

Nuevo Centro Urbano del Oriente



Agosto 2018

CONTENIDO

Antecedentes

Nuevo Centro Urbano del Oriente

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM)

Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)

Ciudad Aeropuerto

Reconversión Futura del Actual AICM

Cancelación del NAIM y la Reconversión del AICM

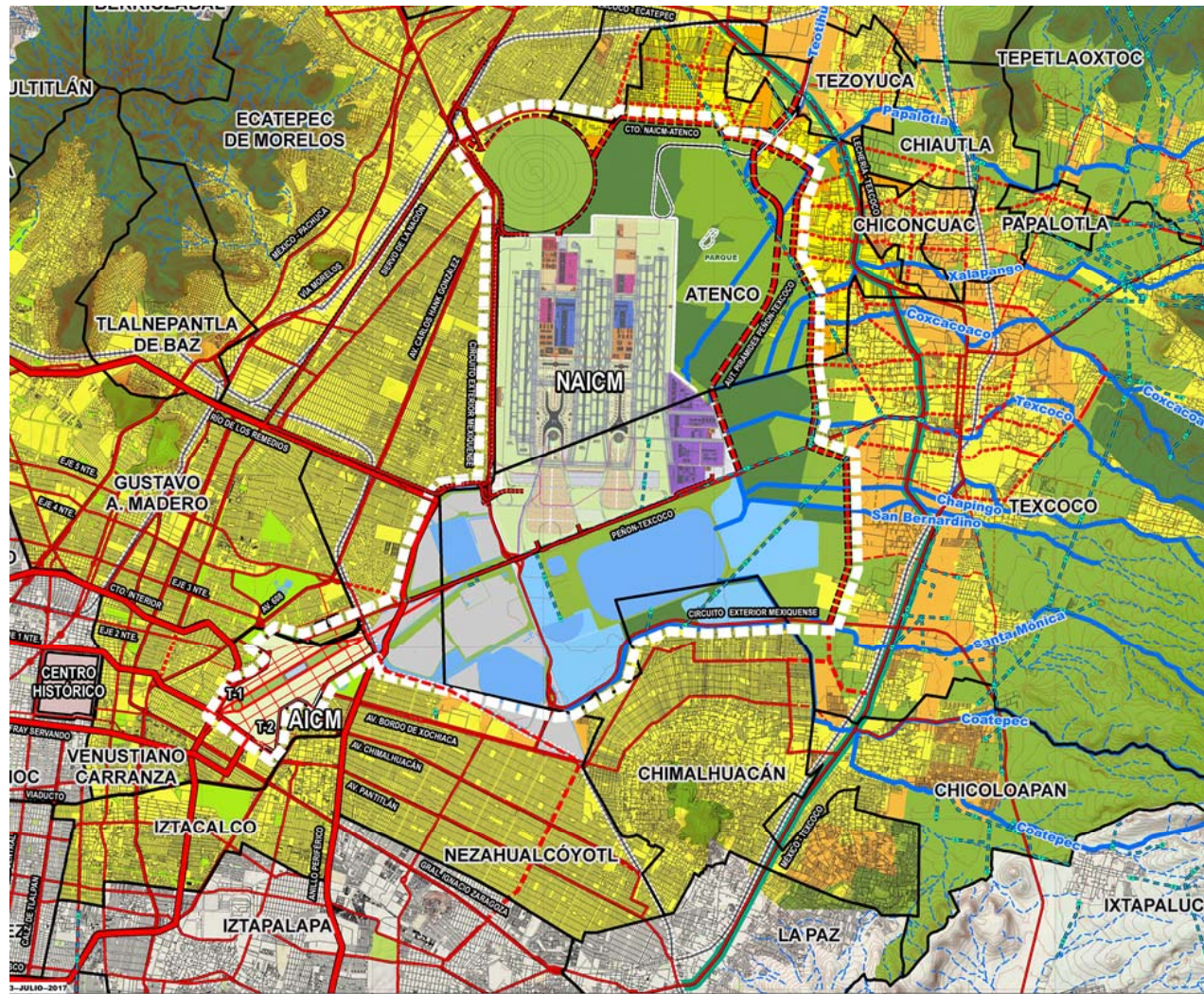
Antecedentes

- Se ha solicitado al CICM analizar los pros y contras entre dos alternativas para buscar eliminar la saturación actual del AICM. Extrañamente la futura nueva administración federal pretende detener el avance del NAIM en construcción e impulsar utilizar en su lugar la Base Militar de Santa Lucía con dos nuevas pistas y una terminal aérea que complemente al actual AICM.
- MITRE, organismo especializado en estudios aeronáuticos, ha coadyuvado por años con las autoridades mexicanas analizando distintas alternativas y finalmente definir la actual ubicación del NAIM, ratificando que no es compatible operar simultáneamente Santa Lucía y el AICM, debido al cruce de trayectorias hacia las pistas de ambos aeropuertos. Para hacerlo se requeriría espaciar las aeronaves, disminuyendo la capacidad en ambas instalaciones, sin eliminar del todo riesgo y sobretodo la saturación.
- La capacidad entre ambas alternativas resulta a largo plazo muy distinta por la ventaja de contar con 3 pistas inicialmente en el NAIM actual y 6 en una segunda etapa, siendo el único aeropuerto con 3 aterrizajes simultáneos en América Latina y el HUB más importante fuera de Estados Unidos.
- Además de las condicionantes aeronáuticas de partida entre ambas propuestas, existen otras situaciones a considerar: el impacto en propiciar la expansión de la mancha urbana y sus costos en infraestructura de servicios básicos, equipamientos diversos y sistemas de transporte. La distancia con los poblados colindantes y los efectos nocivos por ruido, contaminación ambiental y riesgo por las trayectorias de las aeronaves.

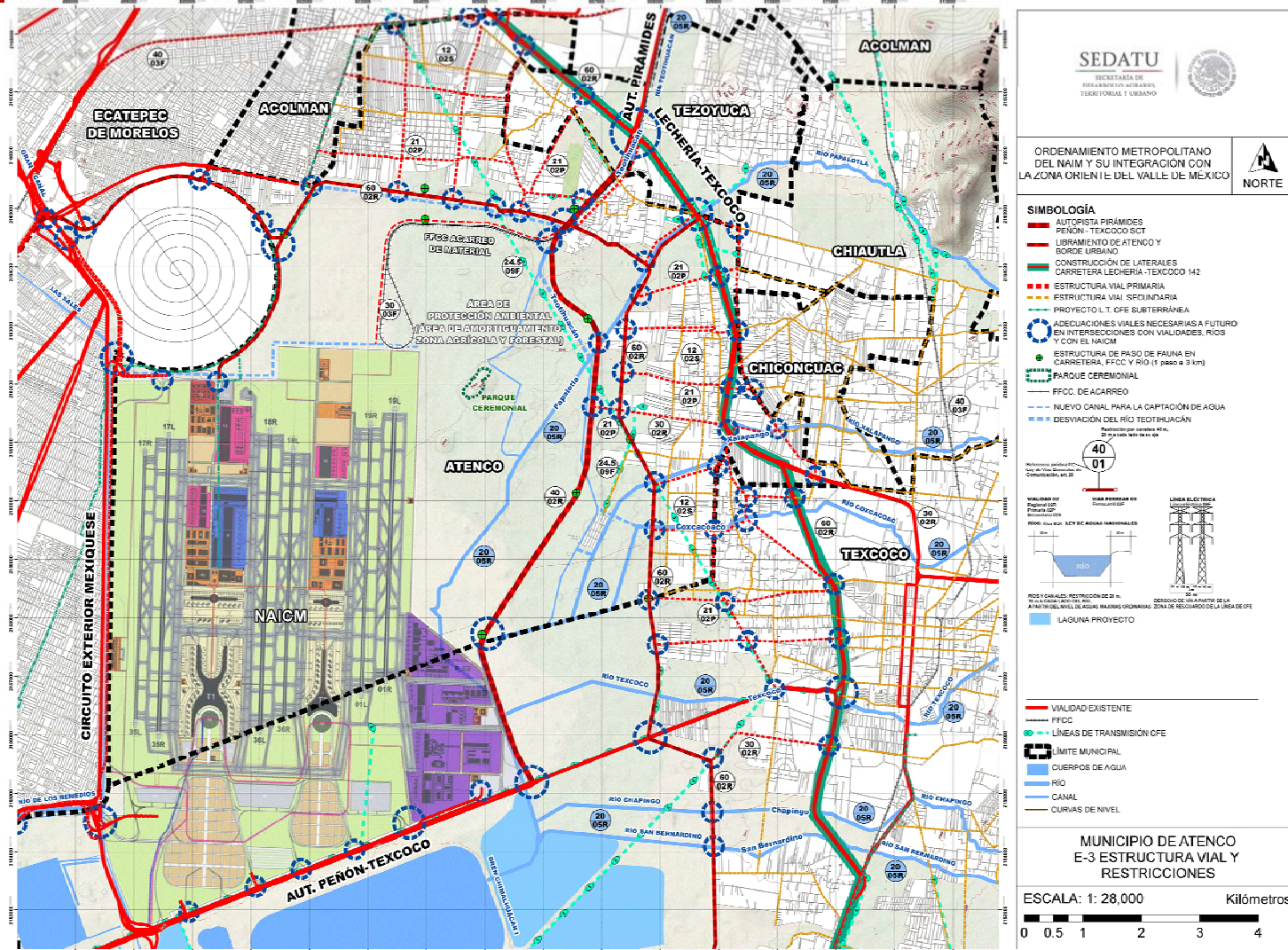
Antecedentes

- Es importante la distancia y tiempo de traslado para los usuarios y empleados, así como para la carga. La existencia de infraestructura diversa, pero sobretodo de conectividad vial y de transportación masiva. El potencial para desarrollar un HUB de distribución global y para el resto de México, dentro de la logística internacional de una gran variedad de productos y servicios.
- Actualmente las grandes ciudades compiten económicamente entre sí, por su ubicación geográfica, competitividad, la calidad de sus servicios y atractivos. La CDMX tiene una situación geográfica privilegiada respecto de otras áreas metropolitanas en Norteamérica, Sudamérica, Europa y Asia. Es la puerta de entrada para Latinoamérica y a México para cada vez un mayor número viajeros de de todo el mundo. El NAIM es ideal para desarrollar un HUB de distribución global y para el resto de México, dentro de la logística internacional de una gran variedad de productos y servicios, generando ingresos y empleos.
- CDMX nuestra ciudad de mayor jerarquía, requiere recuperar su competitividad en un mundo globalizado y es privilegiada de contar con un amplio y adecuado espacio contiguo donde construir un aeropuerto de nueva generación. Evitando largos desplazamientos para los usuarios, empleados y la carga. Su ubicación fue resultado de años de análisis, estudios integrales detallados y foros de consulta. La decisión de reubicarlo en el oriente de la ZM, posibilita además crear un moderno centro urbano de beneficio para la Zona Metropolitana y sobretodo para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona oriente.
- Existen planteamientos de SEDATU a nivel Metropolitano, de la Zona Oriente y del AICM reconvertido.

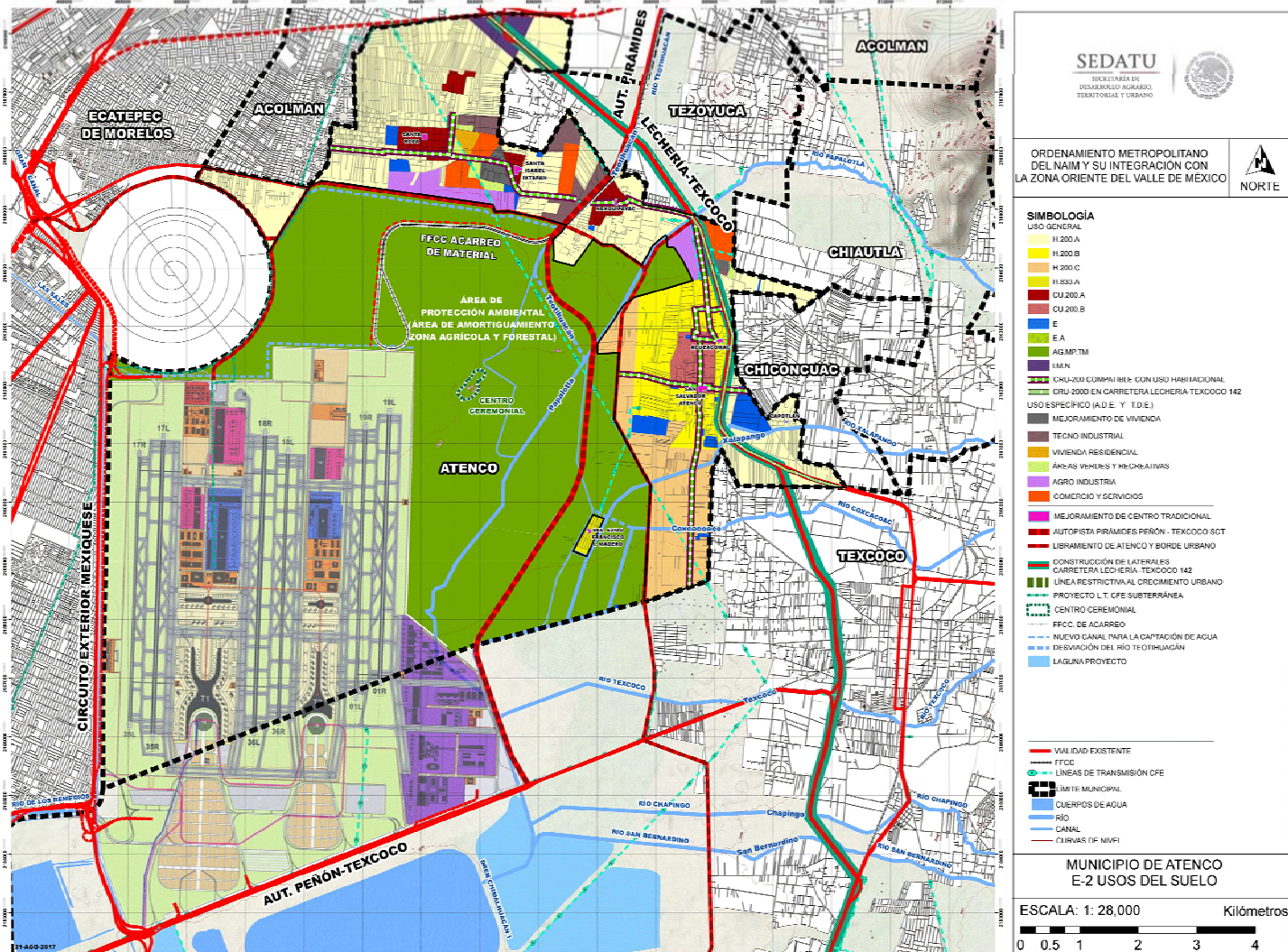
Ordenamiento Territorial de la Zona Oriente del Valle de México para NAICM-AICM



Estructura Vial y Urbana Propuesta para el Oriente del NAIM



Usos del Suelo Propuestos al Oriente y Norte del NAIM (Atenco)



Antecedentes

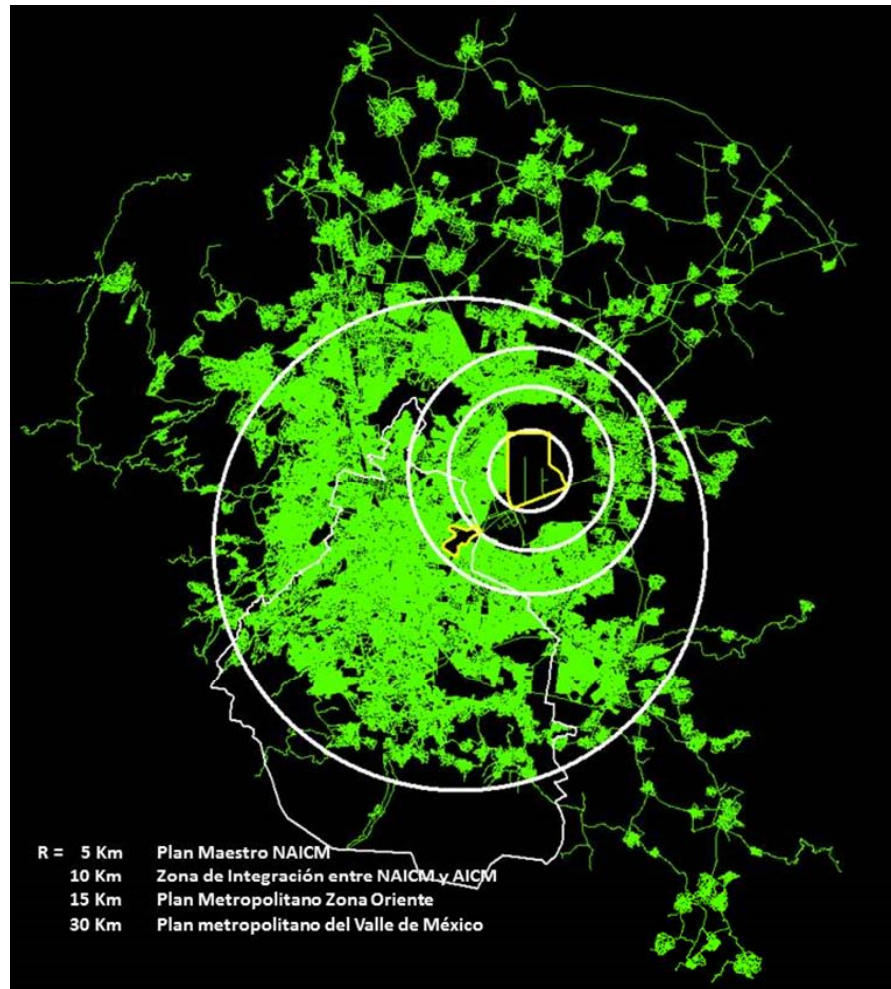
- La zona oriente del Valle de México alberga un espacio contiguo de alrededor de 12 mil ha compuesto por el actual AICM, (750 ha en CDMX y 40 ha en EdoMex), el ex vaso del lago de Texcoco, donde se construye el NAIM, (4500 ha) cohabitando con diversas infraestructuras hidráulicas y viales, además de predios de explotación agrícola, de reserva territorial y de preservación ecológica. Lo que coadyuva a re densificar y no incentivar más la expansión de la capital.
- El NAIM sustituirá al AICM por su grado de saturación actual, el ruido y el peligro de su inmediatez con la mancha urbana, condicionantes ambientales, inundaciones, costo de mantenimientos, pero sobretodo por su incapacidad de absorber la demanda creciente de 1000 operaciones por día y de 40 M de pasajeros al año, lo que significa molestias a los usuarios y retrasos constantes en los vuelos.
- El NAIM eliminará obstáculos a las ganancias que la conectividad y el transporte aéreo generan al país; y resolverá problemáticas estructurales como riesgos y gastos del AICM, ya que de 2013 a 2016, el mantenimiento por hundimiento del suelo en pistas y alrededores se incrementaron de 90 a 133 millones de pesos anuales.
- Generar empleos bien remunerados, nuevas inversin, comercio, turismo, desarrollo económico integral y coadyuvar al reordenamiento urbano con una mejor movilidad, son algunos de los beneficios que incentiva la construcción del NAIM para la zona oriente del Valle de México, en beneficio de la población circundante inmediata.
- El NAIM es el **2º aeropuerto más grande en construcción a nivel mundial** y será el **1º** aeropuerto fuera de Estados Unidos que permita tres operaciones aéreas simultáneas con seguridad. La operación inicial permitira incrementar la capacidad a 50 Mdp/año por las 3 pistas simultáneas y crecer paulatinamente a 68 Mdp/año para 2030, a plena capacidad operarán 6 pistas con capacidad para atender a 120 Mdp/año. Tres veces la capacidad del actual AICM.

Nuevo Centro Urbano del Oriente

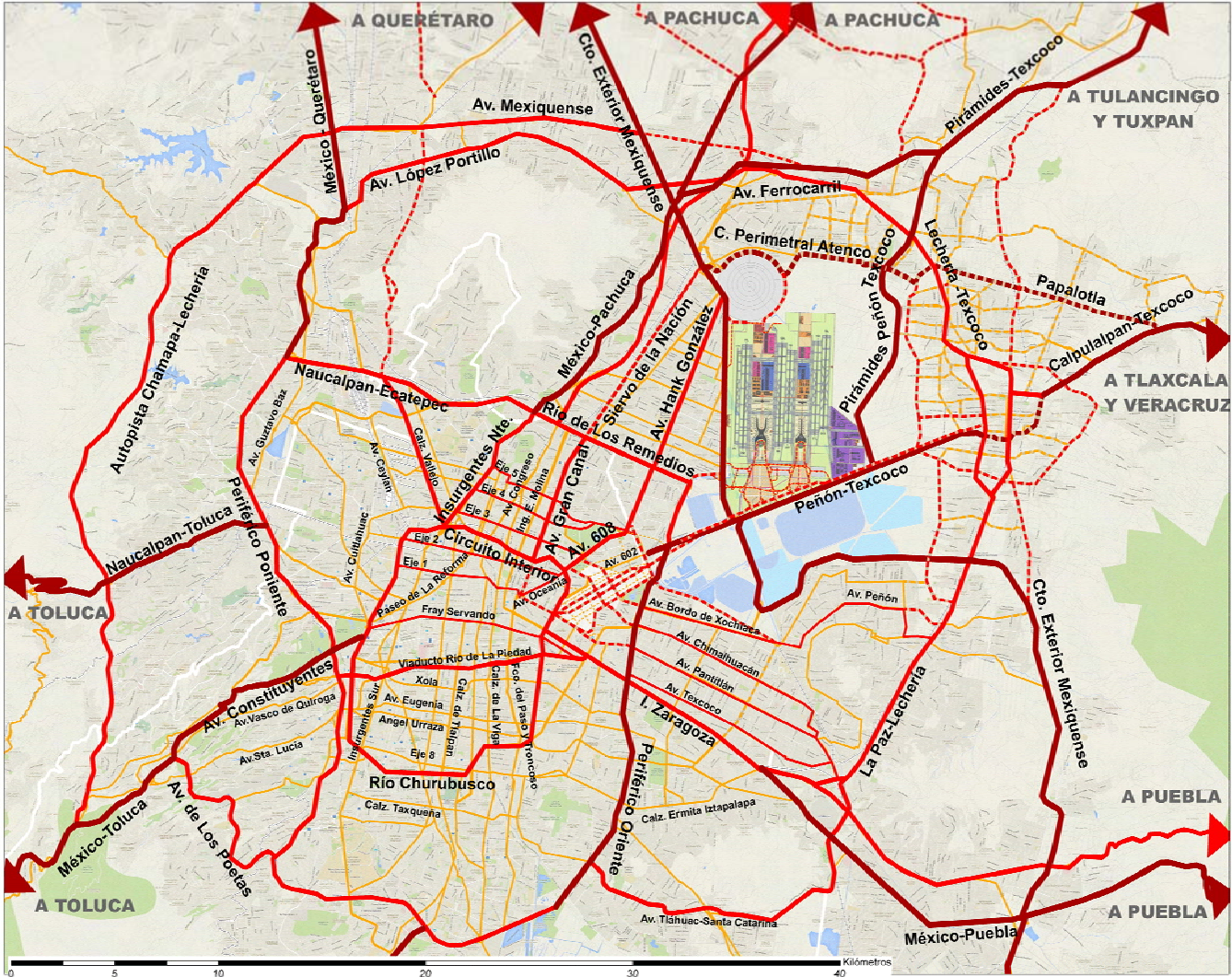
Nuevo Centro Urbano de la Zona Oriente del Valle de México

- El actual centro histórico de la CDMX se localiza a solo 5 km del AICM y de éste a 9 km se desarrolla la Ciudad Aeropuerto y el NAIM. El AICM esta en el centro de la zona metropolitana, una vez que se desarrolle el NAIM y la zona oriente del Valle de México.
- Por la incompatibilidad de continuar operando el AICM con el NAIM, se posibilita destinar el sitio y sus instalaciones rescatables para desarrollar un nuevo centro de actividades alterno al Centro Histórico y como complemento del NAIM y la CD Aeropuerto.
- Dichos espacios son una oportunidad irrepetible para ubicar los equipamientos superiores regionales y las actividades que permitan impulsar y detonar la competitividad internacional tanto de la zona metropolitana como de la CDMX, conjuntamente con la CD Aeropuerto y predios cercanos. Así mismo, lograría equilibrar los equipamientos en la zona oriente equiparables con los del resto de la metrópoli y de generar empleos y actividades económicas diversas para la población circundante (6.5 M de hab.).
- La ZM requiere contar con Centros de Investigación e Innovación Tecnológica en campos como: padecimientos endémicos de salud pública, producción de alimentos, distintas ramas y especialidades de ingeniería, aeronáutica, robótica, transportación, logística, etc. ligados con universidades y centros de capacitación para el trabajo, así como aprovechar a Chapingo y las áreas agrícolas inmediatas con sistemas de irrigación modernos en cultivos redituables.
- Se plantean para la ZO establecer oficinas públicas federales, estatales y locales, hoteles, centros comerciales, centros hospitalarios, zonas de industria blanca y tecno polos, además de centros de interés turísticos, culturales y recreativos, en un espacio abierto de generosas áreas verdes y cuerpos de agua, complementados con amplios parques y lagos, senderos peatonales y ciclistas para disfrute de las comunidades vecinas y usuarios de las instalaciones y equipamientos.
- Adecuar sistemas de movilidad y aprovechar la conectividad actual de los predios e integrarlos con las vialidades y sistemas de transporte público masivo de las colindancias. Previendo y favoreciendo la movilidad no motorizada al interior del nuevo centro

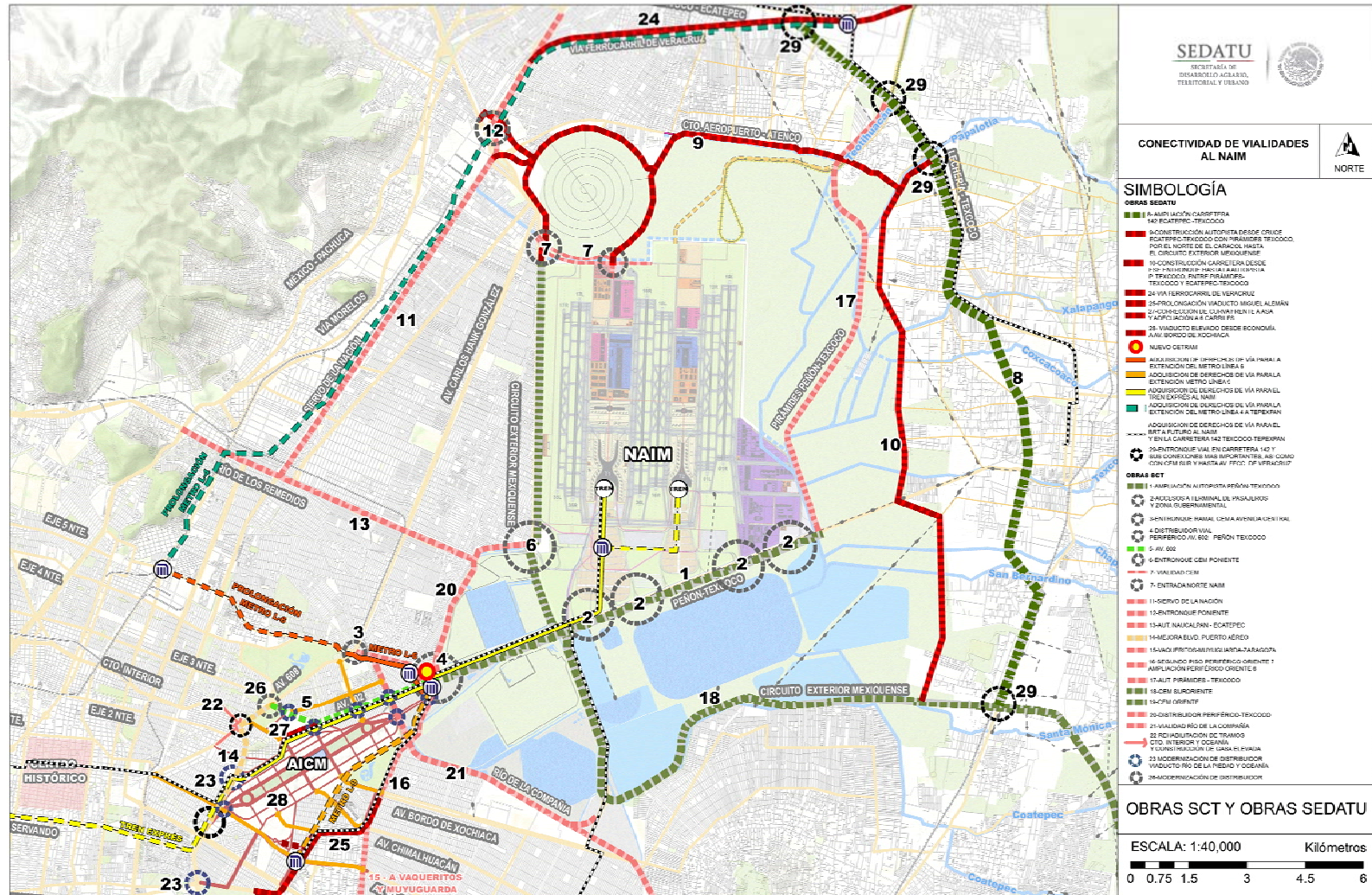
El AICM y el NAIM en el Centro de la Zona Oriente del Valle de México



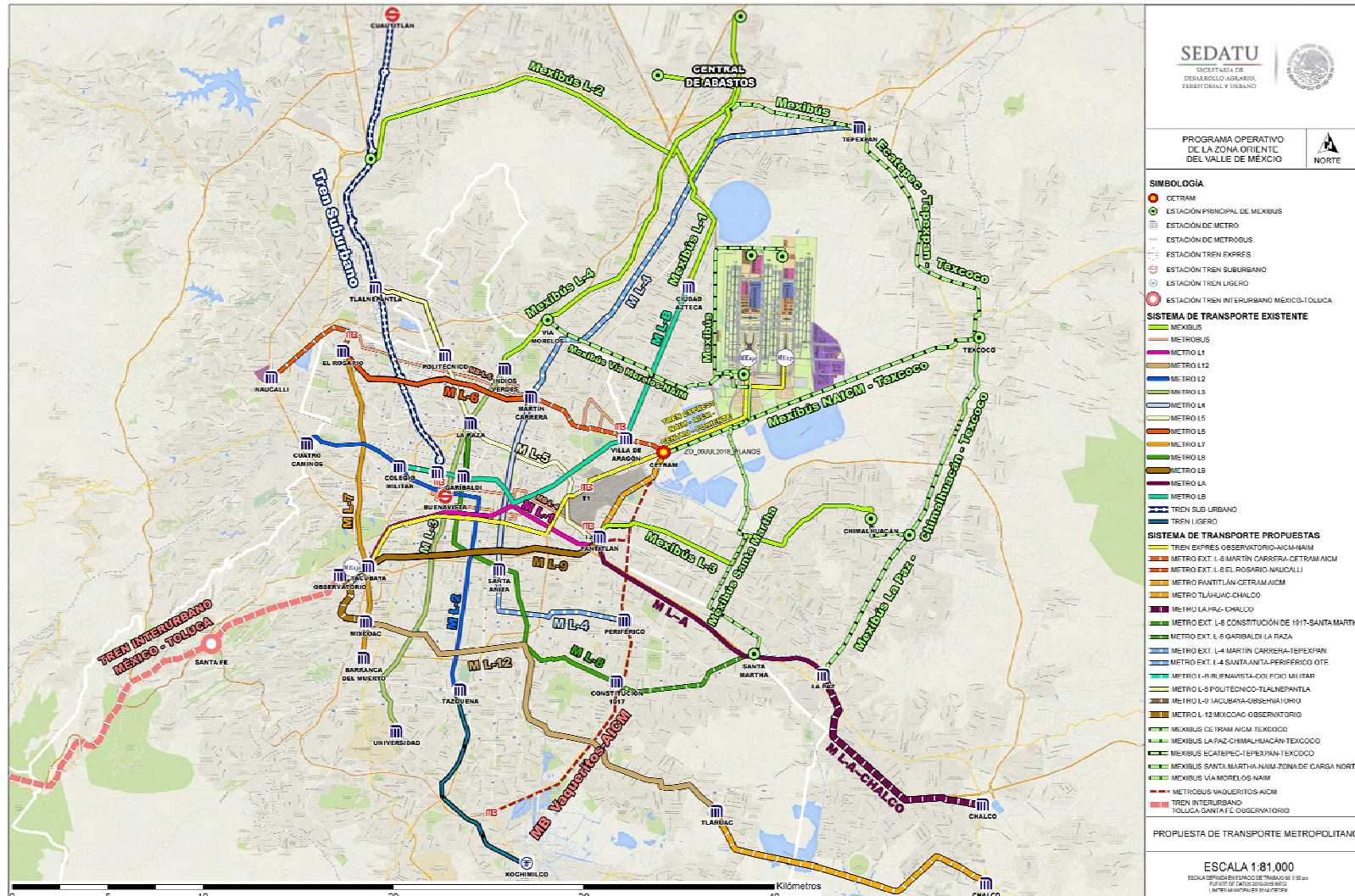
Propuesta de Sistema Vial Metropolitano del NAIM-AICM



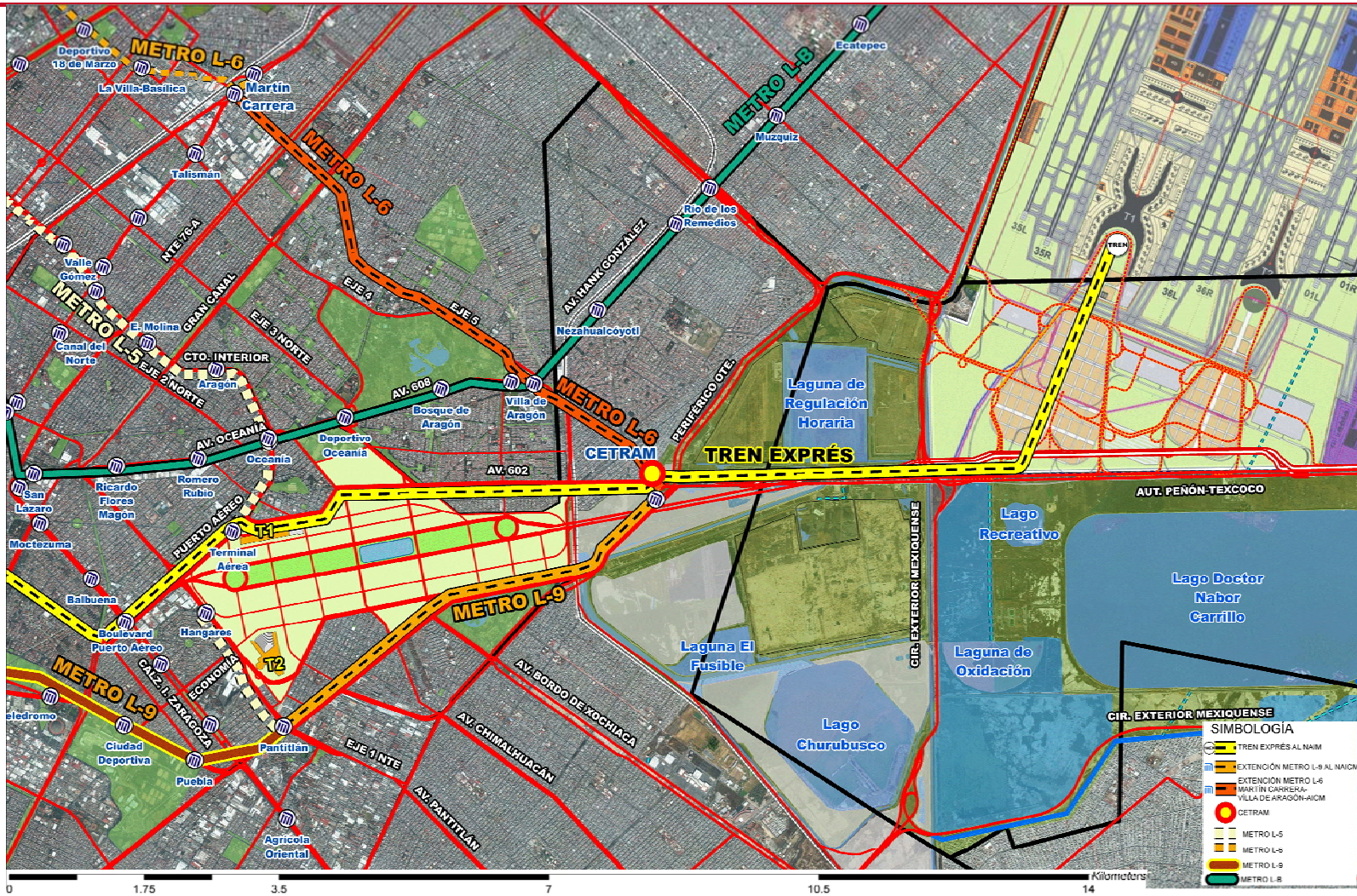
Estrategia de Movilidad Integración AICM-NAIM Proyectos de SCT y SEDATU



Propuesta de Transporte Urbano Masivo en la Zona Oriente



Transporte Masivo del Nuevo Centro Urbano del Oriente



Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM)

Problemática del AICM

- Actualmente resulta insuficiente para las necesidades que impone el crecimiento del país, su población metropolitana, el transporte aéreo y los intercambios de viajeros y carga con el exterior. Siendo insuficientes las terminales 1 y 2 para el manejo de pasajeros, y los espacios operativos complementarios para las aeronaves, la carga y los trámites administrativos.
- El AICM cuenta con dos pistas paralelas de 4.8 Km, 45m ancho, con distancia de 315m entre ellas, espacio insuficiente para hacer despegues y aterrizajes simultáneos, y su capacidad operativa de 35 M de pasajeros/año se encuentra en su límite. La falta de previsión de preservar los terrenos colindantes para futuras ampliaciones propiciaron invasiones en áreas de crecimiento que imposibilitan su actualización con pistas adicionales, quedando limitado por desarrollos inmobiliarios públicos.
- La T1 (55ha) se complementó en 2006 con la Terminal 2 (24ha) para aumentar la capacidad de atención a pasajeros, sin poderse ampliar su capacidad operativa. La actual demanda (40 M pas./año) sigue creciendo e hizo urgente buscar un nuevo espacio. Distintas ubicaciones se analizaron durante años (Tizayuca, Huehuetoca, Zumpango, Bordo Poniente, Sistemas de Aeropuertos Cercanos, etc.), ratificándose que la ubicación en Texcoco-Atenco ofrece mayores beneficios integrales y en costos operativos por su colindancia con la mancha urbana.
- La falta de capacidad de las T1y T2 son una barrera de entrada a nuevos competidores, y genera que los boletos cuesten entre 40 a 80% más que en otras terminales del país. A inicios de 2017, la tarifa que pagan los viajeros subió a 23.20 y 44.07 dólares para vuelos nacionales e internacionales, siendo el AICM el más caro en América Latina.

El AICM y sus Limitantes de Crecimiento



Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)

Importancia del NAIM

- Desde su inicio (2021-22) el NAIM tendrá 3 pistas con operaciones simultáneas para 50 Mdp/año y al 2030 moverá 68 Mdp/año solo en la T1. Además con la T2 incrementará su capacidad a 120 Mdp/año.
- Promoverá las importaciones y exportaciones de productos y la llegada de personas, beneficiando al turismo, generando inversión y desarrollo económico en la CDMX, Zona Oriente y en el resto del país.
- Con la nueva infraestructura de transporte y de comunicaciones se posibilita mover el doble de carga y el triple de viajeros cada año, con una derrama económica de 17 mil 500 millones de pesos anuales.
- La inversión estimada en el NAIM es de 186 mil millones de pesos, que equivalen a 6.3% del PIB de CDMX. Los contratos firmados con 157 empresas, suman más de 100 MM de pesos (3.4% del PIB).
- El NAIM generará 140 mil empleos, 40 mil en la construcción y 100 mil una vez que comience operaciones. El NAIM propicia 4 mil empleos directos e indirectos por cada millón de viajeros.
- Se construyen 2 pistas, torre de control, cimentación de T1 y del Centro de Transporte Terrestre, así como accesos, entronques iniciales, barda perimetral y drenes pluviales. Adicionalmente se desarrollan proyectos ingenieriles y estudios para vialidades, transportes masivos y obras hidráulicas entre otros.

Avances del NAIM

Concluyó la etapa de planeación estudios, proyectos y el Plan Maestro del NAIM.

En las últimas 14 licitaciones han participado 408 empresas.

Se están concluyendo las obras de preparación del sitio, mismas que quedaron finalizadas en el primer trimestre del 2017.

Continúa la construcción de dos pistas y la cimentación del Edificio Terminal, Torre de Control y Centro de Transporte Terrestre

En 2017 se llevaron a cabo 20 licitaciones (cerca del 85% del valor total del proyecto)

Para el financiamiento del proyecto se colocaron 2,000 mdd en bonos a 10 y 30 años, y se prevé ampliar a 6,000 mdd.

Ciudad Aeropuerto

Ciudad Aeropuerto del NAIM

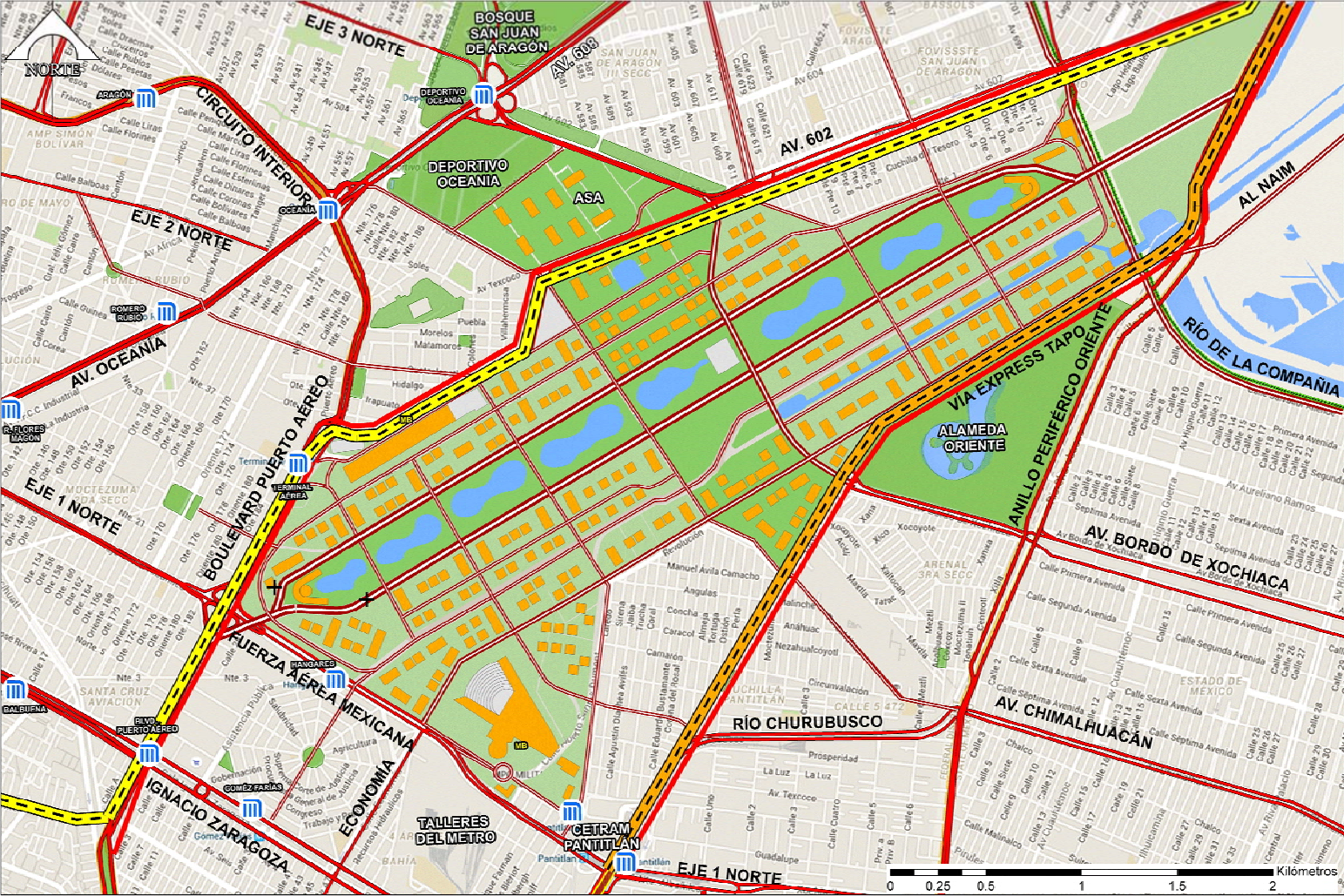
- En 350 ha al sur de las T1 y T2 del NAIM se ubica la CD Aeropuerto, planteada como una zona urbana moderna de apoyo a las actividades del NAIM. Contempla un polígono inmediato a cada Terminal con hoteles para viajeros y otras actividades conexas, con corporativos para líneas aéreas.
- El resto de la superficie se planea hacia las actividades aeronáuticas tanto de viajeros, carga o en relación con las aeronaves. Una Universidad Aeronáutica, centros de capacitación, investigación y de servicios a personal de pilotos, controladores aéreos, personal de apoyo en aeronaves y en tierra, técnicos y mecánicos de aeronaves.
- Instalaciones médicas para emergencias a viajeros, turismo médico y personal de líneas aéreas.
- Centros de oficinas y corporativos de líneas aéreas, de avituallamiento, empresas turísticas, de logística y manejo de carga, agencias importadoras y exportadoras, agencias aduanales, de organización de eventos y exposiciones, etc.
- Zonas de hoteles, restaurantes, centros de entretenimiento y diversión, centros comerciales y de artesanías.
- Áreas deportivas cerradas y al aire libre, de eventos masivos diversos, áreas verdes y parques con cuerpos de agua.
- Zonas de comercio digital, centros financieros, centros de logística de carga y distribución, bodegas, espacios de esperas y estacionamiento para diversos tipos de vehículos.
- Además una porción del terreno se destinará a establecer equipamientos básicos regionales de servicio a la zona urbana oriente y centros de oficinas y comercios diversos para residentes y huéspedes.
- Por separado más al oriente se localizarán las instalaciones militares y de diversas dependencias federales en 45 ha.
- La CD Aeropuerto contará a futuro con un CETRAM para transportes masivos, Metro Exprés, Metro, BRTs y Buses Exprés con rutas a diversas áreas periféricas. Una red de ciclo vías y senderos peatonales y áreas de estacionamientos para usuarios y camiones.
- Unas amplias áreas verdes, parques y jardines, cuerpos de agua, con vialidades y corredores verdes monumentales.

Reconversión Futura del Actual AICM

Plan de Desarrollo Urbano del Oriente CDMX

- Los terrenos del AICM son **propiedad federal** abarcan 750 ha dentro de la CDMX, y 40 ha en el EdoMex.. Son la liga de la CDMX con la CD aeropuerto y las 2 Terminales del NAIM. Junto con la zona intermedia son la imagen que los visitantes nacionales y extranjeros tendrán de un México moderno y progresista, por lo que se planea conformar un nuevo hito metropolitano en el oriente del Valle de México.
- La reconversión futura del actual AICM traerá una **oportunidad irrepetible** de incrementar la competitividad de la Metrópoli al generar, junto con el NAIM, un Nuevo Polo de crecimiento económico y ayudar a reordenar la ZO, mejorar el medio ambiente e incrementar la calidad de vida de sus habitantes.
- Esta extensa área territorial permitirá **equilibrar la zona oriente** respecto de los equipamiento existentes en el poniente de la ZM. En las 3 delegaciones y 3 municipios colindantes 38% viven en pobreza, 55% sin seguridad social y 38% sin acceso a servicios de salud, con alta incidencia de delitos y empleos de baja remuneración y densidades altas con 184 hab./ha en viviendas de baja calidad, 3.5% sin servicios básicos.
- En CDMX la distribución de la actividad económica y del ingreso se encuentra segregado en 2 zonas. El **81% de personas con menores ingresos** se concentran en el Oriente de la Ciudad y el mayor desarrollo económico está en el **Poniente. Igual sucede con el EdoMex. conurbado. Lo que obliga a la población a realizar desplazamientos de 2 1/2 horas en promedio para ir a laborar.**

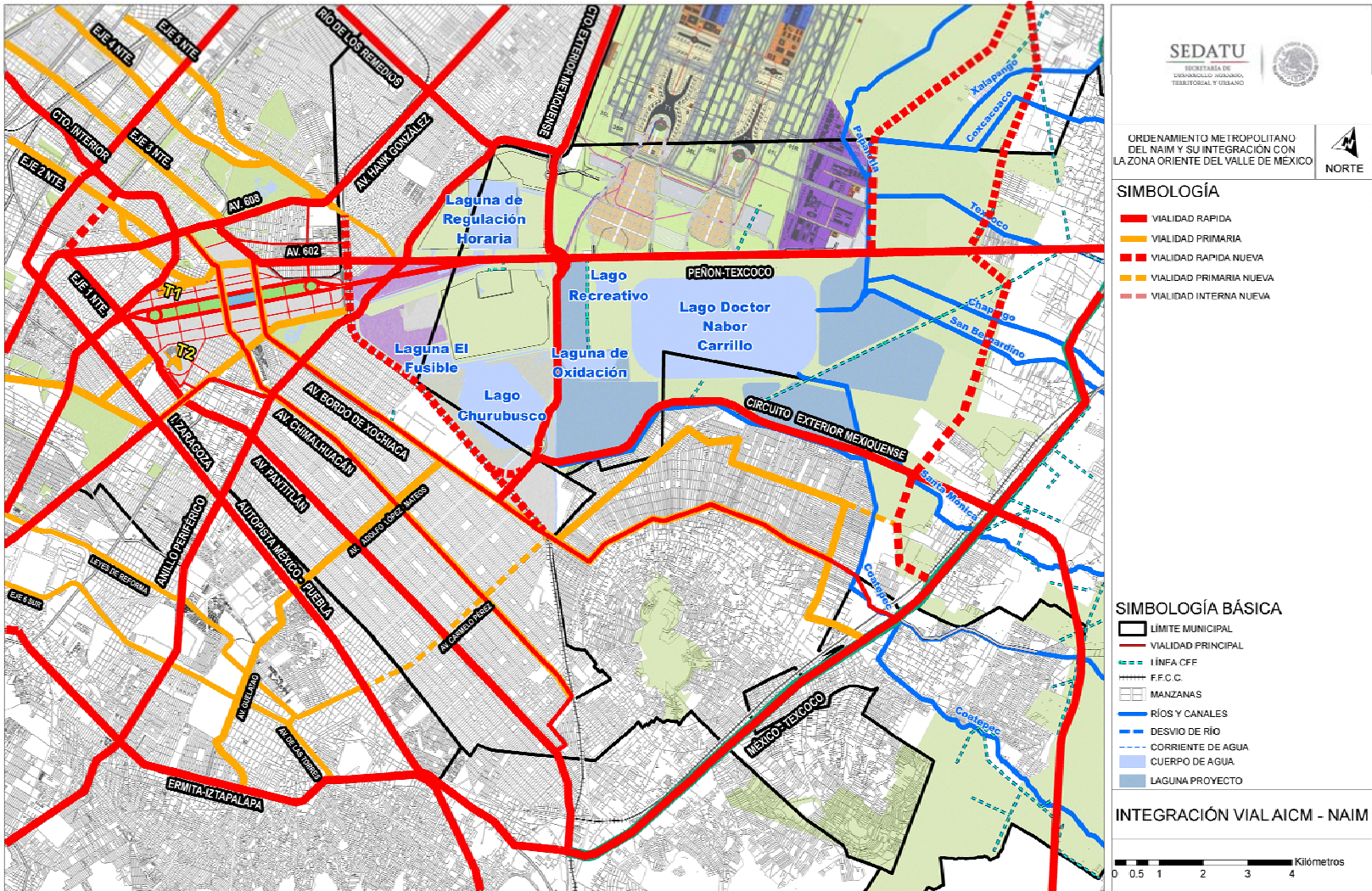
Esquema de la Reconversión Futura del AICM



Planteamientos para la Reconversión del AICM

- El oriente de la ciudad y zona metropolitana alberga 6.5 M de habitantes y por el impacto del Nuevo Centro Urbano se incrementará en al menos 1.3 Millones más de residentes. La población flotante que acuda diariamente al sitio, pueden ser de 600, 000 usuarios.
- Es la oportunidad de plantear un proyecto que albergue algunos de los elementos faltantes en la Metrópoli y crear un espacio urbano que genere riqueza, revalore ambiental y urbanamente el polígono de estudio y que mejore cualitativa y cuantitativamente la calidad de vida de los habitantes del oriente.
- Este espacio está a solo 5 km del actual Centro Histórico y coincide con el centroide de la mancha urbana de la zona metropolitana. Debe ser el nuevo centro moderno de actividades complementarias a la zona central y del NAIM con equipamientos regionales de vanguardia tecnológica e innovación.
- Se plantea consolidar un importante corredor vial como el del Paseo de la Reforma que cruce el predio del AICM, se prolongue por la zona intermedia y continúe por las vialidades troncales a las 2 terminales del NAIM, conectando transversalmente el tejido urbano con usos y densidades equilibradas, a partir de un plan detonador de desarrollo, con estrategias ambientales y de movilidad de amplio beneficio social.

Reestructura Vial Propuesta Alrededor del NAICM



Planteamiento para la Recuperación del polígono del AICM

El planteamiento del desarrollo para usos mixtos sigue criterios de:

- Recuperación ambiental transformando su uso actual hacia un espacio de valor natural.
- Aprovechamiento de infraestructuras y edificaciones reutilizables para minimizar su costo de remodelación y tiempo de re utilización a corto y mediano plazo.
- Desarrollo social integral de la zona oriente que incremente la calidad de vida.
- Integración urbana con las colindancias para dejar de ser una isla
- Ser un nuevo Hito de referencia en la ciudad y acceso monumental del NAIM a la CDMX

Las implicaciones y beneficios de la reconversión:

- Edificaciones para oficinas públicas, hoteles, centros comerciales y vivienda
- Equipamientos regionales, en educación, salud, comercios y servicios básicos
- Actividades culturales, recreativas y deportivas
- Impulso a industria de ciencia, tecnología, innovación y logística
- Conexión e integración vial y de transportes públicos hacia todas direcciones
- Mejoramiento ambiental con extensas áreas verdes, cuerpos de agua y paseos peatonales
- Reubicación de equipamientos menores para zonas degradadas contiguas

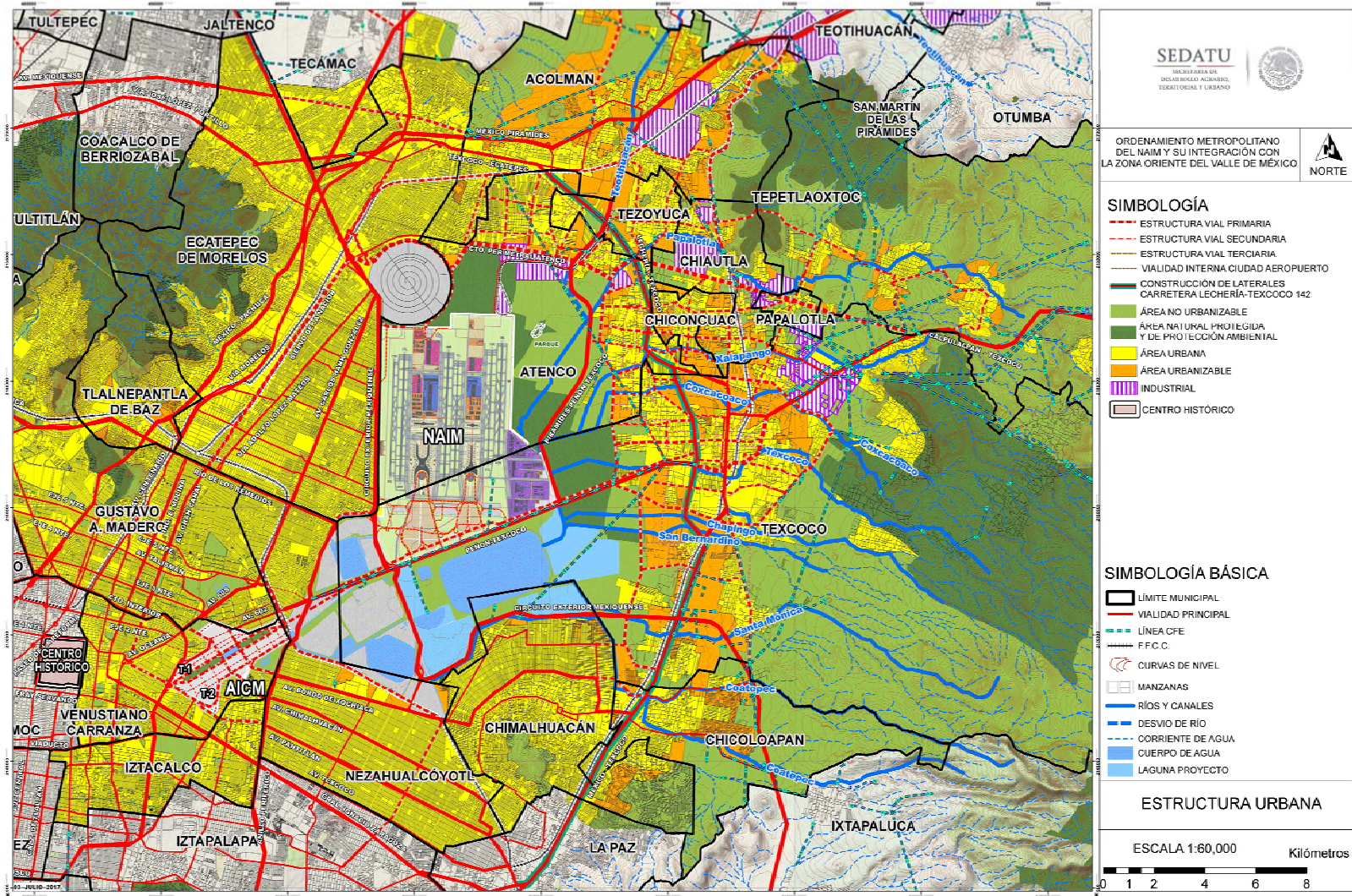
Planteamientos Iniciales sobre el uso del predio del AICM

- Desarrollo de las 750 hectáreas con amplios espacios abiertos verdes, cuerpos de agua y lago para recuperar su valor ambiental.
- Desarrollo económico integral de la zona oriente para tener un mejor equilibrio oriente-poniente pues concentra al 81% de las personas con menores ingresos. Posibilidad de generar 650 mil empleos, con impacto para 650 mil hogares capitalinos.
- 125 ha se destinará a oficinas, hoteles, centros comerciales y viviendas diversas. 75 ha para usos vinculados a cultura, artes y recreación. 100 ha de promoción de ciencia e innovación tecnológica propia de vanguardia. 200 ha destinado a parques, cuerpos de agua y lago, con corredores peatonales ecológicos. 200 ha para equipamientos de salud, educación y capacitación para el trabajo y 50 hectáreas para instalaciones dedicadas a para movilidad y sistemas de transporte público, CETRAMs, etc.
- Impulsar la competitividad de la CDMX, construyendo un Centro de Innovación emblema orientado a incrementar la inteligencia artificial y el desarrollo tecnológico del país en su región central.
- Reciclaje arquitectónico de las instalaciones mayores reutilizables para disminuir los recursos (materiales, energía y tiempo) y detonar innovación.
- Crear un nuevo corredor vial metropolitano de mejoramiento ambiental y económico que conecta el oriente y el poniente desde Chapultepec, continuar por Reforma, Centro Histórico, cruce el AICM reconvertido y la CD aeropuerto y conectar el NAIM.

Beneficios de la Reconversión del AICM

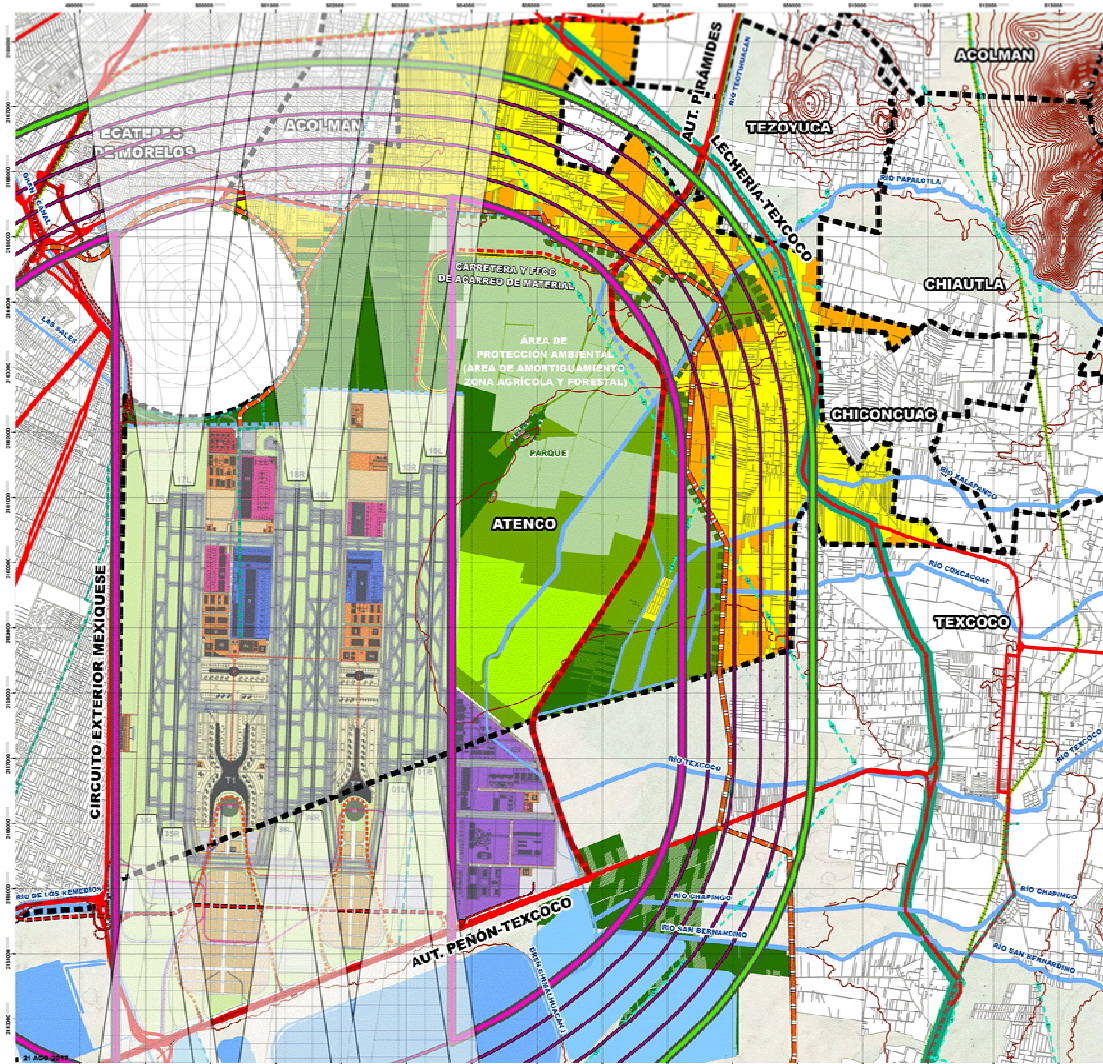
- Generar actividad económica y empleos, ataca la inseguridad y marginación lo que posibilita mejorar el tejido social y la calidad de vida de los habitantes del Oriente y combatir desempleo y marginación.
- La construcción de la Reconversión del AICM dará sustento a 100 mil familias de la zona oriente.
- Mejor infraestructura vial y de transporte público, permite mayor productividad y disminuye los tiempos de traslados y menor consumo de horas hombre en la economía de 2M de personas.
- La nueva puerta de entrada a nuestro país da fe de la identidad y grandeza mexicana y sus nuevos atractivos como una ciudad de mayor jerarquía en un contexto de competitividad global.
- El espacio del AICM seguirá al servicio de los mexicanos, como ejemplo de un espacio emblema de la planeación y desarrollo urbano moderno, funcional, agradable y sustentable.
- Las nuevas vialidades y sistemas de transporte públicos del oriente mejorarán las posibilidades de conectividad y traslados más eficientes y directos entre los sitios alrededor del AICM.

Imagen Objetivo de la Zona Oriente con el NAIM-AICM



Impacto en Zonas Urbanas Inmediatas al NAIM

Restricciones de Alturas de Construcciones Alrededor del NAIM



SIMBOLOGÍA

ZONIFICACIÓN GENERAL

- ÁREA URBANA
- ÁREA URBANIZABLE
- ÁREA NO URBANIZABLE (ZONA AGRÍCOLA Y FORESTAL)

ZONAS ESPECÍFICAS

- PARQUE ECOLÓGICO
- LAGO DE TEXCOCO EN ATENCO (CNA)
- TECNIFICACIÓN DE RIEGO (SAGARPA)
- ÁREA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL (SEDATU)

SUPERFICIES DE APROXIMACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- HORIZONTAL EXTERNA
- CONICA
- HORIZONTAL INTERNA
- CONOS DE APROXIMACIÓN

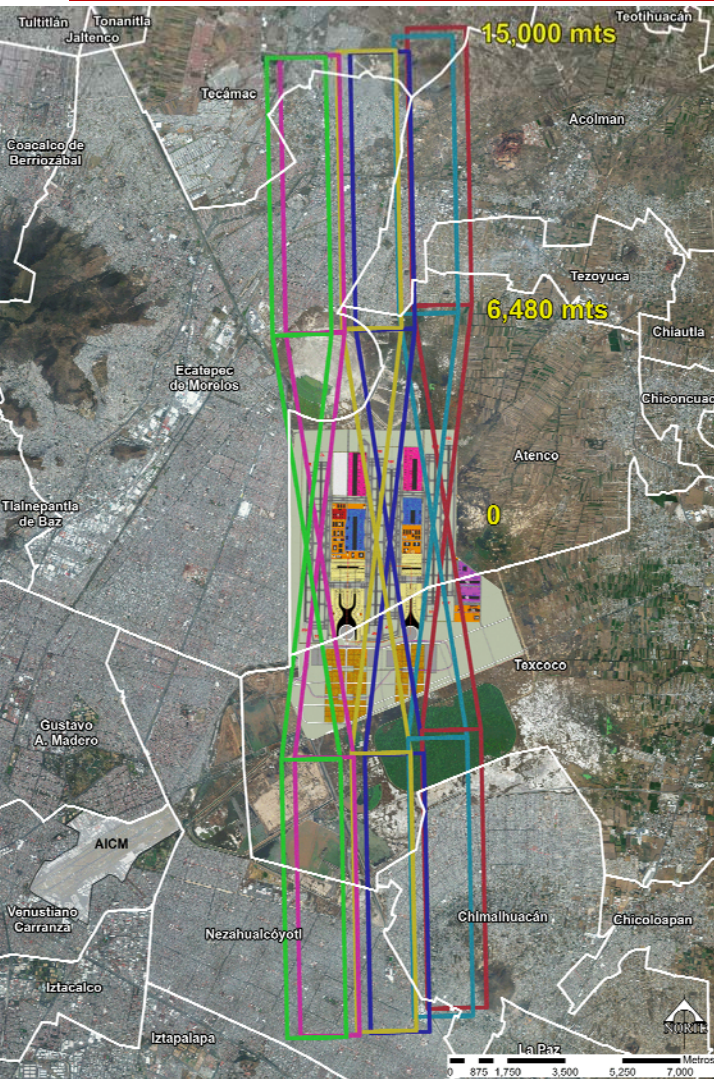
SIMBOLOGÍA COMPLEMENTARIA

- AUTOPISTA PIRÁMIDES PEÑÓN - TEXCOCO SCT
- LIBRAMIENTO DE ATENCO Y BORDE URBANO
- CONSTRUCCIÓN DE LATERALES CARRETERA LECHERIA - TEXCOCO 142
- LÍNEA RESTRICTIVA AL CRECIMIENTO URBANO
- PROYECTO L.T. CFE SUBTERRÁNEA
- CENTRO CEREMONIAL
- FFCC. DE ACARREO
- NUEVO CANAL PARA LA CAPTACIÓN DE AGUA
- DESVIACIÓN DEL RÍO TEOTIHUACÁN
- LAGUNA PROYECTO

SIMBOLOGÍA BÁSICA

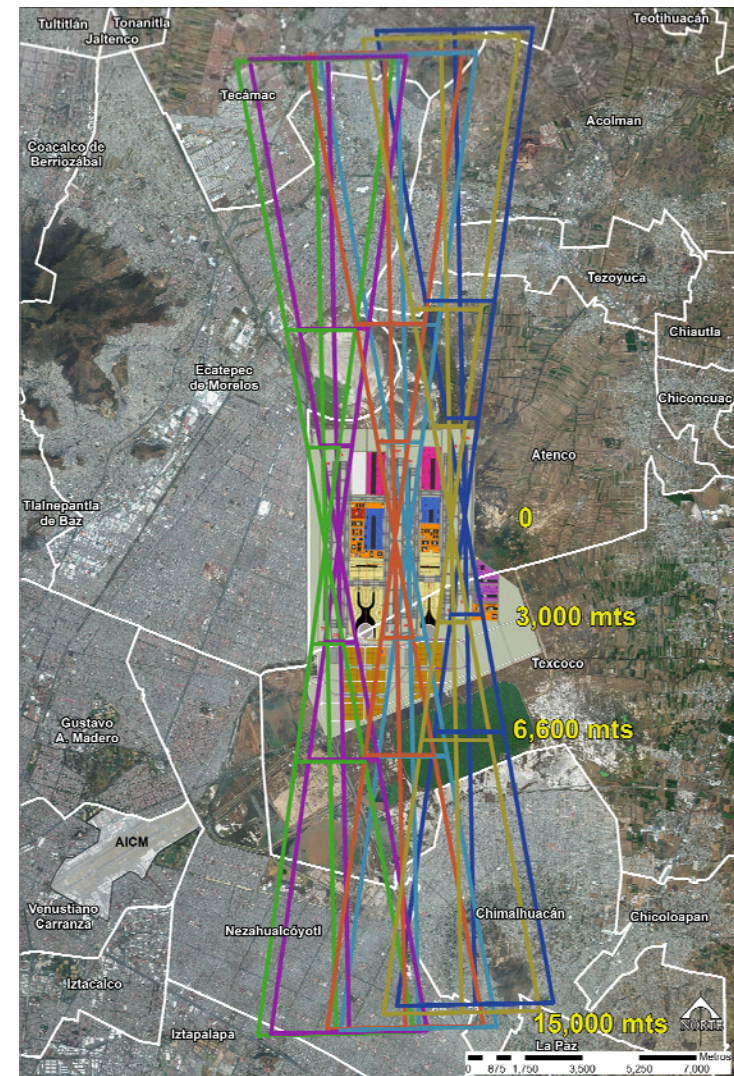
- VIALIDAD EXISTENTE
- FFCC EXISTENTE
- LÍNEAS DE TRANSMISIÓN CFE
- LÍMITE MUNICIPAL
- CUERPOS DE AGUA
- RÍO
- CANAL
- CURVAS DE NIVEL

Conos de Despegue y Aproximación al NAIM

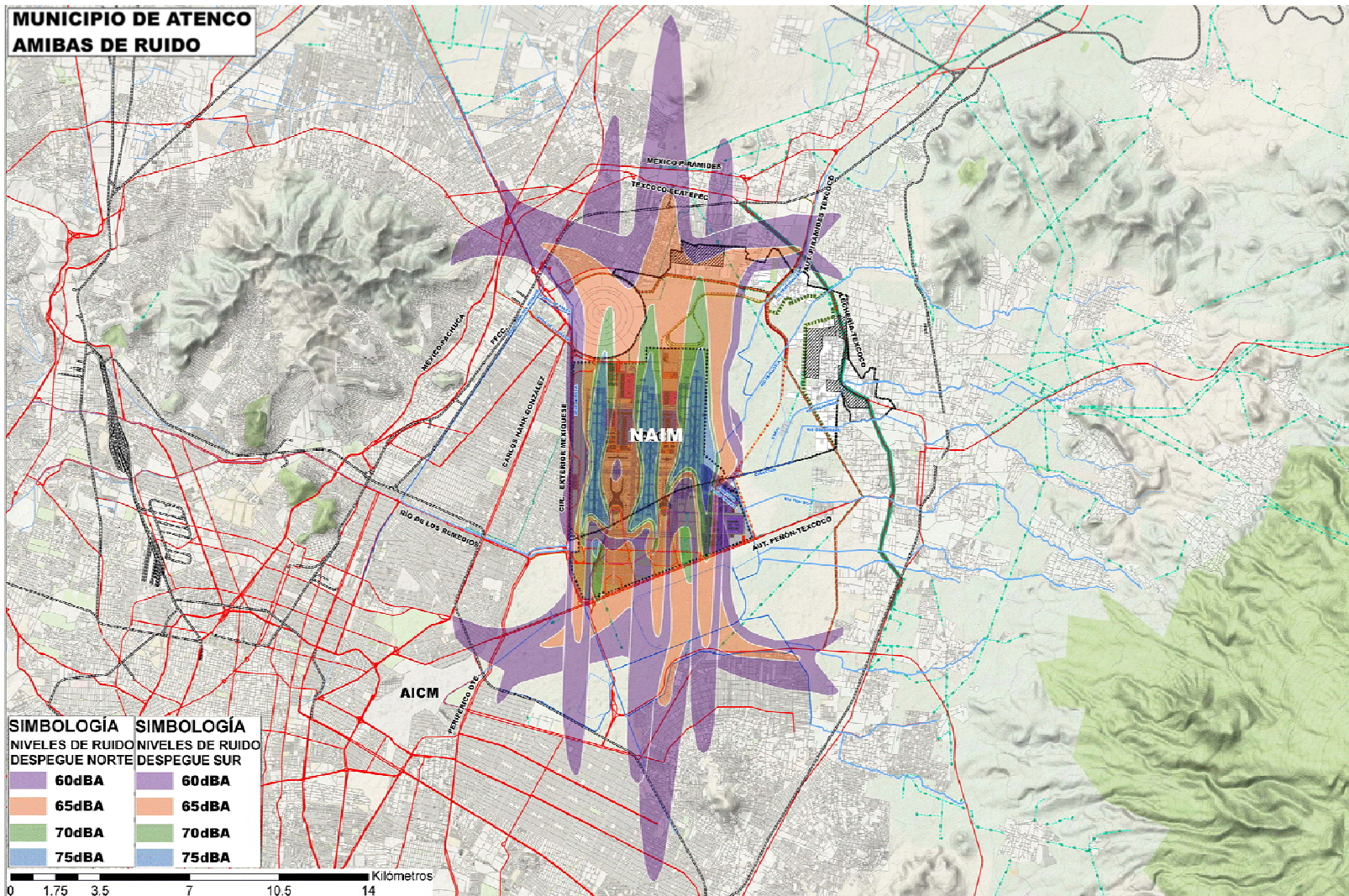


**CONOS DE DESPEGUE
NORMA 14**

**CONOS DE APROXIMACIÓN
NORMA 14**



Áreas de Ruido Alrededor del NAIM



Cancelar el NAIM y la Reconversión del AICM

Cancelar el NAICM y sus Beneficios



Cancelar el NAICM y sus Beneficios

¿Que Significaría Cancelar el NAIM?

¡Cancelar el proyecto de infraestructura más importante del país significaría perder lo ya invertido, modificar la planeación de la ZM, propiciando más su expansión territorial y eliminando la posibilidad de realizar la modernización integral de la zona oriente del Valle de México, al desperdiciar las ventajas de su cercanía con la ciudad y la localización geográfica como HUB internacional de amplio beneficio tanto para la metrópoli como la región centro del país y perder competitividad internacional la CDMX, además de desaparecer la oportunidad única de poder crear un nuevo centro urbano integral de amplio beneficios para equilibrar el oriente con el resto de la ciudad, cancelando las oportunidades de trabajo y una mejor calidad de vida a un importante número de Mexicanos que habitan en su alrededor inmediato en condiciones de pobreza. !

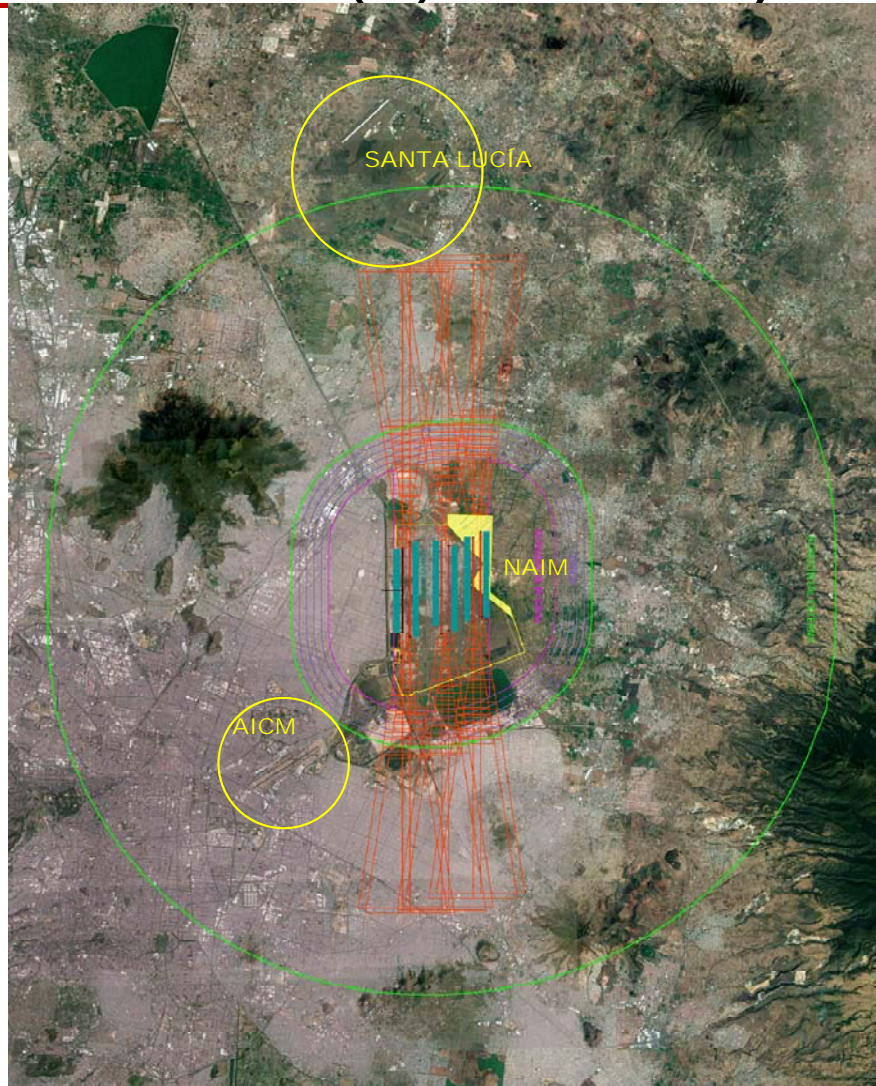
Repercusiones Económicas de Suspender el NAIM

Las pérdidas generadas por éste planteamiento serían:

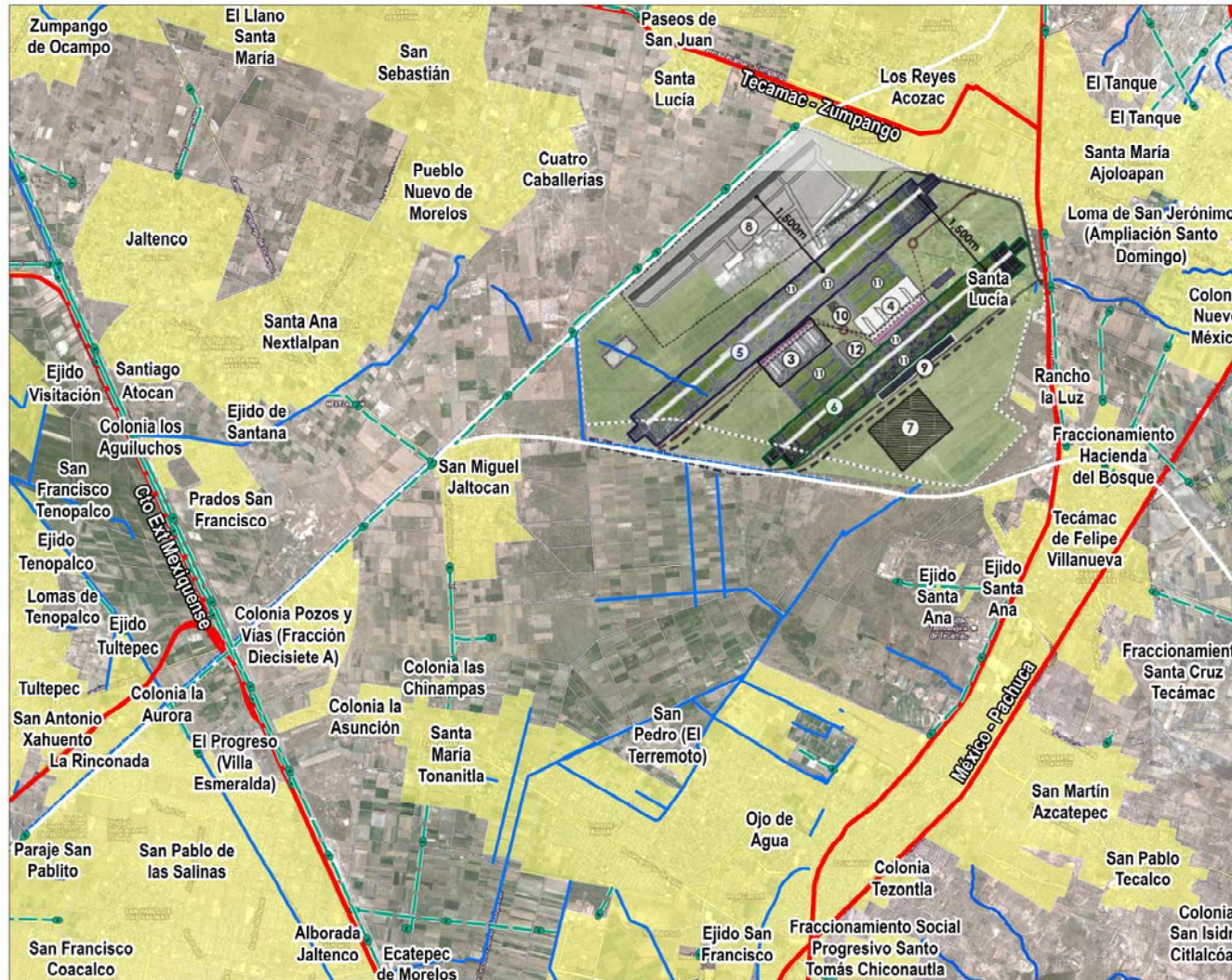
- **Detener 120 mil millones de pesos invertidos al día de hoy, a través de 321 contratos con 157 empresas.**
- **Pago de indemnizaciones a contratistas establecidas en los contratos por la suspensión unilateral**
- **Que 70 mil empleados de la construcción se quedarían sin trabajo, afectando 70 mil hogares.**
- **Afectar 610 mil empleos previstos de generarse en la primera y segunda fase.**
- **Las pérdidas económicas por cancelar el NAIM sumarían el 16% del PIB de la CDMX**
- **Dejar de propiciar una demanda insatisfecha futura (2017-2070) de 3 mil millones de pasajeros.**
- **Cancelar recibir a 34 millones de pasajeros más al año; por diferencia de capacidad entre el AICM y NAIM.**
- **23 mil millones de dólares anuales*dejaría recibir CDMX por los turistas potenciales perdidos**
- **Retrasar generar 4000 empleos por cada millón de pasajeros que llega al aeropuerto.**
- **La posibilidad de triplicar la capacidad de transporte de carga anual y sus beneficios en empleo e ingresos.**

*Estimación propia, considerando un gasto promedio por turista de 677.5 USD.

Cancelar el NAICM y sus Beneficios (vs) Santa Lucía y Mantener el AICM



Base militar Santa Lucia y sus alrededores



SEDATU
SECRETARÍA DE DESARROLLO AGROPECUARIO, TERRITORIAL Y URBANO

PROGRAMA TERRITORIAL OPERATIVO DE LA ZONA ORIENTE DEL VALLE DE MÉXICO

NORTE

- 1) Validad de Acceso
- 2) Transporte (BRT/Tren)
- 3) Terminal 33 Posiciones
- 4) Futura Ampliación
- 5) Pista 1 : 5.1km (RESA: 260m)
- 6) Pista 2 : 4.6km (RESA: 260m)
- 7) Área Utilizable Uso Misto 88ha
- 8) Base Aérea: 4.7km²
- 9) Servicios Aeroportuarios
-Carga
-Aduanas
-Migración
-Seguridad
-Hangares
- 10) Torre de Control Radar
- 11) Pistas de Rodaje
- 12) Edificio de Servicios Para el Apoyo Terrestre, Cuerpos de Búsqueda y Extinción de Incendios

SIMBOLOGÍA BÁSICA

▬ LIMITE ZONA DE ESTUDIO	▬ VALIDAD EXISTENTE
▬ VALIDAD PRINCIPAL	▬ VALIDAD PROPUESTA
▬ LINEA CFE	▬ RÍOS Y CANALES
▬ F.F.C.C.	▬ DESVIO DE RÍO
○ CURVAS DE NIVEL	▬ CORRIENTE DE AGUA
▬ MANZANAS	▬ CUERPO DE AGUA
	▬ LAGUNA PROYECTO

ESCALA 1:70,000
ESCALA 1:500 PARA EL ESTADO DE TAMAULIPAS Y 1:100 PARA EL ESTADO DE SAN PABLO DEL CERRILLO
 FUENTE DE DATOS: 2010 Y 2015 INEGI
 LÍMITES MUNICIPALES 2014 INEGI

Repercusiones Operativas de Cancelar el NAIM

La capacidad del NAIM es mucho mayor (120 M pas./año), que mantener el AICM (35 M pas./año) y hacer 2 pistas en la Base Militar de Santa Lucia (60 M pas./año) lo que limitaría la vida útil y complica la operación y seguridad aeronáutica.

El NAIM ofrece mayor capacidad que los aeropuertos de la ciudad de Nueva York juntos.

Utilizar Santa Lucia y el AICM eleva los costos para las líneas aéreas y quita competitividad al país, la CDMX y la ZMVM

Los empleados de líneas aéreas y sus sindicatos incrementarán sus demandas y exigencias laborales por las molestias

El usuario pierde la enorme ventaja y comodidad de tener un aeropuerto moderno cercano a solo 10 km del actual AICM

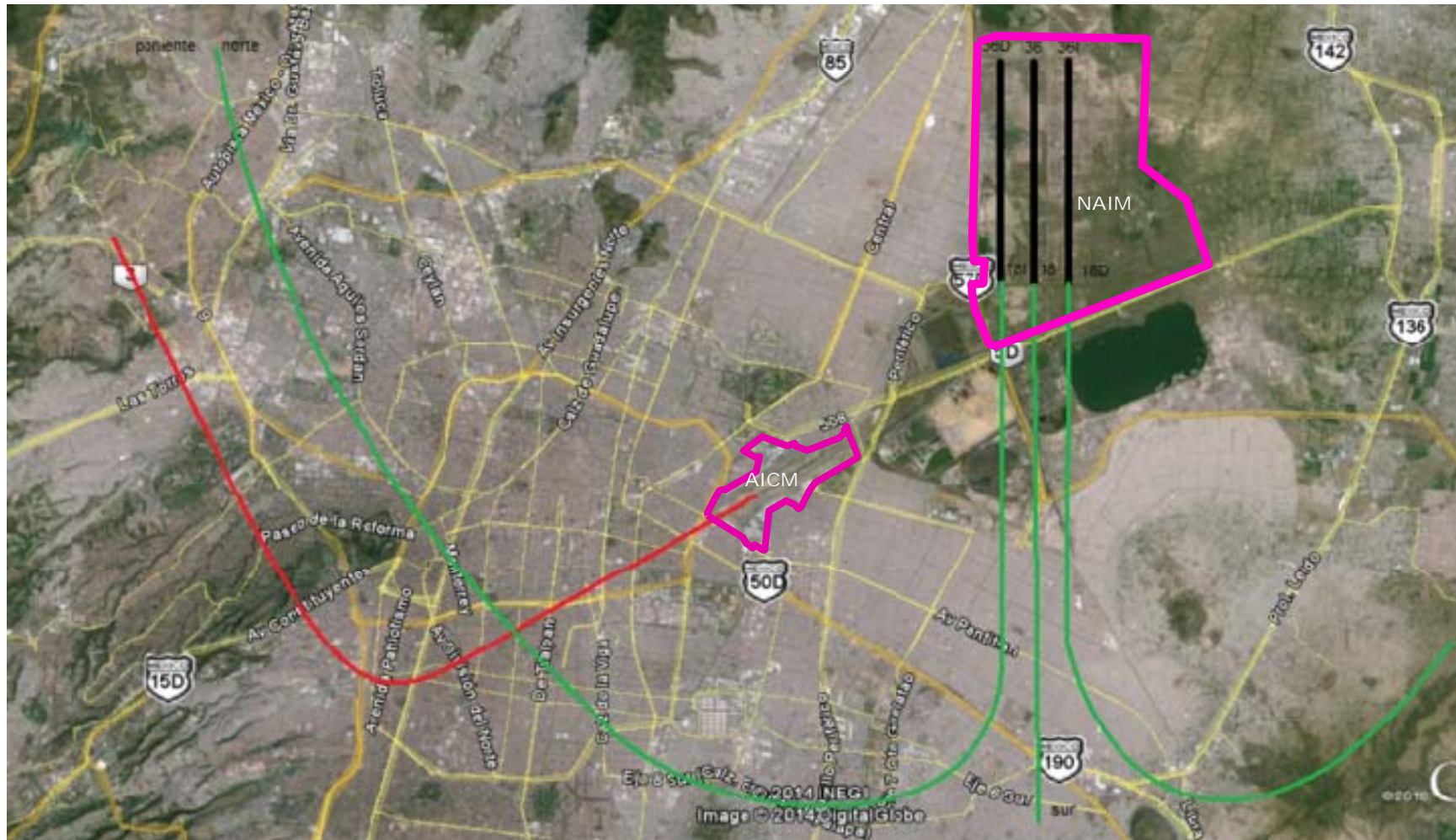
El HUB de carga se afecta severamente por traslados adicionales entre instalaciones lejanas del AICM a Santa Lucía

Continuarán los altos costos de mantenimiento de pistas del AICM y se complica la operación durante mantenimientos

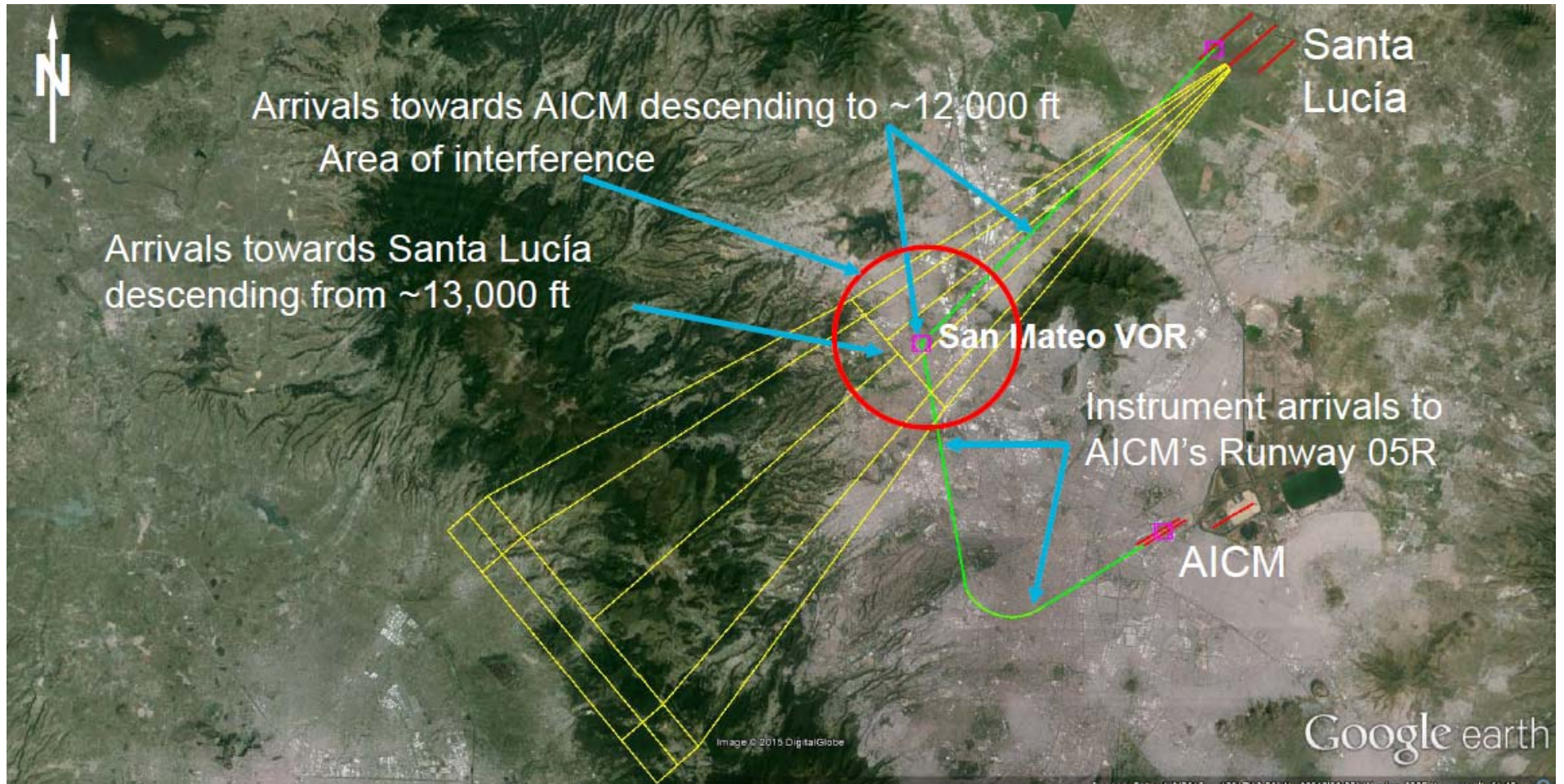
La necesidad de contar con un transporte masivo exprés, así como vialidades que conecten Santa Lucía con el AICM (30km) encarece dicha propuesta y le causa molestias al usuario sobretodo para realizar conexiones y tener que desplazarse a una mayor distancia, con la consecuente pérdida de tiempo y un mayor costo.

Las rutas de aproximación al NAIM inciden menos en zona urbana central y el AICM reconvertido evitando ruido, molestias y riesgos en colindancias.

Trayectorias de Aterrizaje al AICM y NAICM por el Sur



Área de interferencia AICM –Santa Lucía



Repercusiones Urbanas de Cancelar el NAIM y sus Beneficios

El desarrollar la Base Militar de Santa Lucía para construir dos pistas de operación simultánea tendrán repercusiones adversas en las colindancias inmediatas por su cercanía, y en la capacidad de sus infraestructuras y equipamientos.

Adicionalmente se requiere construir un corredor de aproximadamente 30 km entre Santa Lucía y AICM que propiciará un mayor crecimiento de la mancha urbana hacia y en todo el Valle de Cuautitlán, agrandando todavía más la ZMVM en una proporción mayor a la prevista actualmente en los planes de ordenamiento territorial metropolitano.

La propuesta de Santa Lucía propicia el desarrollo de más vivienda en Zumpango, Tizayuca, Huehuetoca y en todos los alrededores de Santa Lucía desde Tecamac, Ojo de Agua, etc. sin que éstos municipios lo tengan previsto, requiriéndose cuantiosas inversiones públicas adicionales en infraestructura, servicios públicos básicos, sistemas de transporte masivos, vialidades y equipamientos diversos, no considerados en la propuesta alterna.

La ZMVM pierde la oportunidad de mejorar la zona cercana del oriente del Valle de México al cancelar la opción de reconvertir el predio del AICM como el Nuevo Centro Metropolitano en el Oriente conjuntamente con la CD Aeropuerto y favorecer la actividad agroindustrial moderna en la zona. Por el contrario Santa Lucía inducirá la dispersión urbana en vez de la concentración de actividades necesarias para la competitividad de la ciudad a nivel global.

Se favorece extender a corto plazo más urbanización en zonas agrícolas y de reservas más alejadas en el Valle de Cuautitlán, cuando lo que se intentaba con el NAIM era preservar y mejorar la actividad agropecuaria en Atenco y Texcoco. Se cancela la posibilidad de desarrollos inmobiliarios modernos con inversión mixta en la zona oriente inmediata a CDMX