

2025-06-19

Ante la evidencia, repensar el NAIM

Autor: Enrique Cárdenas

Género: Nota Informativa

<https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/enrique-cardenas/2025/06/19/ante-la-evidencia-repensar-el-naim/>

La cancelación del NAIM por el gobierno de López Obrador a fines de 2018 fue una decisión que debe revisarse, pues el problema de la saturación de los servicios aeroportuarios del Valle de México no está solucionado. Tras una investigación a fondo con entrevistas a 52 protagonistas y revisión de copiosa documentación que ha publicado el CEEY en un documental (puede verse en YouTube como "Texcoco. La decisión del presidente") y en un libro de 3 tomos, vale la pena repensar aquella decisión y mirar al futuro.

Supuestamente originada por presunta corrupción y porque se trataba de una obra faraónica que no correspondía a un país como México, la cancelación del NAIM no ha cumplido con lo prometido. López Obrador decidió, en su lugar, conservar el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Benito Juárez (AICM), y construir el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) en la Base Aérea de Santa Lucía. De acuerdo con su plan, ese proyecto aumentaría la capacidad a más de 70 millones de pasajeros en el corto plazo, y en el largo lo aumentaría a más de 120.

Ha pasado el tiempo y se ha despejado el humo político que envolvió aquella decisión. Siguen apareciendo noticias sobre el obsoleto y poco funcional AICM y sobre el poco uso y lejanía del AIFA, sobre su costo y sus problemas logísticos, que la remodelación del Benito Juárez no estará lista para darle una cara aceptable a los visitantes del mundial, que seguimos pagando la deuda contratada para la construcción del NAIM y un largo etcétera. Pero lo que llama más la atención es que el tema se trata como si la decisión de cancelar el NAIM fuera irreversible. Un hecho que ya no tiene remedio y ahora, lo que sigue, es parchar.

Hoy ya podemos evaluar si la "solución más barata y eficiente" de López Obrador costó una fracción del NAIM y resolvió el problema de saturación. Respecto del costo, es evidente que el precio de la cancelación sigue aumentando cada día, tanto por la deuda que seguimos pagando, por las obras que se hacen y se planean hacer en el AICM, por el costo de construcción del AIFA y de la remodelación de la base aérea, por un tren de interconexión que estará listo en 2040, por los subsidios al AIFA que continúan, y por lo que significó la pérdida de no tener la infraestructura aeroportuaria necesaria para servir de aliciente al crecimiento del país. No fue una solución más barata, fue una decisión que empobreció a México.

Pero más allá del dinero, lo relevante es que la zona metropolitana de la Ciudad de México cuente con la infraestructura aeroportuaria adecuada para que mejore el bienestar y la actividad económica. La postura del gobierno de Peña Nieto y de muchos especialistas en aeronáutica era que el Valle de México solo tiene un espacio aéreo (espacio por donde se aproximan y despegan los aviones) y que maniobrar dos aeropuertos en un mismo espacio dificultaría las operaciones aéreas; se estorbarían y tendrían que coordinarse para funcionar, de modo que el número de pasajeros podría aumentar solo de manera marginal (quizás un 10%), para llegar a unos 55-58 millones, no los 70 millones proyectados por López Obrador. Es decir, habría un límite en la expansión del número de pasajeros y no se resolvería el problema de saturación.

La construcción del AIFA se hizo sin la seguridad de que podría funcionar con el AICM simultáneamente y a toda capacidad. Se dio el beneficio de la duda a un documento de NavBlue, empresa aeronáutica francesa, que lo veía posible, pero alertaba enfáticamente que eran necesarios más estudios para valorar cuál sería la capacidad real de ambos aeropuertos dado el espacio aéreo tan complicado del Valle de México. El NAIM no tenía ese problema, pues la orientación y separación de las pistas en Texcoco permitiría operaciones simultáneas en tres pistas, que le daba capacidad para operar más de 130 millones de pasajeros (la Secretaría de la Defensa había

aceptado que la pista de la base aérea de Santa Lucía debía cancelarse y sus funciones se trasladarían a la pista 6 del NAIM).

¿Qué ha sucedido en la realidad? En primer lugar, la Agencia Federal de Aeronáutica Civil ha canalizado pasajeros del AICM al AIFA, al disminuir el número de slots en AICM de 61 a 42 por hora. Como consecuencia, el número de pasajeros del AICM se desplomó de 50.3 millones en 2019 a 45.3 millones en 2024, los cuales ahora pasan por el AIFA, que llegó a 6.2 millones de pasajeros en 2024. En conjunto, el número de pasajeros aumentó de 50.3 (sólo el AICM) en 2019 a 51.5 millones en 2024 (AICM + AIFA), un aumento de 2.7%.

Se ha dicho que este bajo crecimiento de pasajeros en AICM + AIFA se debe a la pandemia y al estancamiento de la economía nacional. Sin embargo, es difícil sostener esa hipótesis porque los otros aeropuertos más transitados del país han tenido un avance importante. Los aeropuertos de Guadalajara, Cancún y Monterrey han aumentado su número de pasajeros entre 21.0% y 21.5% entre 2019 y 2024, ocho veces más que el desempeño del AICM + AIFA. Y no se diga si vemos lo que ha ocurrido en el nuevo aeropuerto de Estambul, que se construyó justamente cuando estaba en construcción el NAIM y que también pretendía convertirse en un hub. Los pasajeros del viejo aeropuerto de Estambul (ahora en desuso) han pasado de 51 millones en 2019 a 76 millones en 2024 en el nuevo aeropuerto, y hoy es uno de los más importantes del mundo.

Los que usamos el AICM lo sufrimos cada vez, y no se ve solución al problema de saturación y de calidad del servicio. El gobierno de Sheinbaum proyecta que el tráfico en el AIFA llegue a 20 millones de pasajeros y que regresen los 50 millones al AICM en los próximos años. Hasta ahora, no ha sido posible. Todo parece indicar que existe un cuello de botella en los servicios aeronáuticos del Valle de México, precisamente porque sólo tiene un espacio aéreo y no es eficiente operar dos aeropuertos en él. Como señaló en su visita reciente el vicepresidente de la IATA, Peter Cerdá, es urgente enfrentar esta problemática y encontrar una solución que verdaderamente resuelva el problema a mediano y largo plazo. Repensemos el NAIM.

© Copyright, Grupo Multimedia Lauman, SAPI de CV