



# **PROYECTO AMBIENTAL NUEVO TEXCOCO**

**más que un aeropuerto, un proyecto de vida.**

# Contenido

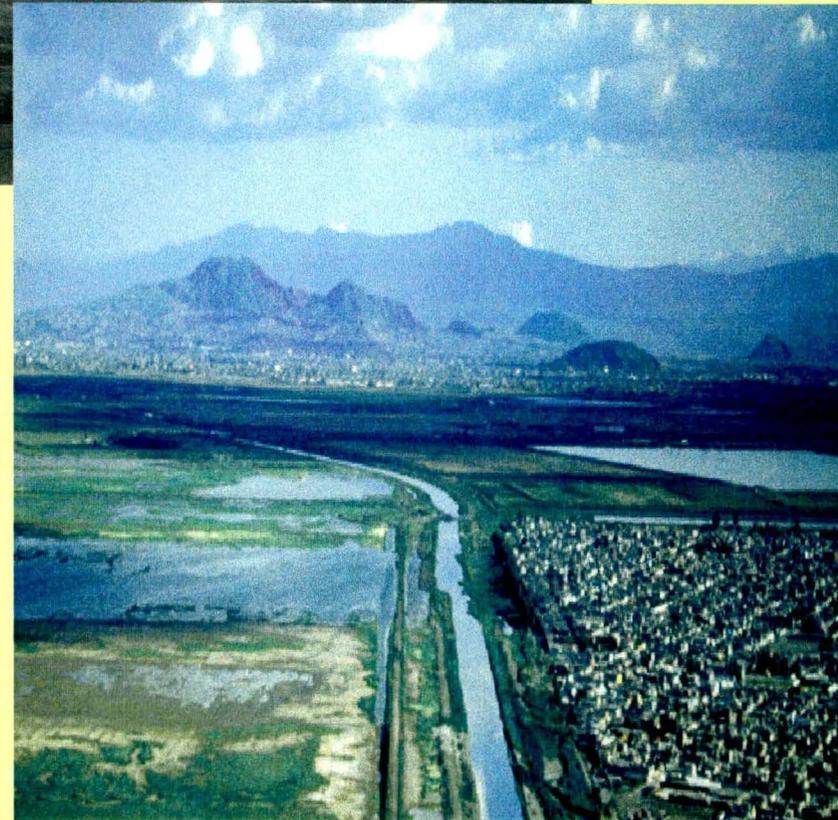
---

1. **Introducción**
2. **Proyecto Ecológico del Valle de México**
3. **El Aeropuerto Internacional de México**
4. **Posición de los expertos**
5. **Visión del Estado de México sobre el impacto del AIM**
6. **Impacto ambiental: el rescate del Lago de Texcoco y el AIM**
7. **Mecánica de suelos**
8. **Desarrollo Regional y Urbano**
9. **Conectividad**
10. **Viabilidad financiera**
11. **Impacto socioeconómico**
12. **Diez razones por Texcoco**

# 1. Introducción

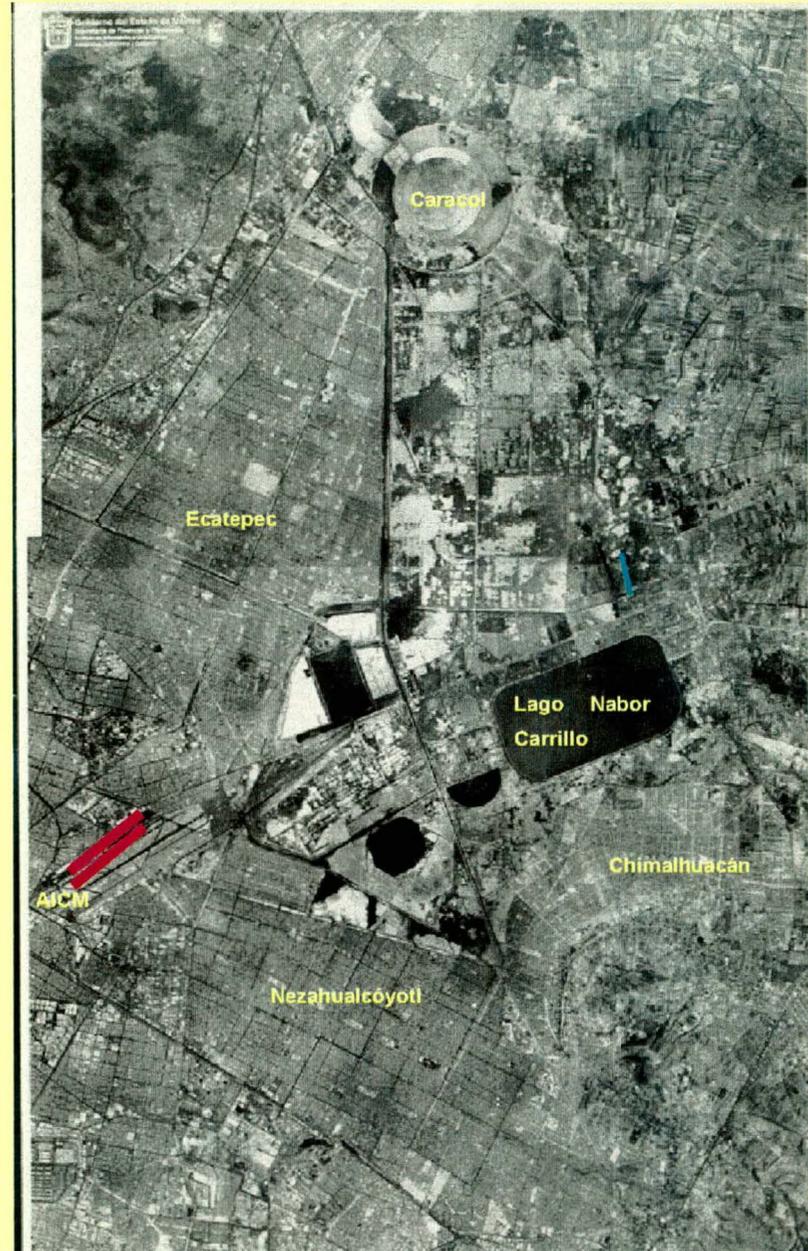
---

- En el centro del Valle de México y a unos cuantos kilómetros del Zócalo, se ubica el área ribereña de lo que fue el Lago de Texcoco, un extenso territorio que puede convertirse en el sitio de la más ambiciosa estrategia de desarrollo que esta región jamás haya visto.



## 2. Proyecto Ecológico del Valle de México

- Desde hace más de 20 años se lleva a cabo el Proyecto Ecológico del Valle de México.
- Su propósito ha sido rescatar diversos sitios del ex – Lago de Texcoco.
- Este proyecto ha generado nuevas reservas ecológicas y programas hidráulicos que han permitido evitar tolvaneas, disminuir las partículas suspendidas y asegurar la regulación hidrológica de la ZMVM, a través de la realización de proyectos tan relevantes como el **lago artificial Nabor Carrillo**.



# ***Recuperación de la zona ribereña del ex - Lago de Texcoco***

---

- El proyecto ha formado parte de una visión integral de infraestructura, ecología y desarrollo regional.
- Desde su inicio se contempló la necesidad de establecer en la zona ribereña del ex – lago, un proyecto que sirviera de ancla a su rescate, y que al mismo tiempo fuera el detonador del desarrollo económico y social de la región.
- **Ese proyecto es la construcción del Aeropuerto Internacional de México en la zona ribereña del ex – Lago de Texcoco.**



### 3. El Aeropuerto Internacional de México (AIM)

---

- El AIM tiene un impacto positivo en el rescate ecológico de la zona y muy importante en el desarrollo regional del centro del país.
- Puebla, Hidalgo, Tlaxcala, Morelos, Querétaro, Guerrero, Michoacán, de México y el D.F., conforman una región en donde su vocación la consolida como el pivote del crecimiento económico del país.



## ***El AIM y su importancia***

---

- El Aeropuerto Internacional de México es un proyecto **nacional** que impacta integralmente a la zona centro del país.
- La construcción del AIM en Texcoco es vital para consolidar y darle un nuevo impulso al **Proyecto Ecológico del Valle de México**, el cual tiene como propósito rescatar la región ribereña del ex - Lago de Texcoco.
- La decisión es federal y deberá atender, entre otros criterios a:
  - visión aeronáutica y regional de largo plazo
  - las necesidades de los usuarios
  - impacto económico, social y ambiental
  - sólidos criterios aeronáuticos
  - el menor uso de recursos públicos



## Antecedentes y situación actual

- La búsqueda de posibles soluciones se inició hace más de treinta años.
- Los prospectos que han sido estudiados, con excepción de Texcoco y Zapotlán de Juárez, han sido desechados.
- Dada la saturación del actual AICM, la decisión sobre el sitio sobre el que se construirá el nuevo aeropuerto es urgente.

Fuente: MITRE

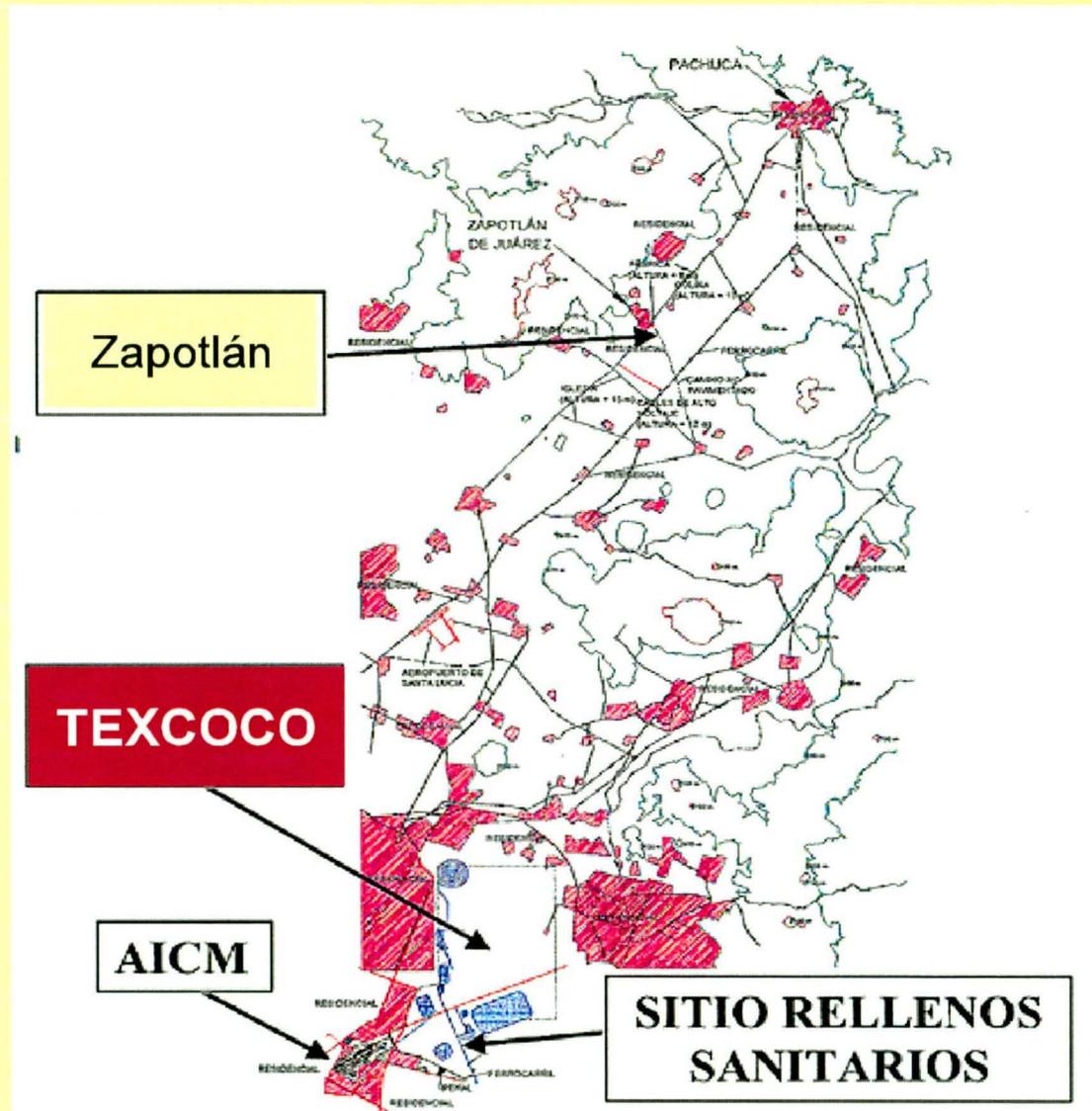


Figura 4-1. Ubicación de sitios analizados

## 2. Antecedentes y situación actual



Se estima que la total saturación del AICM se alcanzará en el 2005.

El Aeropuerto Internacional de Toluca permitirá desahogar en parte las operaciones del AICM. Para lo cual se le dotará de la tecnología necesaria para que la **niebla** no impacte las operaciones de este aeropuerto.

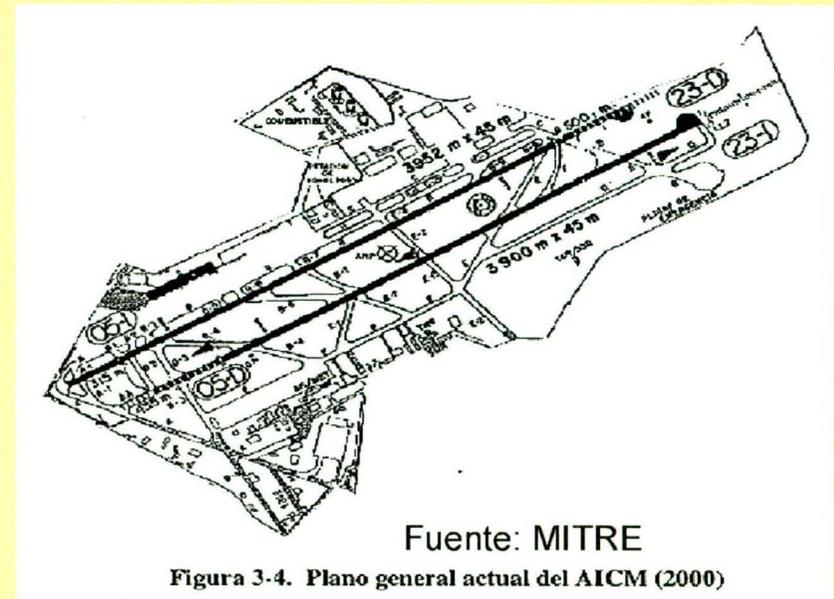


Figura 3-4. Plano general actual del AICM (2000)

## **Criterios de decisión: política aeronáutica nacional de largo plazo**

- El diseño e instrumentación de la política aeronáutica del país es una responsabilidad del gobierno federal; debe promover un sector aeronáutico **competitivo a nivel mundial**.
- En este marco, el **Estado de México** sugiere instrumentar una política aeronáutica que:

*en el corto plazo*, CONSOLIDE el cambio estructural experimentado en el sector en los últimos años, y

*en el largo plazo*, IMPULSE un sistema aeroportuario de **calidad mundial**.

## Criterios de decisión:

# POLÍTICA AERONÁUTICA NACIONAL DE LARGO PLAZO

### VENTAJA COMPETITIVA

**AIM en Texcoco:** genera una nueva ventaja competitiva, al disminuir los costos de las operaciones de carga y descarga de pasajeros y mercancías.

### SISTEMA AEOPORTUARIO

**AIM en Texcoco:** competitivo a nivel mundial, complementado por un sistema regional de aeropuertos.

### GLOBALIZACIÓN

**AIM en Texcoco:** impulsa la presencia de México en el mundo, al mejorar nuestra inserción en los procesos de globalización.

## ***Criterios de decisión: distancia***

---

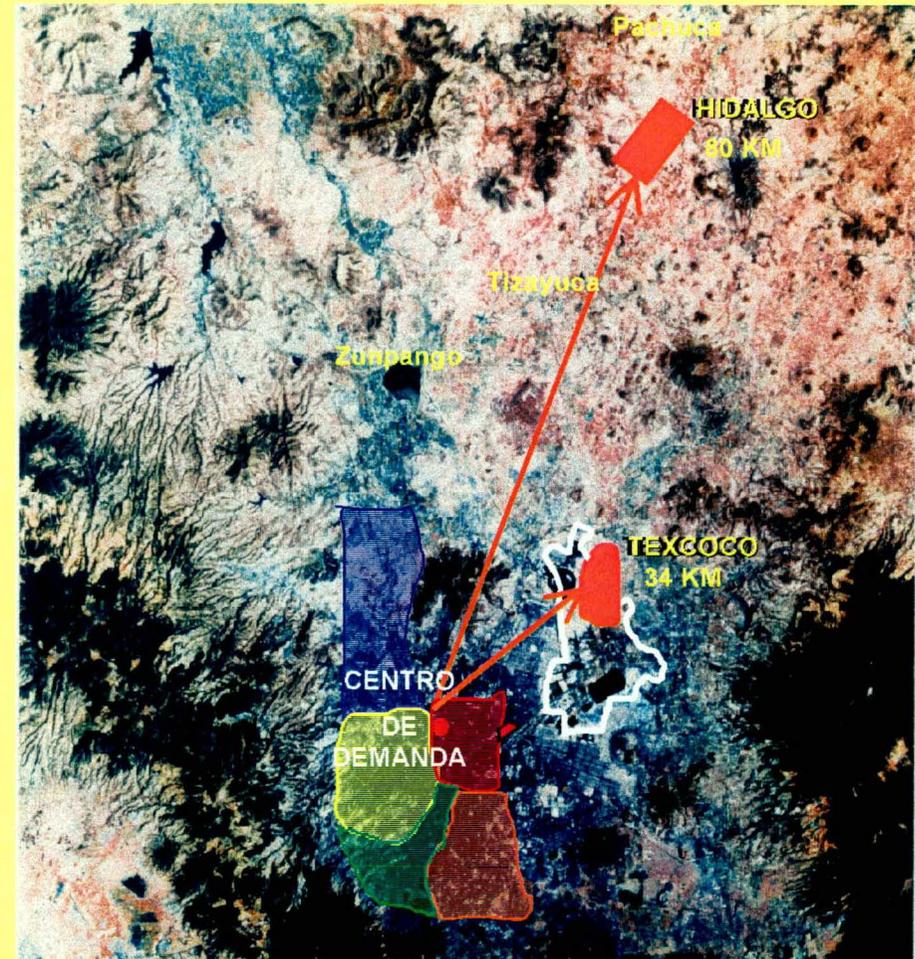
- En el Proyecto del AIM, la distancia hace que el costo económico de traslado no sea significativo para los usuarios, y sí en cambio es fundamental para discriminar otras opciones.
- *Esto lo observamos en la lámina siguiente...*

## Criterios de decisión: distancia

### CENTROS GENERADORES DE DEMANDA

#### Centros Generadores de Demanda\*

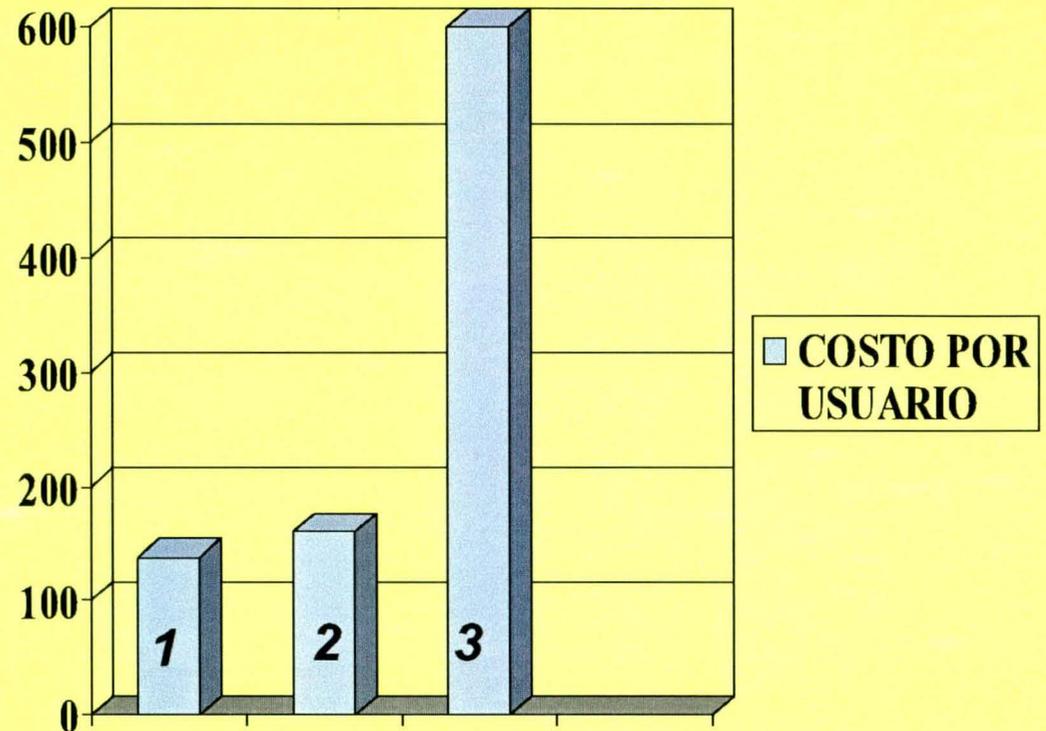
Centro	Porcentaje
<b><u>Zona Metropolitana</u></b>	<b><u>73 %</u></b>
• Centro	24%
• Nor poniente	14%
• Poniente	14%
• Sur poniente	10%
• Sur	11%
<b><u>Zona del Valle de Toluca</u></b>	<b><u>11%</u></b>
<b><u>Zona de la Región Centro</u></b>	<b><u>16%</u></b>
(Querétaro 6%, Hidalgo 3%, Tlaxcala 1%, Puebla 4%, Morelos 2%)	
<b>Total</b>	<b>100%</b>



- La separación de tráfico en dos terminales incrementa los costos para las aerolíneas.

## Criterios de decisión: costo para los usuarios

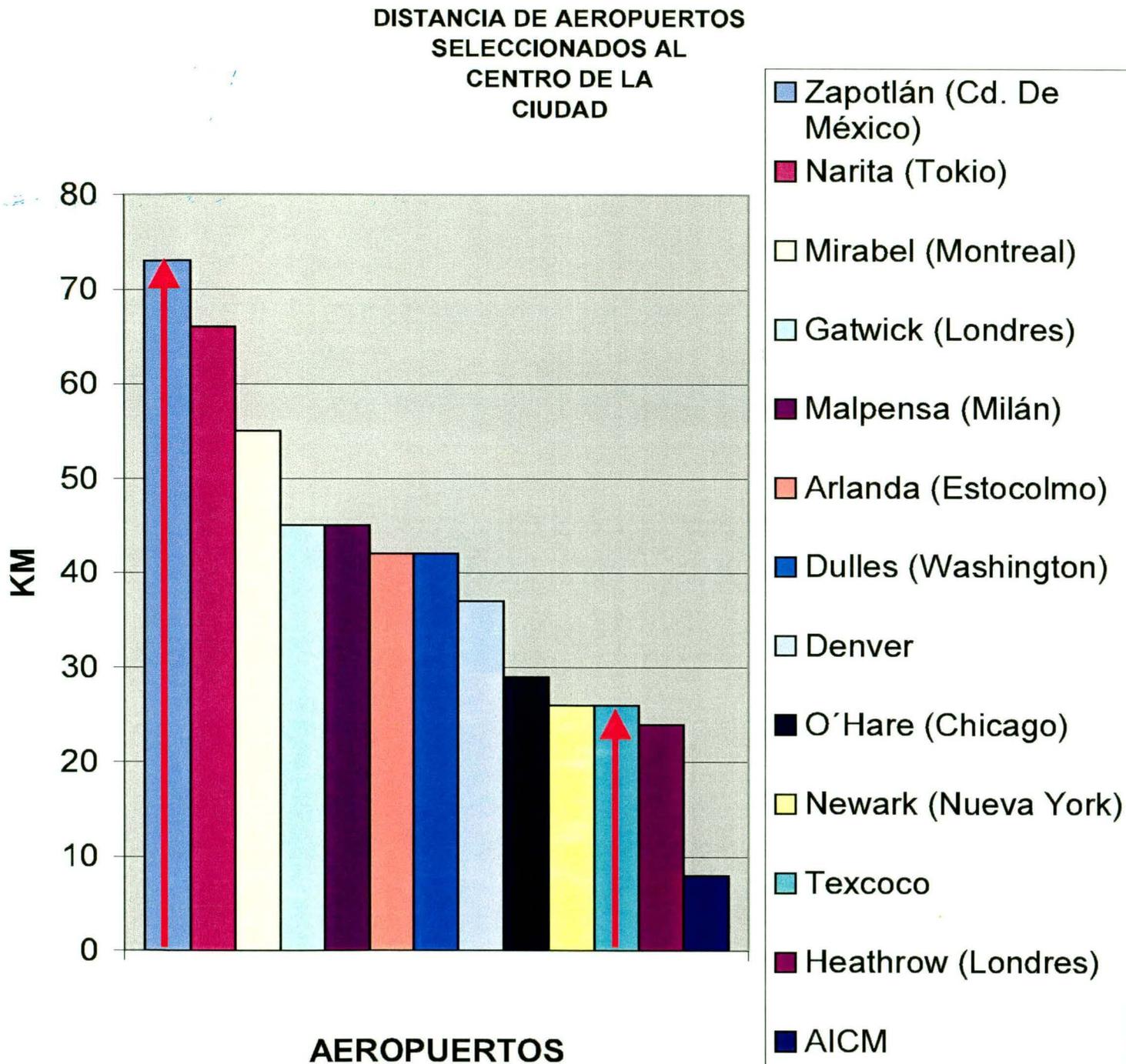
- Mientras que para el caso de Texcoco el impacto en costos para los usuarios es marginal, para Zapotlán el costo es 3 veces mayor.



### COSTO PROMEDIO DEL TAXI

1. AICM = 130 PESOS
2. TEXCOCO = 160 PESOS
3. ZAPOTLAN = 600 PESOS

# Criterios de decisión: comparaciones internacionales



## Análisis técnico, caso: Base Aérea Militar de Santa Lucía

- La región centro del país tiene una gran importancia geopolítica: es la sede de los poderes federales y de instalaciones militares vitales para la seguridad nacional; una de ellas es la BAMSL.
- Instalar el AIM en Texcoco es la opción que menos afectaría la operación de la BAMSL.



## Análisis técnico, caso: Base Aérea Militar de Santa Lucía

---

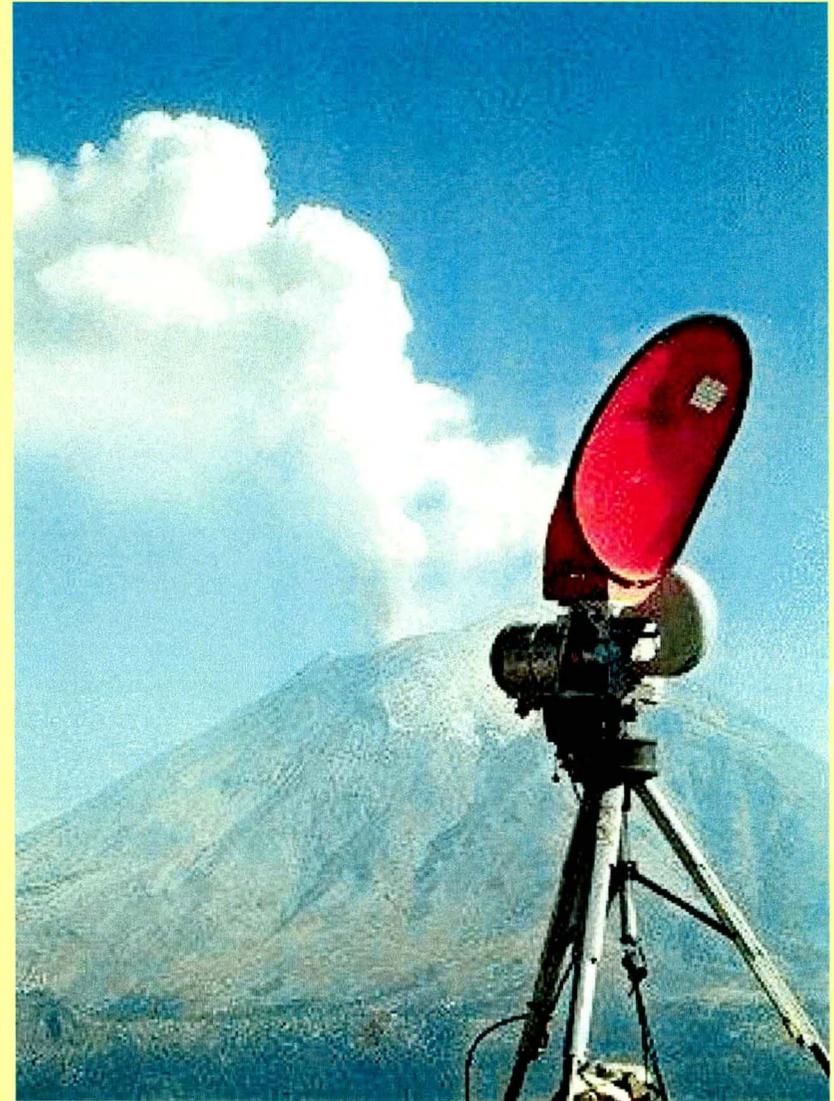
- La otra opción aeroportuaria limitaría en mayor grado las operaciones de la BAMSL.



## **Análisis técnico, caso: emanaciones volcánicas**

---

- En caso de emanaciones del Popocatepetl el “Sistema de Monitoreo y Vigilancia Oportuna” del CENAPRED-UNAM, ha permitido orientar con oportunidad al centro de control aéreo.
- Está acreditado que los vientos dominantes se orientan hacia Puebla y Morelos.
- En los 50 años de operación del AICM, según lo informa el Colegio de Pilotos, sólo en una ocasión han caído cenizas en las pistas.
- En el caso de una contingencia mayor, la actividad aeronáutica en Texcoco o Zapotlán se vería igualmente afectada.



## ***Análisis comparativo***

---

<b>NUEVO AEROPUERTO</b>	<b>AIM</b>	<b>ZAPOTLAN</b>
Distancia al centro de la demanda (Kms)	34	80
Vida útil prevista (años)	50	20
Pistas	6	4
Tiempo de recorrido (promedio estimado)	40 min	100 min
Infraestructura y vialidades (%)	80	No existe
Transporte masivo (kms)	8	80
Ecología	10,000 has de reserva ecológica	Generación de un nuevo centro urbano

## Análisis técnico

---

- El reporte técnico de la corporación MITRE indica que ***Texcoco es la mejor opción desde el punto de vista aeronáutico*** ya que:
  - ✓ El espacio aéreo es adecuado, en su etapa máxima podrán realizarse 950 mil operaciones por año, que movilizarían a 60 millones de pasajeros.
  - ✓ Permite operaciones triples simultáneas, que duplicarán la capacidad de 65 a 138 por hora.
  - ✓ Es el único terreno plano disponible, en la ZMVM.
  - ✓ Se adapta a las necesidades de la demanda.
  - ✓ Tiene una vida útil de más de 50 años.

## 4. Posición de los expertos

---

- El 20 de marzo pasado se presentaron ante las comisiones unidas de Comunicaciones y de Transportes de la H. Cámara de Diputados y Senadores, las conclusiones y recomendaciones de 4 grupos de trabajo, conformados por expertos del sector aeronáutico, en torno a la mejor ubicación del nuevo Aeropuerto Internacional de México.

Los grupos de expertos son:

- Colegio de Pilotos
- Colegio de Ingenieros en Aeronáutica
- Asociación de Controladores de Tráfico Aéreo
- Cámara Nacional del Aerotransporte

*... Posición de los expertos*

---

***Todos coinciden...***

## ... Posición de los expertos

### Colegio de Pilotos

- La disponibilidad de una reserva territorial de esta magnitud y a una distancia tan corta es una gran ventaja para un mercado de transporte aéreo del tamaño del nuestro.
- La posibilidad de efectuar una operación aérea de mayor capacidad y en un solo sitio disminuye las complicaciones y eventuales riesgos del Control de Tránsito Aéreo y fortalece la operación de HUB de las principales aerolíneas mexicanas, lo cuál representa para estas una buena parte de sus ingresos.

### Colegio de Ingenieros en Aeronáutica

- Ninguna ciudad en el mundo tiene actualmente la oportunidad de ubicar un nuevo aeropuerto, capaz por sí solo de atender la demanda pronosticada por los próximos 50 años, a solo 15 KM de su actual aeropuerto

### Asociación de Cotroladores de Tráfico Aéreo

- Mantener un solo aeropuerto de gran capacidad para el área metropolitana de la Ciudad de México.
- El espacio aéreo del Valle de México está ya muy congestionado, un nuevo aeropuerto de las operaciones proyectadas para Zapotlán agravaría la situación, de aeropuertos como el de Puebla, Toluca, Cuernavaca, entre otros.

### Cámara Nacional del Aerotransporte

- Dos aeropuertos (Zapotlán tiene que operar con el AICM) serían inmanejables en términos de costos y relaciones laborales.
- Dado que el 80% de las operaciones en el AICM son de vuelos de conexión, tendríamos que duplicar sistemas, duplicar plantillas, dividir flota. Se harían inviables vuelos de conexión a ciudades que están a menos de una hora o una hora de vuelo: Acapulco, Oaxaca, Veracruz. La mejor opción es Texcoco.

*... Posición de los expertos*

---

*Por tanto...*

**TEXCOCO ES LA  
MEJOR OPCIÓN**

## Estudios adicionales

---

- Además del criterio aeronáutico (ya claramente a favor de Texcoco), se están realizando los estudios siguientes:
  - Impacto ambiental
  - Mecánica de suelos
- Se avanza también en los estudios de impacto urbano, económico y social.

## 5. Visión del Estado de México sobre el impacto del AIM

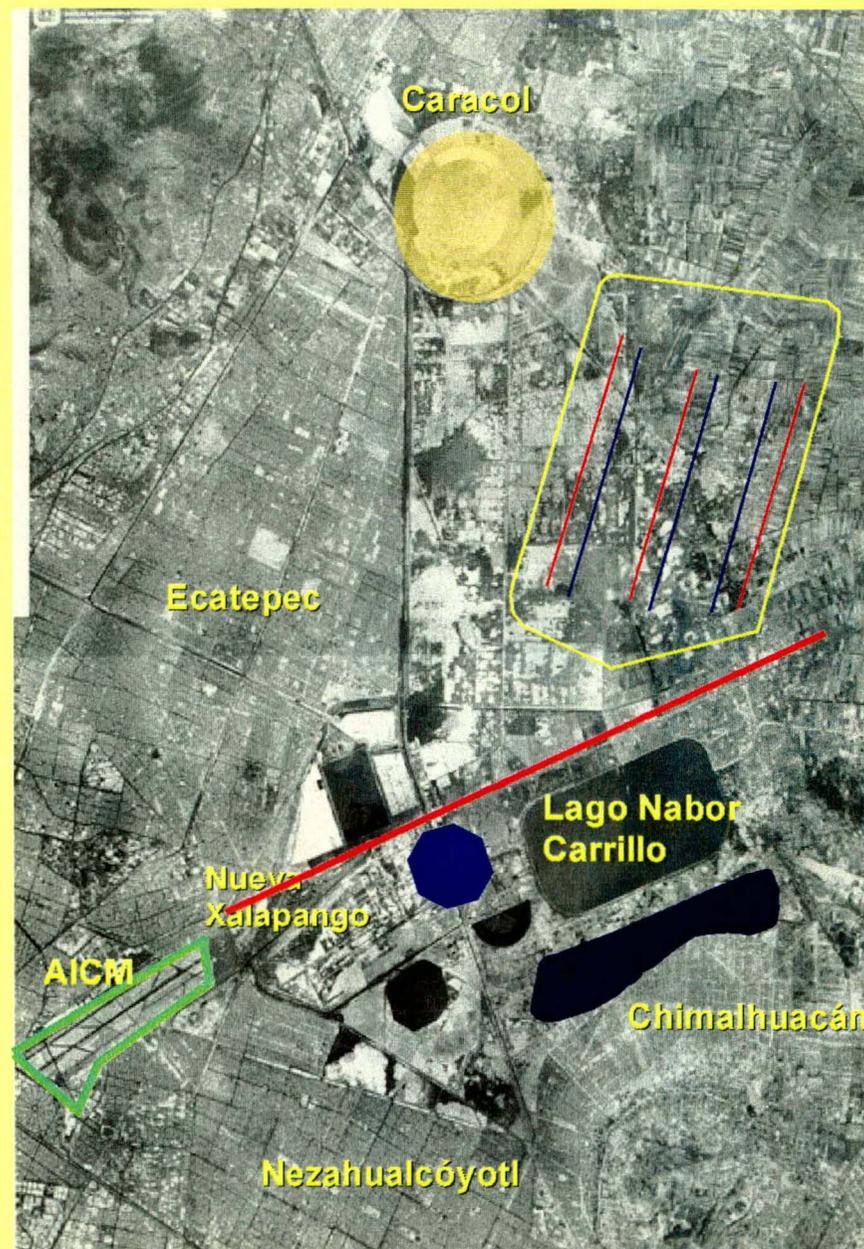
---

La construcción del AIM en las riberas del ex – Lago de Texcoco es un **PROYECTO SUSTENTABLE** en el que el AIM es el garante económico del rescate de la región.

**EL AIM RESPONDE A UNA  
VISIÓN INTEGRAL DE LARGO  
PLAZO, DE  
INFRAESTRUCTURA, MEDIO  
AMBIENTE Y DESARROLLO  
REGIONAL**

## 6. Impacto ambiental: el rescate de la ribera del ex - Lago de Texcoco y el AIM

- El avance de la mancha urbana le ha quitado al proyecto del Lago de Texcoco poco más de 4 mil has. de las 15 mil originales.
- El AIM incrementará en más de 3 mil has. el programa de recuperación del Lago de Texcoco, con ello, el proyecto prácticamente recuperará su dimensión original.
- El AIM ocupará una extensión de 4 mil has. de las cuales sólo el 30% será de pistas e instalaciones; el 70% restante será para zonas verdes.
- Más del 90% de los suelos del Lago de Texcoco se encuentran en un proceso de aguda desertificación por salinidad.
- El proyecto aeroportuario se ubicará fundamentalmente en el área improductiva.



## ***El Balance Ambiental Neto***

---

- El concepto rector del AIM es el enfoque ecológico. Este se evalúa a través del Balance Ambiental Neto (BAN), en el cual se analizan los beneficios y los costos de ambas opciones.

Los posibles impactos ambientales que generarían el emplazamiento y operación del AIM han sido identificados y en todos los casos es posible su mitigación, compensación o reversión.

## ***La avifauna y el AIM***

---

- Las conclusiones y recomendaciones del Instituto de Ecología de la UNAM, de la Administración Federal de Aviación (FAA) y el Departamento de Agricultura (USDA), en torno a la ubicación del AIM en Texcoco señalan:

*“ Un aeropuerto puede ser construido en el Ex - vaso de Texcoco en donde las aeronaves pueden operar sin conflictos significativos con las aves, ubicando su hábitat en sitios atractivos para ellas a no menos de 3.2 km de las pistas.”*

- Para ello recomiendan el fortalecimiento de cuerpos de agua más lejanos como la Laguna de Zumpango.

## ***La avifauna y el AIM***

---

- De acuerdo con los censos realizados por los mismos especialistas se ha demostrado que las aves migratorias utilizan indistintamente los cuerpos de agua del Valle de México, adecuando su ubicación a las condiciones de refugio y alimento.
- Como se ha demostrado en diversos casos existe la tecnología y la experiencia para que la avifauna no sea un factor de riesgo para la aeronáutica y que ambas puedan convivir.

## ***Criterios para la Evaluación Ambiental de Sitios Alternativos***

---

**Factores a considerar  
en los estudios de  
Impacto ambiental**

- Condiciones geográficas
- Fases de construcción que se prevén
- Los beneficios por la operación del servicio de las aeronaves con tecnologías más limpias
- Atmósfera (ruido, hidrocarburos, ozono)
- Agua (consumos, emisiones de aguas grises y residuales, tratamiento, reutilización)
- Climática
- Hidrodinámica
- Biológicos

## ***Ventajas ambientales del AIM***

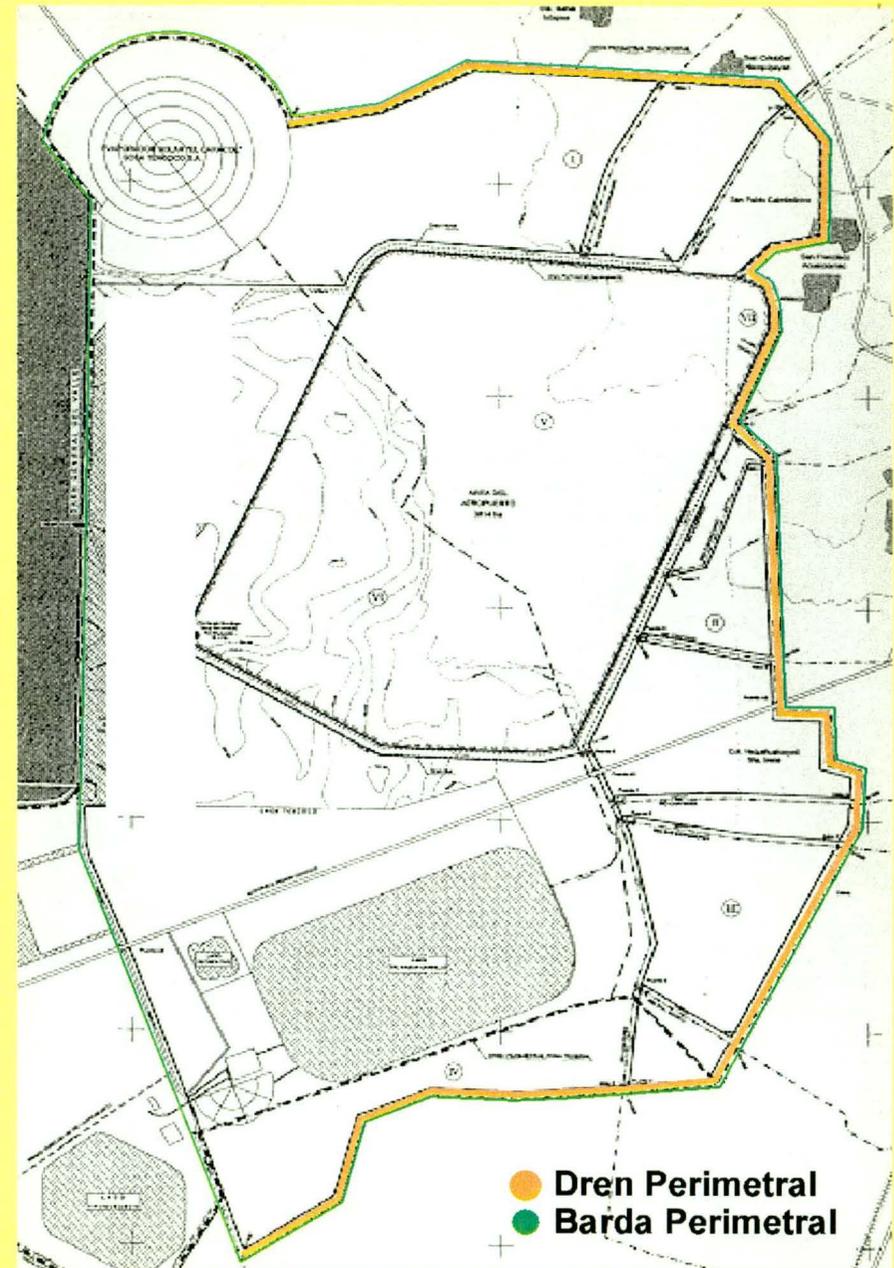
---

**Con base en información disponible y de avances de estudios que en la materia ha llevado a cabo el Estado de México, se desprenden las siguientes ventajas ambientales del AIM en Texcoco:**

1. Cercanía de los centros de demanda
2. Disponibilidad de infraestructura
3. Incrementa áreas protegidas
4. Contiene poblamiento
5. Proyecto de largo plazo
6. Disminuye ruido
7. Disminuye contaminación del aire
8. No separación de vuelos
9. Regulación hidrológica
10. Utilización de una zona improductiva para un proyecto de gran alcance

## El rescate de la ribera del ex - Lago de Texcoco: Infraestructura Hidráulica

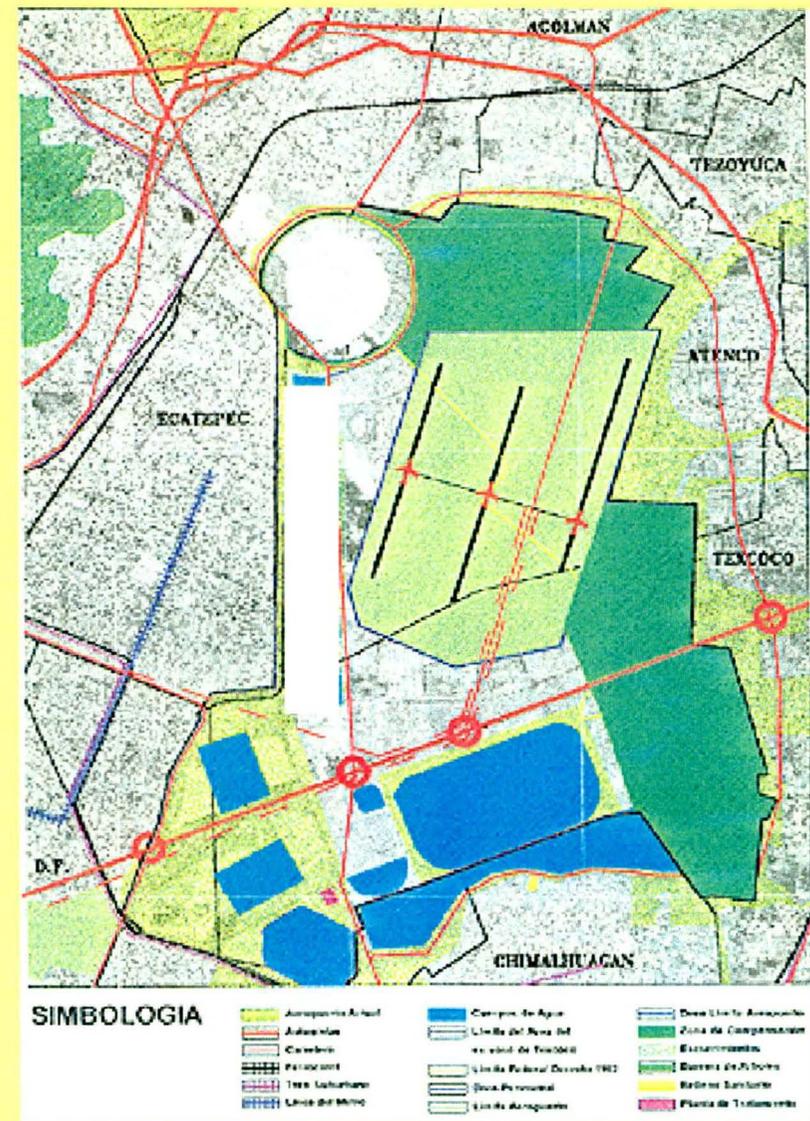
- Se tiene disposición suficiente de agua potable.
- Para la canalización de los ríos del norte y del oriente, se realizará:
  - La construcción de un dren perimetral de la zona aeroportuaria.
  - La construcción de un dren perimetral al área del lago de Texcoco que la delimite y evite su poblamiento.



## ***El rescate de la ribera del ex - Lago de Texcoco: Infraestructura Hidráulica***

Se establecerán áreas de compensación al norte del aeropuerto y al oriente, con que la zona se incrementará. En la zona del oriente se reubicaría la laguna artificial de Xalapango.

- **Casa Colorada: vaso regulador temporal de excedentes pluviales.**
- **Dragado permanente en el bordo de Xochiaca.**
- El Lago de Texcoco mejorará su función regulatoria con la construcción de una laguna adicional en Chimalhuacán.
- Todos los cuerpos de agua continuarán operando de la forma que lo han venido haciendo. Tanto éstos como los nuevos se continuarán llenando con agua tratada.
- No habrá desarrollos urbanísticos adicionales a los propios del AIM, en la zona ribereña del ex – Lago de Texcoco.



- **Su ubicación representa una oportunidad única**, pues los terrenos del Lago de Texcoco, son de propiedad pública, federal, estatal y ejidal, tienen la característica de ser planos y baldíos.
- La propiedad pública de los terrenos evita cualquier tipo de especulación.

## 7. Mecánica de suelos

---

- **Estudios de laboratorio** efectuados al suelo del Lago de Texcoco, con muestras obtenidas en sondeos y en pozos, confirman que las características del suelo son similares al del AICM.
- Se cuenta con técnicas ya probadas para su construcción disponibles en México y desarrolladas por ingenieros mexicanos.

## ***Mecánica de suelos***

---

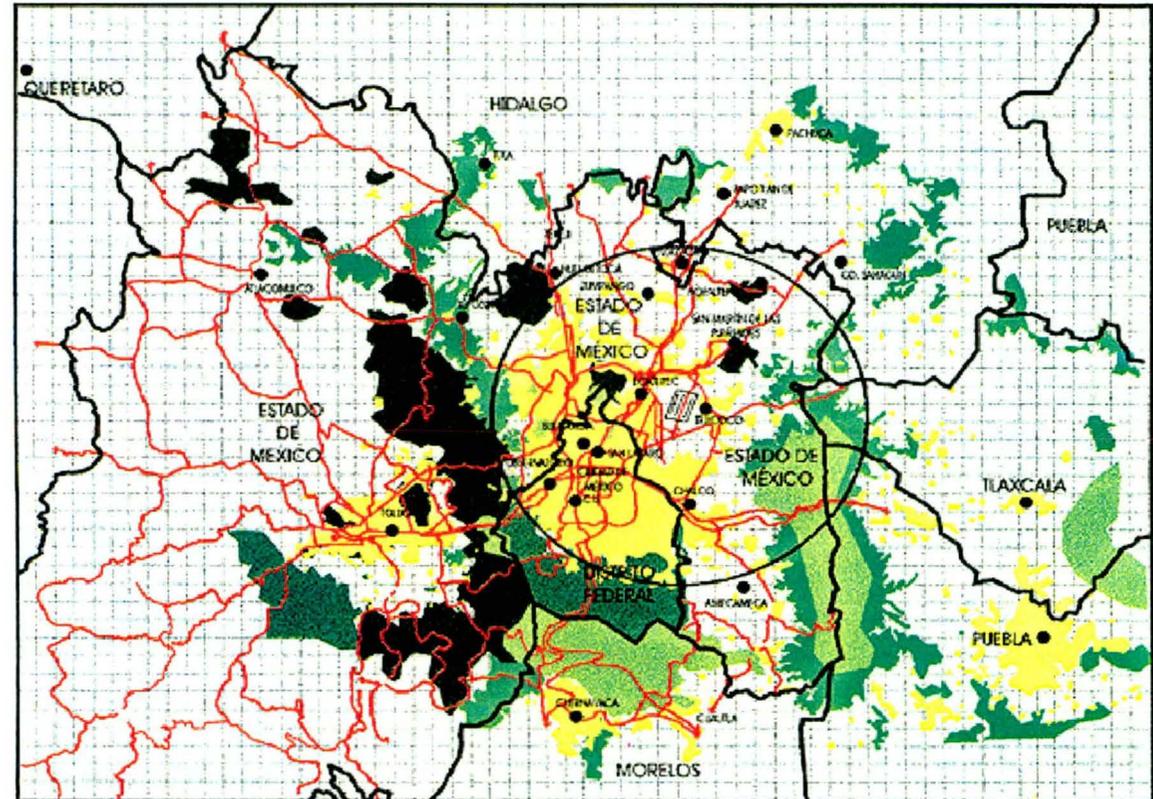
- **Las condiciones de geotecnia y mecánica de suelo** que se presentan en la localización propuesta en Texcoco para el AIM, en opinión de expertos en mecánica de suelos, confirman la factibilidad del AIM.

## 8. Desarrollo Regional y Urbano

### Región Centro del País

Integrada por los estados de México, Morelos, Hidalgo, Puebla, Tlaxcala, Querétaro, Michoacán, Guerrero y el Distrito Federal; tiene una población de 39 millones de habitantes y genera el 44% del PIB del país.

### Región Centro del país



ÁREA URBANA ACTUAL

ZONAS DE CONSERVACIÓN

PARQUES ESTATALES Y MUNICIPALES

PROPUESTAS DE RESERVAS ECOLÓGICAS

PARQUES NACIONALES

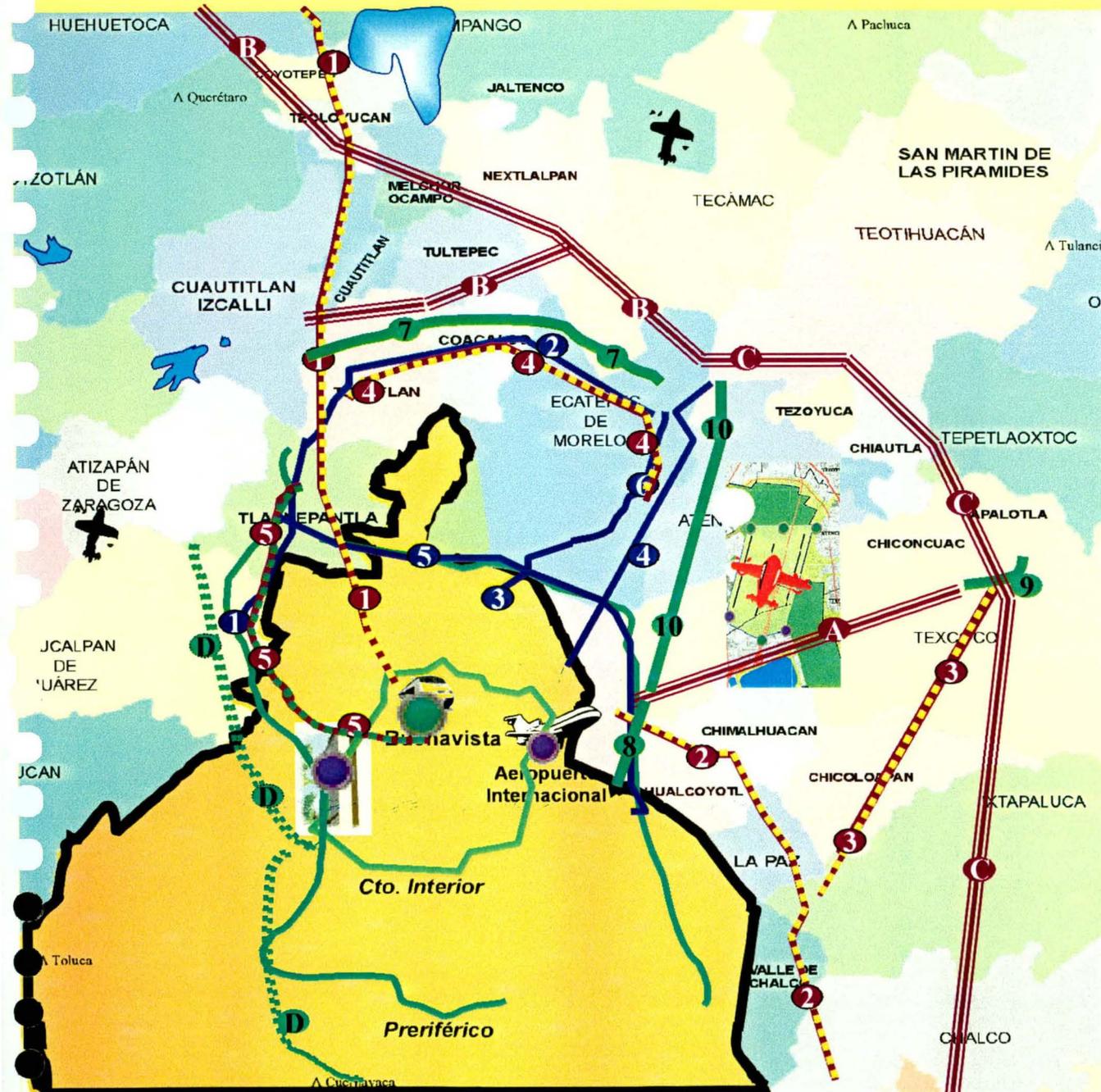
RADIO DE INFLUENCIA (35 KM)

# Desarrollo Regional

- El AIM no es un proyecto aislado, integra a la zona de oriente del Valle de México y por tanto sirve como punto de unión del conjunto de modos de transporte que sirven al centro del país.
- Con este proyecto como detonador del desarrollo se propone impulsar el desarrollo económico con calidad de vida, el empleo y mejores oportunidades para los habitantes de la región más poblada del país.
- El AIM permite además ordenar el crecimiento de la ZMVM y equilibrar las inversiones entre el sur y poniente del valle y la zona oriente y norte del mismo.



# Plano llave



## Mantenimiento de Vialidades y en Desarrollo

### Mantenimiento con recursos públicos

- 1.- Vía Gustavo Baz
- 2.- Vía José López Portillo
- 3.- Av. Insurgentes norte - Indios Verdes - San Juan Ixhuatepec
- 4.- Avenida Central
- 5.- Avenida Mario Colín (Arco norte del anillo periférico)
- 6.- Vía Morelos

### En desarrollo con recursos públicos

- 7.- Vialidad Mexiquense en 6 carriles (Cuautitlán, Tultitlán, Tultepec, Coacalco y Ecatepec)
- 8.- Modernización y Ampliación de la Avenida Carmelo Pérez
- 9.- Libramiento Texcoco - Carretera a Calpulalpan
- 10.- Venta de Carpio - Autopista Peñón - Texcoco

## Modernización y Desarrollo de Autopistas

### Modernización

#### Esquema de concesión a la iniciativa privada

- A.- Ampliación a 8 carriles de la Autopista Peñón - Texcoco

### En Desarrollo

#### Esquema de concesión a la iniciativa privada

- B.- Autopista Atizapán - Venta de Carpio y sus ramales a Huehuetoca y Ecatepec  
 C.- Autopista Venta de Carpio - Texcoco - Chalco  
 D.- Vialidad túnel del poniente (2 túneles de 3 carriles)

## Sistema Metropolitano de Transporte Masivo

### Esquema de concesión a la iniciativa privada

- 1.- Ferrocarril Suburbano Buenavista - Huehuetoca
- 2.- Ferrocarril Suburbano Valle de Chalco - Los Reyes - Aragón
- 3.- Ferrocarril Suburbano Los Reyes - Texcoco
- 4.- Transmetropolitano Ferroviario Mexiquense Aeropuerto-San Cristóbal - Barrientos
- 5.- Ecotren Barrientos -Garibaldi

## Proyecto Regional de Gran Visión en 8 Entidades Federativas

### Con recursos Públicos

- 1.- Texcoco - Calpulalpan
- 2.- Atlacomulco - Jilotepec - Tula
- 3.- Lerma - Santiago Tianguistenco - Malinalco - Alpuyecá

# Proyecto Regional de Gran Visión

## 8 entidades Federativas

### Proyecto Regional de Gran Visión en 8 Entidades Federativas

#### Con recursos públicos

- A.- Texcoco - Calpulalpan
- B.- Atacomulco- Jilotepec - Tula
- C.- Lerma – Santiago  
Tianguistenco - Malinalco-  
Alpuyeca

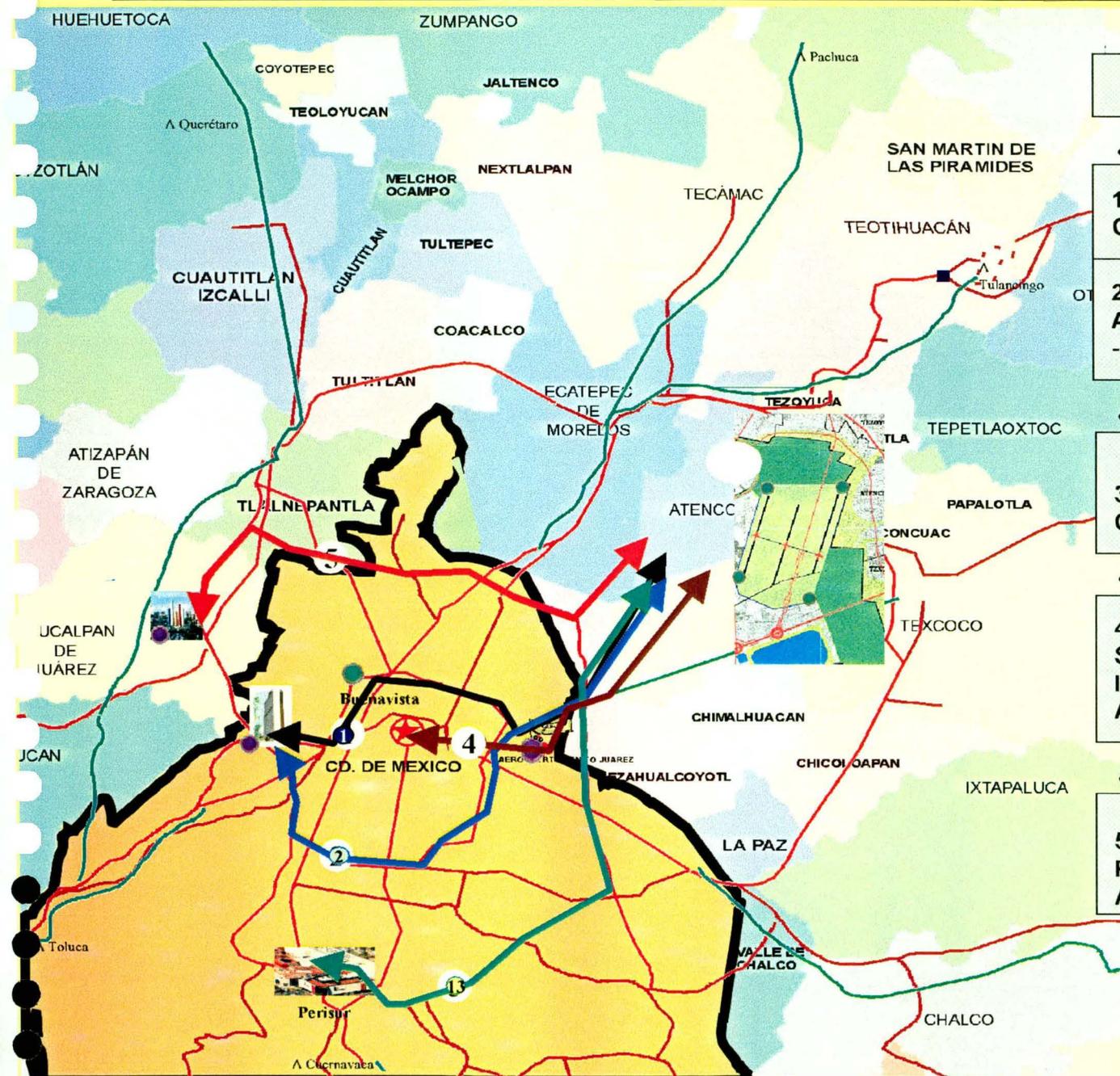
#### Ejes Troncales de la Federación

1. México – Nogales
2. México - Nuevo Laredo
4. Acapulco – Tuxpan
5. México – Cancún – Chetumal  
– Ramal Oaxaca y Chiapas
8. Veracruz - Acapulco



# Accesibilidad y Conectividad (interna)

## Cinco Principales Rutas de Acceso Locales



RUTAS	DIST. KM.	TIEMPO EN MIN
<b>• Fuente de Petr6leos</b>		
1.- Reforma - Circuito Interior - Av. Oceanía - Av. Central - Aeropuerto	35.3	42
2.- Periférico - Viaducto Miguel Alemán -Circuito Interior- Oceanía -Av.Central-Aeropuerto	34.23	41
<b>•Perisur</b>		
3.- Av. Cuemánco - Anillo Periférico Ote. - Av. Central - Aeropuerto	44.6	54
<b>•Glorieta Insurgentes</b>		
4.- Dr. Río de la Losa - Fray Servando -Teresa de Mier - Circuito Interior - Av. Oceanía - Av Central - Aeropuerto	26.2	31
<b>•Satélite</b>		
5.- Av. Mario Colín - Anillo Periférico Norte - Avenida Central - Aeropuerto	37.3	45

## 9. Conectividad

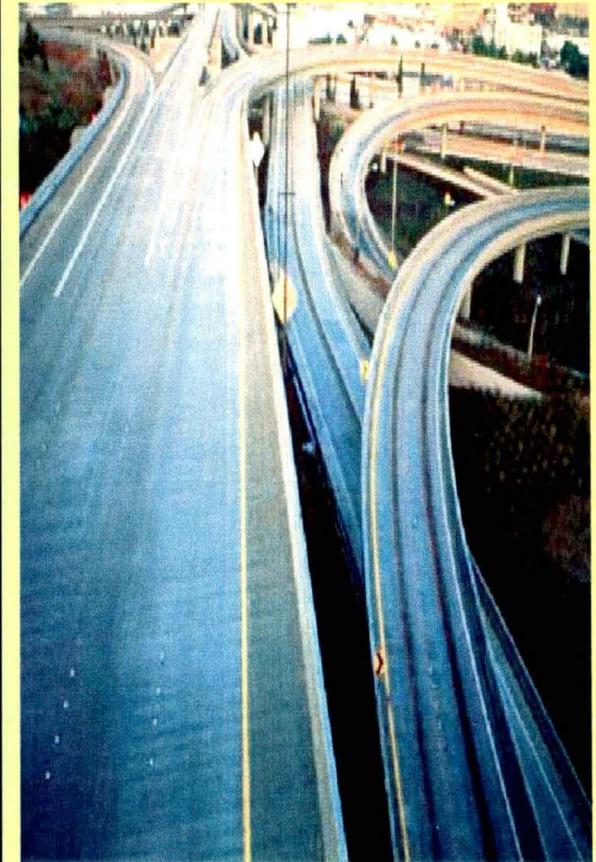
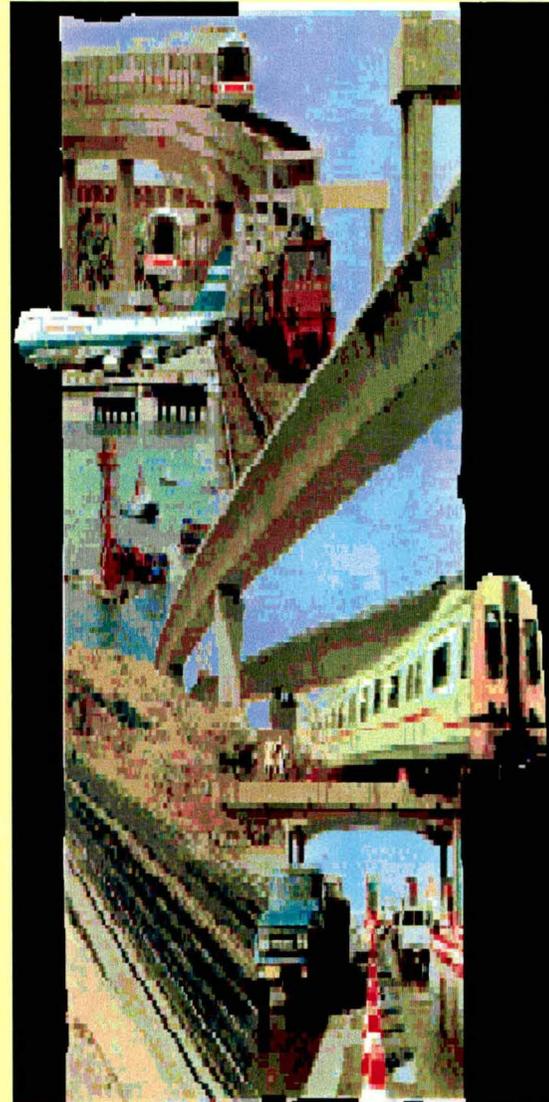
---

- Grandes vialidades existentes y su modernización
- Infraestructura vial en desarrollo de la Zona Metropolitana del Valle de México
- Sistema Metropolitano de Transporte Masivo
- Proyecto Regional de Gran Visión

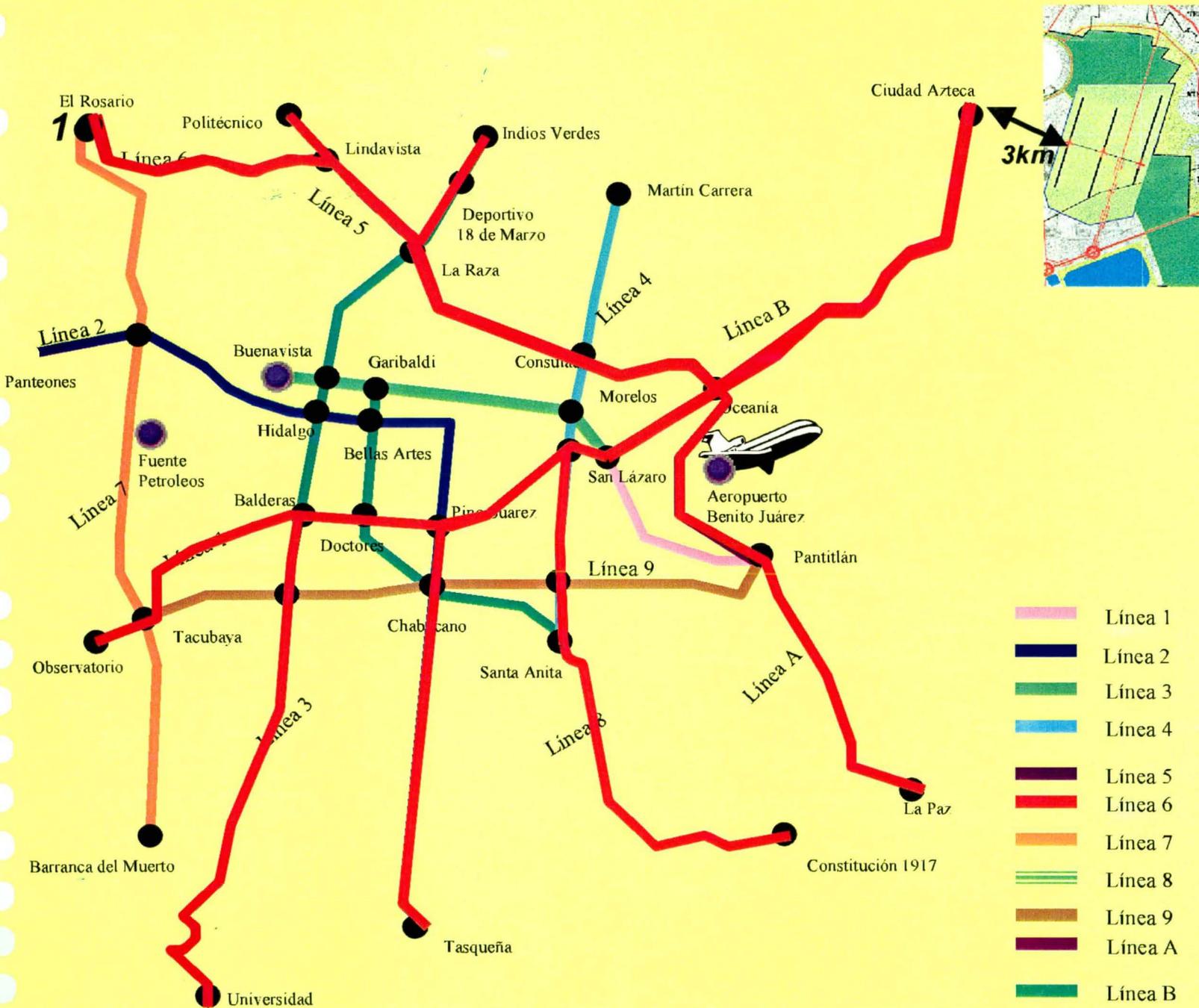
## Conectividad

---

- Como se observa, Texcoco ofrece múltiples accesos ya disponibles al AIM y las adiciones implican costos perfectamente financiables.
- En contraste, Zapotlán solamente cuenta con una vialidad: Indios Verdes saturada e insegura. Ampliar su conectividad implica costos que no son factibles de financiar en condiciones de mercado.



# Sistema de Transportación Masiva para Usuarios Diversos (metro)



## RUTA NORTE (1)

- Línea 6 : El Rosario - Lindavista
- Línea 5: Lindavista - Oceanía
- Línea B: Oceanía - ciudad Azteca

## RUTA NORTE (2)

- Línea 5 : politécnico - Oceanía
- Línea B: Oceanía - ciudad Azteca

## RUTA NORTE (3)

- Línea 3 : Indios Verdes - La Raza
- Línea 5: La Raza - Oceanía
- Línea B: Oceanía - ciudad Azteca

## RUTA NORPONIENTE (1)

- Línea 2: Cuatro Caminos - Hidalgo
- Línea 3: Hidalgo - Guerrero
- Línea B: Guerrero - Ciudad Azteca

## RUTA NORPONIENTE (2)

- Línea 1: Observatorio - San Lázaro
- Línea B: San Lázaro - Ciudad Azteca

## RUTA SUR(1)

- Línea 3: Universidad - Balderas
- Línea 1: Balderas - San Lázaro
- Línea B: San Lázaro - Ciudad Azteca

## RUTA SUR(2)

- Línea 2: Tasqueña - Pino Suárez
- Línea 1: Pino Suárez - San Lázaro
- Línea B: San Lázaro - Ciudad Azteca

## RUTA ORIENTE (1)

- Línea A: La Paz - Pantitlán
- Línea 5: Pantitlán - Oceanía
- Línea B: Oceanía - Ciudad Azteca

## RUTA ORIENTE (2)

- Línea 8: Constitución 1917 - Santa Anita
- Línea 4: Santa Anita - Morelos
- Línea B: Morelos - Ciudad Azteca



- Línea 1
- Línea 2
- Línea 3
- Línea 4
- Línea 5
- Línea 6
- Línea 7
- Línea 8
- Línea 9
- Línea A
- Línea B

## *Riesgos de no construir el AIM*

---

- 1. Ambiental.** Cancela el rescate ecológico más importante del país.
- 2. Urbano.** Poblamiento de la zona, en las 14 mil hectáreas del Lago, podrían alojarse irregularmente 3 millones de personas, y poner en riesgo el sistema hidrológico de la zona.

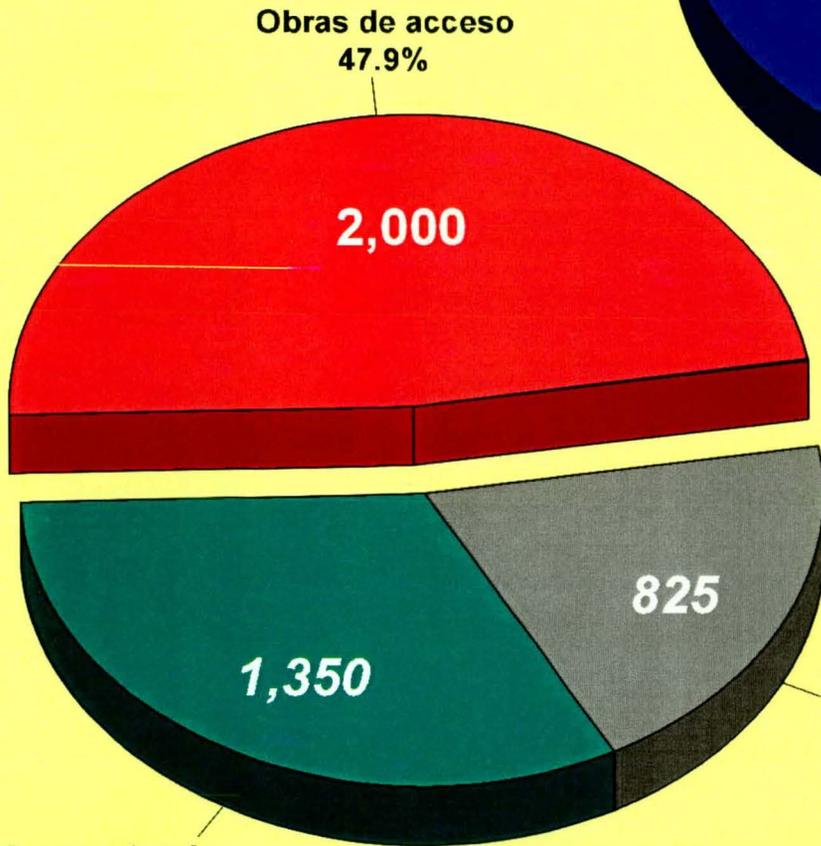
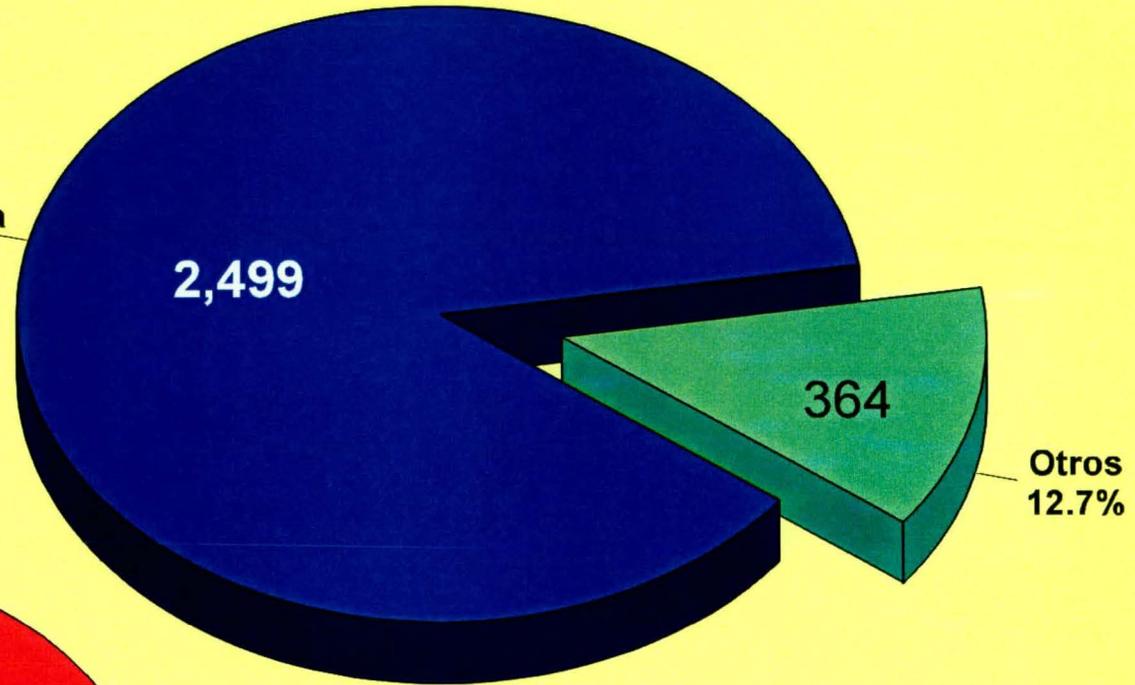
## 10. Viabilidad financiera

---

- Para el AIM, se estima una inversión del orden de 2,800 millones de dólares.
- La ubicación, la infraestructura existente y las facilidades de **conectividad**, minimizarán el uso de recursos públicos.
- El AIM representa para la inversión privada: seguridad y rentabilidad.

# Costos comparativos

AIM = 2,863 MD



ZAPOTLAN = 4,175 MD

Infra. Aeroportuaria  
32.3%

## Costos y financiamiento

---

### ESTIMACIÓN DE COSTOS TOTALES DE LAS OPCIONES AEROPORTUARIAS (Millones de Dólares)

Concepto	Texcoco	Zapotlán	Diferencia absoluta
	1	2	(1-2)
Infraestructura aeroportuaria	2,499	1,349	1,150
Pistas y plataformas	648	406	242
Edificios terminales	1,710	804	906
Otros	141	139	2
Obras inducidas exteriores	200	2,707	(2,507)
Accesos viales y carreteros	47	2,341	(2,294)
Obras hidráulicas	104	33	71
Fortalecimiento Plan Texcoco	27	-	27
Relocalización BAMSL	-	317	(317)
Otros	22	16	6
Estudios y administración	164	119	45
<b>TOTAL</b>	<b>2,863</b>	<b>4,175</b>	<b>(1,312)</b>

## ***Costos y financiamiento***

---

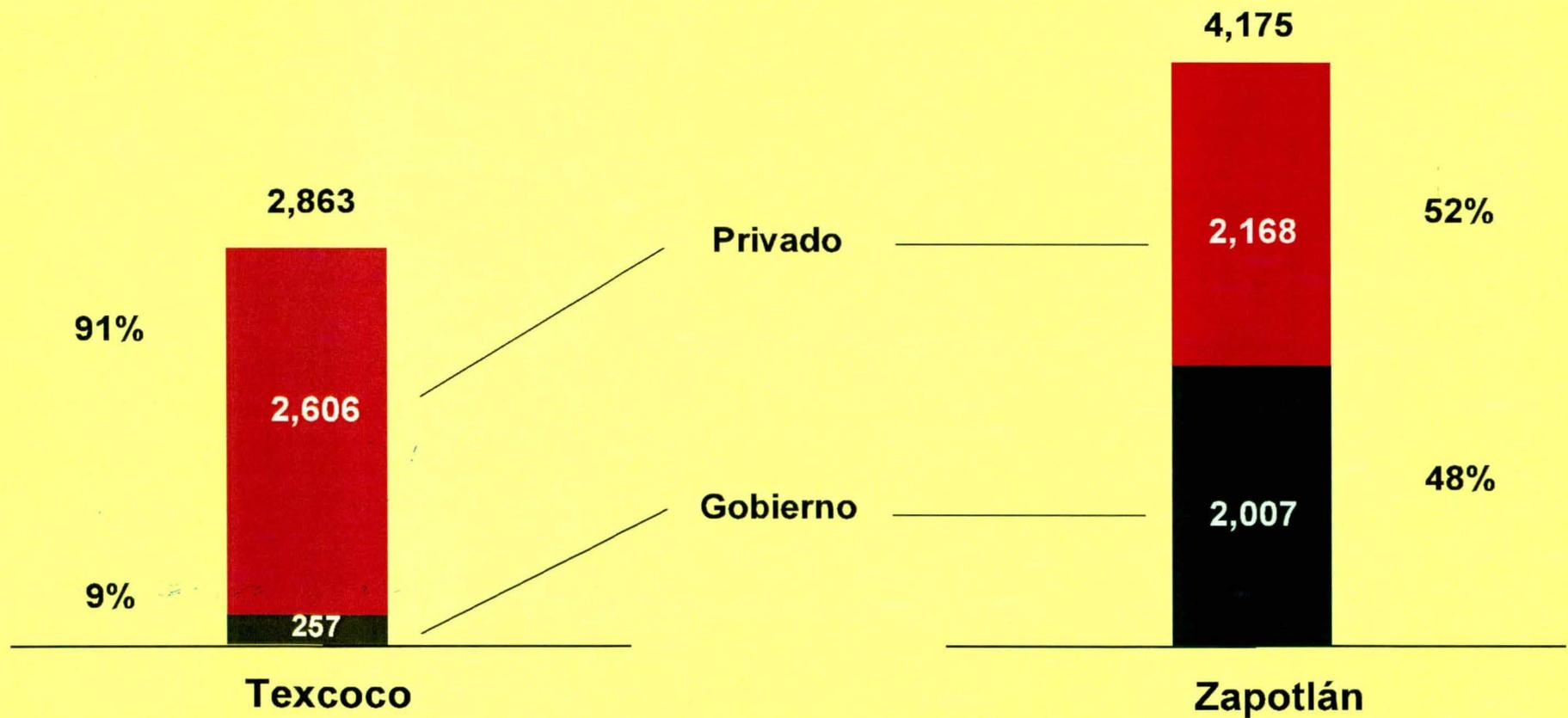
La diferencia de costos se explica por:

- **Texcoco:** 3 pistas y 3 paralelas de apoyo, mayor disponibilidad de salas y otras instalaciones aeroportuarias.
- **Zapotlán:** 2 pistas y 2 paralelas de apoyo, se incluye el total estimado del proyecto y no sólo la primera etapa.
- Las obras inducidas cuestan 10 veces más en el caso de Zapotlán, que en Texcoco.
- Las obras dedicadas ferrocarril y/o carretera explican la diferencia.
- El costo del aeropuerto por pasajero es de 102 dólares en Zapotlán y de 47 en dólares en Texcoco.

## Costos y financiamiento (MD)

---

Mientras que la inversión privada resulta similar en ambas opciones, el costo fiscal es casi 10 veces mayor en Hidalgo que en Texcoco.

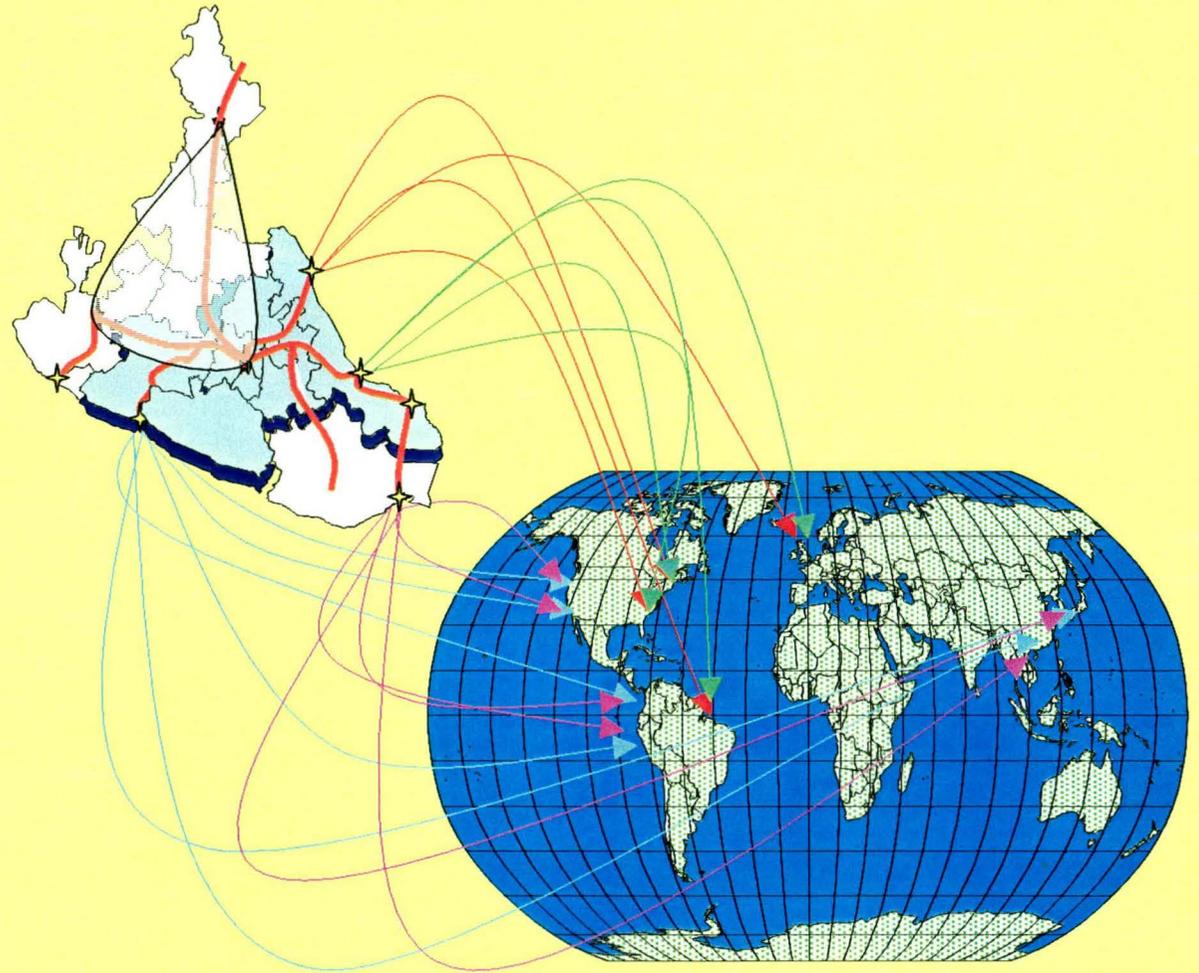


# 11. Impacto socioeconómico

---

El AIM-Texcoco, tiene un impacto económico directo que se extiende al centro del país, en una región estratégica del Estado de México y un efecto de similar cuantía en la economía del Distrito Federal.

El AIM es clave para la consolidación del “triángulo de oro” que genera más del 70% de las exportaciones del país (Guadalajara, Monterrey, ZMVM).



## ***Impacto en la actividad económica***

---

<b>Impacto</b>	<b>Construcción</b>	<b>Operación</b>
Crecimiento económico(%)		
• Sin proyecto	6.5	6.4
• Con proyecto	8.1	7.6
PIB regional/estatal (fin de periodo)	16.5	17.5

- **El proyecto impactará a la región oriente del Valle de México en el crecimiento de su economía por arriba del nivel estimado para el país y el Estado de México en su conjunto.**
- **Los sectores de la economía del Estado de México y de la región que se dinamizan son: transporte terrestre, equipamiento urbano, hoteles, restaurantes, centros comerciales, empresas de servicios complementarios, entre otros.**
- **Sólo en el área comercial internacional la inversión potencial será de más de 200 millones de dólares.**

## ***Impacto en generación de empleo***

---

<b>Empleo</b>	<b>Construcción</b>	<b>Operación</b>
<b>Empleo adicional atribuido al proyecto</b>	<b>32,000</b>	<b>37,100</b>
• Permanente	10,000	26,100
• Eventual	22,000	11,000

- **El AIM generará en su etapa de construcción 32,000 empleos.**
- **En su operación, además de conservar los 20,000 del AICM, generará por lo menos 17,000 adicionales.**
- **La masa salarial acumulada en los primeros 10 años del AIM asciende a 52 MMP (casi 1 punto del PIB del presente año).**
- **El ingreso per cápita de la zona casi se duplica en los primeros 10 años del AIM.**

## 12. Diez razones por Texcoco

---

En el marco del rescate del Lago de Texcoco **El Aeropuerto Internacional de México es:**

1. Un proyecto de desarrollo regional que propone una solución adecuada al sistema aeronáutico, de transporte multimodal y de viabilidad económica del centro del país. Ninguna ciudad en el mundo tiene la opción de emplear un terreno improductivo cercano a la demanda de servicios aeroportuarios, para construir un nuevo aeropuerto.
2. Un proyecto que se inscribe en el rescate ecológico del Valle de México, recuperando en la región ribereña del ex - Lago de Texcoco 4 mil has y es el aliado económico del Proyecto Ecológico del Valle de México. No habrá urbanización adicional en la zona ribereña del ex – Lago de Texcoco.
3. Una solución de largo plazo, por lo menos 50 años.
4. Más económico, los montos de inversión requeridos son sustancialmente menores. La mayor parte de la inversión de los accesos está ya hecha (80%).
5. Viable que se realicen operaciones simultáneas en tres pistas y tener espacio suficiente para el desarrollo futuro del aeropuerto.

## ***Diez razones por Texcoco***

---

6. Sustentable, en virtud de que contiene el desbordamiento de la mancha urbana en un sitio en el que podrían asentarse por lo menos 3 millones de personas de manera irregular; ordena el territorio; genera un nuevo sitio atractivo para la inversión; y su balance ambiental neto es positivo.
7. Promotor del desarrollo económico y social de la región centro del país, logrando sinergias entre la inversión federal, estatal y privada.
8. Compatible con la avifauna de la zona ya que no existe aeropuerto en el mundo sin presencia alguna de aves; el suelo tiene soluciones tecnológicas disponibles y en su gran mayoría son tierras de propiedad pública federal, estatal y ejidal, por lo cual no puede haber especulación con los terrenos.
9. El proyecto que recupera el sistema hidrológico de la zona y apoya los programas de ambientales de la región metropolitana.
10. Para los usuarios la mejor opción: no separa el tráfico aéreo, cercano al centro de demanda, cuenta con múltiples vías de acceso y es más barato en tiempo y en dinero.