un nuevo aeropuerto. La nueva terminal concentrará la infraestructura aeroportuaria en una sola gran instalación, dando servicios aéreos de interconexión eficientes", en *El Economista* del 22 de octubre de 2017, disponible en https://www.eleconomista.com.mx/opinion/Razones-por-las-que-Mexico-necesita-un-nuevo-aeropuerto-20171022-0112.html

PAVÓN, A. (2019), "Meade hace cuentas sobre el costo de la cancelación del NAICM en Texcoco", en *SDP noticias*, disponible en https://www.sdpnoticias.com/nacional/cancelacion-cuentas-costo-meade.html 2/

POLITICOMX (2019), "Cancelar NAICM en Texcoco fue la mejor decisión y lo puedo probar: AM", en *Vanguardia*, disponible en https://vanguardia.com.mx/articulo/cancelar-naicm-en-texcoco-fue-la-mejor-

decision-y-lo-puedo-probar-amlo 2/
REDACCIÓN DE EXCELSIOR (2018), "Lago Nabor Carrillo, motivo de discusión de los opositores a la construcción de NAIM", en *Excelsior* del 12 de octubre de 2018, disponible en https://www.excelsior.com.mx/comunidad/lago-nabor-carrillo-motivo-de-discusion-de-los-opositores-a-la-construccion-de-naim
REDACCIÓN OBRAS (2016), "México avanza cinco lugares en índice de infraestructura del WEF", en *Obras* del 22 enero 2016.
RUIZ-HEALY, E. (2019), "El NAICM: el tiempo nos dirá quién nos mintió", en *Ruiz-Healy Times* del 24 de junio de 2019, disponible en https://www.ruizhealytimes.com/mi-columna/el-naicm-el-tiempo-nos-dira-quien-nos-mintio
RUIZ OLMEDO, Sergio A. (2016), "Hubs aéreos globales: México en busca de posicionamiento", ver en *É-Logística*, disponible en http://www.logisticamx.enfasis.com/articulos/75362-hubs-aereos-globales-mexico-busca-posicionamiento
SÁNCHEZ GALÁN, J. (2019), "Autarquía", disponible en https://economipedia.com/definiciones/autarquia.html
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES – SCT (2014), "Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez", en *Diario Oficial de la Federación*, Dirección General de Aeronáutica Civil de la SCT, México.
SCT (2014), "Palabras del Secretario Gerardo Ruiz Esparza durante la conferencia de prensa conjunta en materia de obras hidráulicas y ambientales del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México", en *Comunicación Social de la SCT* del 5 de septiembre de 2014.
SCT (2019), "Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco", disponible en https://www.gob.mx/sct/articulos/razones-para-la-cancelacion-del-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-en-texcoco
SCT – AICM (2014), "AICM en cifras", de 2009 a 2018, en Estadísticas del AICM disponibles en https://www.aicm.com.mx/estadisticas-del-aicm/17-09-2013
SCT – AICM (2015), "Breve historia", en *Acerca del AICM*, del día 2 de diciembre de 2015, disponible en https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/breve-historia
SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO – SEDATU (2018), *Programa Territorial Operativo de la Zona Oriente del Valle de México*, 66 p.
TAPIA, E. (2018), "Todo lo que debes saber sobre el Aeropuerto de Santa Lucía", en *UNOCERO* del 29 de octubre de 2018, disponible en https://www.unocero.com/noticias/todo-lo-que-debes-saber-sobre-el-aeropuerto-de-santa-lucia/
TOLENTINO MORALES, J. (2019), "El presupuesto total para Santa Lucía se eleva 21.3% hasta 95,260 mdp", en *Expansión* del 08 septiembre de 2019, disponible en https://expansion.mx/empresas/2019/09/08/el-presupuesto-total-para-santa-lucia-se-eleva-21-3-hasta-95-260-mdp

Sitios web

https://aci-lac.aero/es/mundo-aci/
https://imco.org.mx/competitividad/indice-global-de-competitividad-2016-via-wef/
https://www.aeropuertosdelmundo.com.ar/mx/ranking/, actualizado a 2019
https://www.tfafacility.org/es/asociacion-internacional-de-transporte-aereo-iata