

De Texcoco a Santa Lucía



**El costo de sustituir la viabilidad
técnica por decisiones políticas**

Índice

Introducción: Por qué es importante revisar esta decisión hoy

Contexto histórico: decisiones, actores y consulta ciudadana

Comparativa técnica: NAIM vs AIFA (vida útil, diseño, espacio aéreo)

Comparativa financiera: ¿cuánto costó cancelar y construir?

Resultados actuales: pasajeros, conectividad y beneficios reales

Conclusiones: implicaciones para el futuro de las megaobras en México

Introducción:

Por qué es importante revisar esta decisión hoy



A siete años de la cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) en Texcoco, **resulta indispensable analizar, con datos actuales y rigor técnico**, los efectos que esta decisión ha tenido sobre la infraestructura aeroportuaria nacional, el erario público y la imagen de México ante el mundo.

El caso del **NAIM** no es solo una historia de obras canceladas, sino un ejemplo de cómo las decisiones políticas, cuando no se basan en criterios técnicos, pueden generar consecuencias de largo plazo con costos financieros, sociales y operativos significativos.

Este ensayo busca ofrecer un análisis integral comparando el proyecto cancelado de Texcoco con el nuevo aeropuerto en Santa Lucía (AIFA), desde sus fundamentos técnicos hasta sus resultados tangibles.

Centro de Investigaciones Sobre la Libre Empresa

Contexto histórico: *decisiones, actores y consulta ciudadana*



El NAIM fue anunciado en 2014 como una de las obras más ambiciosas de infraestructura del siglo XXI en México.

Diseñado por el arquitecto **Norman Foster**, su construcción ya contaba con un avance de aproximadamente **30% en la terminal y 50% en las pistas** al momento de su cancelación en 2018.



La decisión de detener el proyecto fue tomada por el presidente electo **Andrés Manuel López Obrador**, quien convocó a una *"consulta ciudadana"* en octubre de ese año. El 69.9% de los votantes optaron por cancelar Texcoco y desarrollar un nuevo aeropuerto en Santa Lucía.



Sin embargo, **la consulta fue ampliamente criticada por su falta de rigor metodológico, baja participación y carencia de neutralidad.**

Expertos del sector, organismos internacionales como la OACI y el centro MITRE habían advertido que la operación conjunta del AICM, Toluca y Santa Lucía era inviable técnicamente, generando preocupaciones sobre la sostenibilidad y eficiencia del nuevo sistema.

Comparativa técnica: *NAIM vs AIFA (vida útil, diseño, espacio aéreo)*

Desde el punto de vista técnico, el **NAIM estaba concebido como una solución de largo plazo a la saturación del AICM.**

Con una vida útil estimada de entre 45 y 50 años y una capacidad proyectada para movilizar más de **125 millones de pasajeros anuales**, el NAIM iba a operar con tres pistas simultáneas desde su fase inicial, con posibilidad de expansión.

Concepto	Estimación / Realidad	Pasajeros anuales
NAIM (Texcoco)	Capacidad estimada a largo plazo (fase final, 2062)	125 millones
NAIM (Texcoco)	Capacidad estimada inicial (fase 1, 2020s)	70 millones
AICM (Benito Juárez)	Pasajeros movilizados en 2023	~47.2 millones
AIFA (Felipe Ángeles)	Pasajeros movilizados en 2023	~3.3 millones
AICM + AIFA	Total conjunto en 2023	~50.5 millones

Fuente: SCT, Foster + Partners, AFAC, AIFA, AICM

Su ubicación en el ex vaso del Lago de Texcoco permitía una conexión directa con la zona metropolitana y contaba con diseño ambiental **LEED Platinum**.

Se buscará que el nuevo AICM obtenga la certificación LEED platino: Guerra Abud

Se presentó el Plan Maestro Ambiental e Hídrico en donde se contempla una restauración ambiental de la zona.

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales | 05 de septiembre de 2014



Presentan el Plan Maestro Ambiental e Hídrico del NAICM.

- México contará con el primer aeropuerto a nivel Latinoamérica con cero huella de carbono

Por el contrario, **el AIFA** (Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles) **fue construido en una base militar, con restricciones geográficas y logísticas**. Su vida útil ha sido estimada por el Colegio de Pilotos Aviadores de México en apenas 5 a 10 años.

La complejidad del espacio aéreo compartido con AICM y Toluca limita la capacidad operativa del sistema. **MITRE advirtió que la operación simultánea generaría un espacio aéreo inviable y saturado, sin estudios concluyentes que lo sustenten.**

 EL FINANCIERO
Economía, Mercados y Negocios en alianza con Bloomberg



Aeropuertos, que integraría AICM, AIFA y Toluca, fracasa a 2 años de iniciar

Los puertos aéreos de Toluca, AICM y Santa Lucía siguen sin cumplir las promesas de conectividad que se plantearon.





El plan del gobierno consistía en reducir en hasta 30 por ciento el número de pasajeros en el AICM para alimentar el AIFA al final de este sexenio y desaturar al AICM.
[Fotografía: Mario Jasso/Cuartoscuro]

Comparativa financiera: *¿cuánto costó cancelar y construir?*

El argumento principal para cancelar Texcoco fue su supuesto alto costo. No obstante, **las cifras indican lo contrario.**

Comparativo de Costos:
NAIM vs Cancelación vs AIFA (hasta 2024)

Concepto	Estimación / Realidad	Detalles
NAIM (Texcoco)	~285 mil millones MXN (estimado total)	Proyecto completo con 6 pistas, según GACM y ASF
Cancelación del NAIM	~332 mil millones MXN (costo total hasta 2023)	Incluye indemnizaciones, pago a tenedores de bonos, fideicomisos y obras no recuperables
AIFA (Felipe Ángeles)	~104 mil millones MXN (costo final reportado)	Construcción y equipamiento hasta 2023. Se reporta como costo menor, pero sin considerar accesos viales y conectividad

Se estima que cancelar el NAIM costó más de 225,000 millones de pesos, entre indemnizaciones, pago de bonos y contratos terminados. **De haberse terminado, el NAIM habría costado aproximadamente 285,000 millones,** con posibilidad de ser concesionado

a privados, lo que implicaría un costo cero para el gobierno en su última fase.

En cambio, **el AIFA fue presupuestado inicialmente en 68 mil millones de pesos, pero según cifras actualizadas, ha superado los 104 mil millones.** A esto se suman los costos de adaptación y ampliación del AICM y Toluca, la infraestructura vial adicional, y la ineficiencia operativa generada por tener tres aeropuertos desconectados.

En términos de costo-beneficio, Texcoco era una solución más eficiente y sostenible.

Resultados actuales: *pasajeros, conectividad y beneficios reales*

Al cierre de 2023:

- 1. AICM** movilizó cerca de 40 millones de pasajeros.
- 2. AIFA** apenas superó los 3 millones, con menos del 15% de su capacidad utilizada.
- 3. Toluca** sigue operando por debajo del 10% de su capacidad.

El sistema de tres aeropuertos no ha resuelto la saturación del AICM ni ha mejorado la conectividad. Los tiempos de traslado al AIFA, la falta de transporte masivo eficiente (como el tren suburbano que sigue inconcluso), y la escasa oferta de vuelos comerciales limitan su utilidad.

Además, se ha reportado un incremento en incidentes de control aéreo, lo cual refuerza las advertencias técnicas de MITRE sobre la complejidad del espacio aéreo compartido.



Nuevo incidente grave en el AICM: Dos aeronaves estuvieron cerca de colisionar

Un vuelo de Aeroméxico, que aterrizaba en una pista del AICM, estuvo a punto de colisionar con una aeronave de Delta, de acuerdo con fuentes.



Dos aviones en el AICM estuvieron a punto de sufrir un accidente. [Cuartoscuro]

Conclusiones:

implicaciones para el futuro de las megaobras en México



El caso Texcoco-Santa Lucía ejemplifica las consecuencias de privilegiar criterios políticos sobre los técnicos en la ejecución de obras de infraestructura estratégicas.

A más de cinco años, los costos económicos, logísticos y de oportunidad son palpables. **México no solo perdió una obra de clase mundial, sino que comprometió su competitividad aérea y su reputación internacional.**



EL FINANCIERO

Economía, Mercados y Negocios en alianza con Bloomberg



Pese a ser cancelado, NAIM gana premio de arquitectura

El premio Rethinking The Future Awards es reconocido a nivel internacional en el campo de arquitectura y diseño.

El desarrollo de infraestructura debe orientarse por estudios sólidos, transparencia, criterios de largo plazo y colaboración con el sector privado. **Las decisiones populistas, aunque populares en el corto plazo, pueden implicar un retroceso de décadas en eficiencia, costos y bienestar general.**

En el futuro, el Estado mexicano deberá aprender de este error, y **establecer mecanismos institucionales que impidan cancelar proyectos estratégicos sin una evaluación seria de impacto técnico, financiero y social.** Porque cancelar un aeropuerto cuesta más que construirlo. Y más aún si se pierde la visión de futuro.

¿Te interesa conocer más sobre cómo las decisiones económicas impactan tu vida diaria?

En el CISLE creemos que entender la economía no debe ser privilegio de unos cuantos. Por eso, compartimos análisis claros, basados en datos y con una visión crítica del rumbo del país.

Visítanos en www.cisle.org.mx y accede a nuestra biblioteca virtual gratuita con libros, monografías y artículos actualizados.

Síguenos en redes sociales para descubrir más contenido como este



CISLE