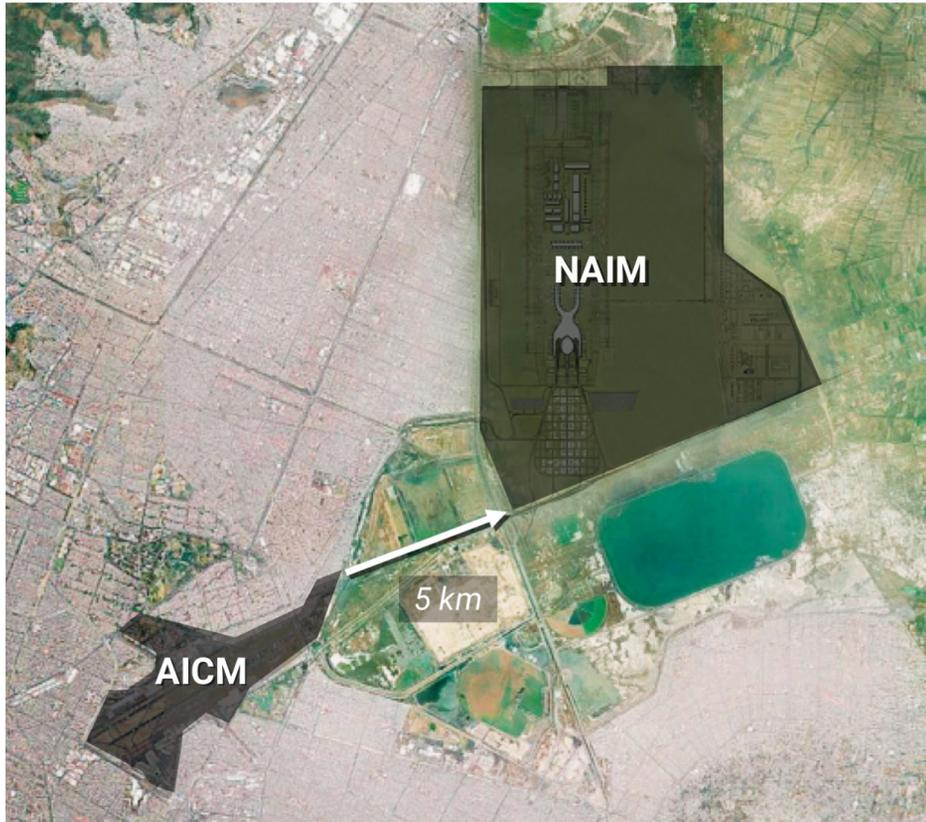


# NUEVO AEROPUERTO

Julio 2018



# UBICACIÓN DEL PROYECTO



Los aeropuertos se diseñan desde el espacio; Texcoco es lugar idóneo para el NAIM, ya que reúne los siguientes requisitos:

1. **FACTIBILIDAD** Se cuenta con más de 60 estudios que demuestran la factibilidad aeronáutica, técnica, ambiental e hidráulica, entre otras
2. **CERCANÍA DEL CENTRO DE LA DEMANDA** por debajo del promedio de otros aeropuertos relevantes: [\(27 km vs. 31 km promedio\)](#) (ANEXO 1)
  - Reducción en el tiempo de traslado de pasajeros y empleados respecto a otras alternativas, lo que se traduce en un alto beneficio social
3. **TERRENO** se cuenta con 5,000 hectáreas de propiedad federal, que permiten la construcción de un aeropuerto para satisfacer la demanda de los próximos 100 años

# PROYECTO DE DESARROLLO REGIONAL

En los **municipios aledaños** al Nuevo Aeropuerto habitan 3.7 millones de habitantes (23% población EDOMEX).

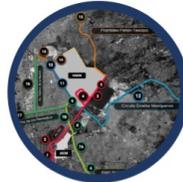
Zona con **alto grado de marginación** e importantes rezagos en pobreza, seguridad, educación, trabajo e infraestructura. (ANEXO 2)

Con la construcción de estos 4 grandes proyectos se tiene la **gran oportunidad de equilibrar la zona oriente con el poniente** del Valle de México.

Transformación de la zona a través de **4 grandes proyectos** de desarrollo económico:



Construcción del **NAIM**



**Conectividad** y mejoramiento de la infraestructura

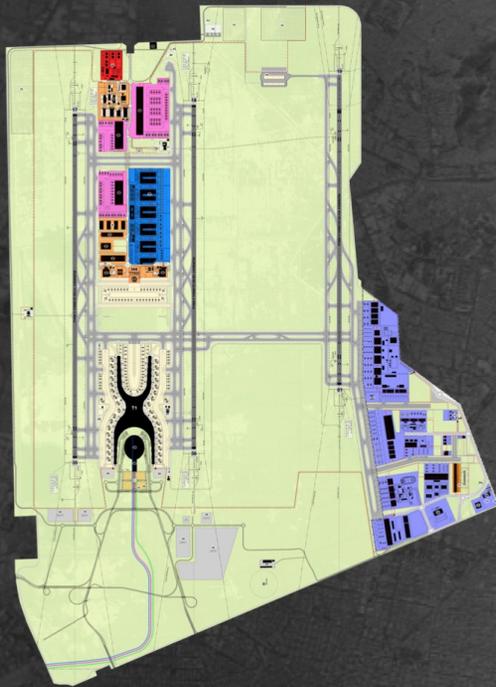


**Obras hidráulicas** que reduzcan inundaciones en la Zona Oriente



Destino del actual aeropuerto: **centro metropolitano sustentable**

## PLAN MAESTRO



### PRIMERA FASE

**3 pistas paralelas**, *con operaciones simultáneas*  
Terminal de **743,000 m<sup>2</sup>**  
**70 millones** de pasajeros por año



### MÁXIMO DESARROLLO

**6 pistas paralelas**, *3 con operaciones simultáneas*  
**2 Terminales y 3 Satélites**  
**135 millones** de pasajeros por año

- Es un proyecto para los **próximos 100 años**.
- Este plan considera los **requerimientos** de:
  - ▶ Reguladores y Agencias Internacionales
  - ▶ Aerolíneas Nacionales e Internacionales
  - ▶ Prestadores de servicios
  - ▶ Agencias aduanales
  - ▶ Entidades gubernamentales

## EQUIPO DE TRABAJO

---



Entidad federal coordinadora del sector

### **GRUPO AEROPORTUARIO** DE LA CIUDAD DE MÉXICO

---

Empresa paraestatal encargada de la construcción y operación del Nuevo Aeropuerto Internacional de México



### **Foster + Partners**

---

**ARQUITECTO MAESTRO**  
Más de 30 mega proyectos de infraestructura, incluyendo 8 aeropuertos internacionales (Hong Kong, Beijing, Stansted)

### **PARSONS**

---

**GERENTE DEL PROYECTO**  
Empresa estadounidense con experiencia en más de 450 aeropuertos



**INGENIERO CIVIL MAESTRO**  
Empresa que ha participado en la construcción de más de 600 aeropuertos

### **ARUP**

---

**PLAN MAESTRO**  
Empresa de ingeniería, diseño y planeación para la construcción



**ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO**  
Empresa altamente especializada en la construcción de aeropuertos



El centro de investigación de la ingeniería más productivo de México

# PREMISAS PARA EL FINANCIAMIENTO

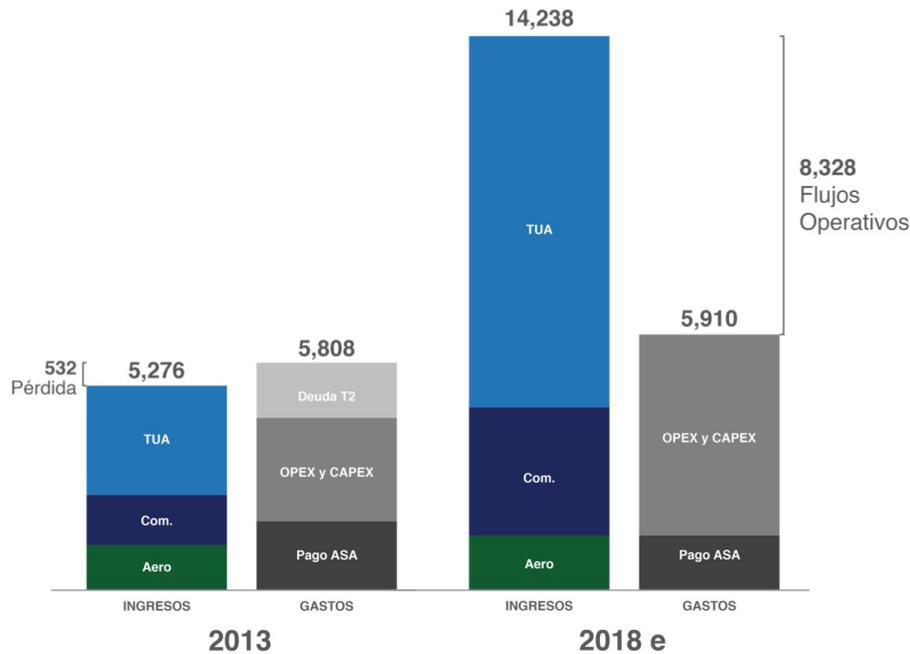
---

- **Esquema mixto** de financiamiento (PRIVADO-PÚBLICO)
- Que el Gobierno Federal **mantenga el control y propiedad** del activo
- Que **no constituya deuda pública** ni cuente con la Garantía del Gobierno Federal
- Que el proyecto fuera **autofinanciable**, es decir, que los propios usuarios del aeropuerto financien la construcción del nuevo.

# ANTECEDENTES DEL FINANCIAMIENTO



Flujos del AICM (millones pesos)

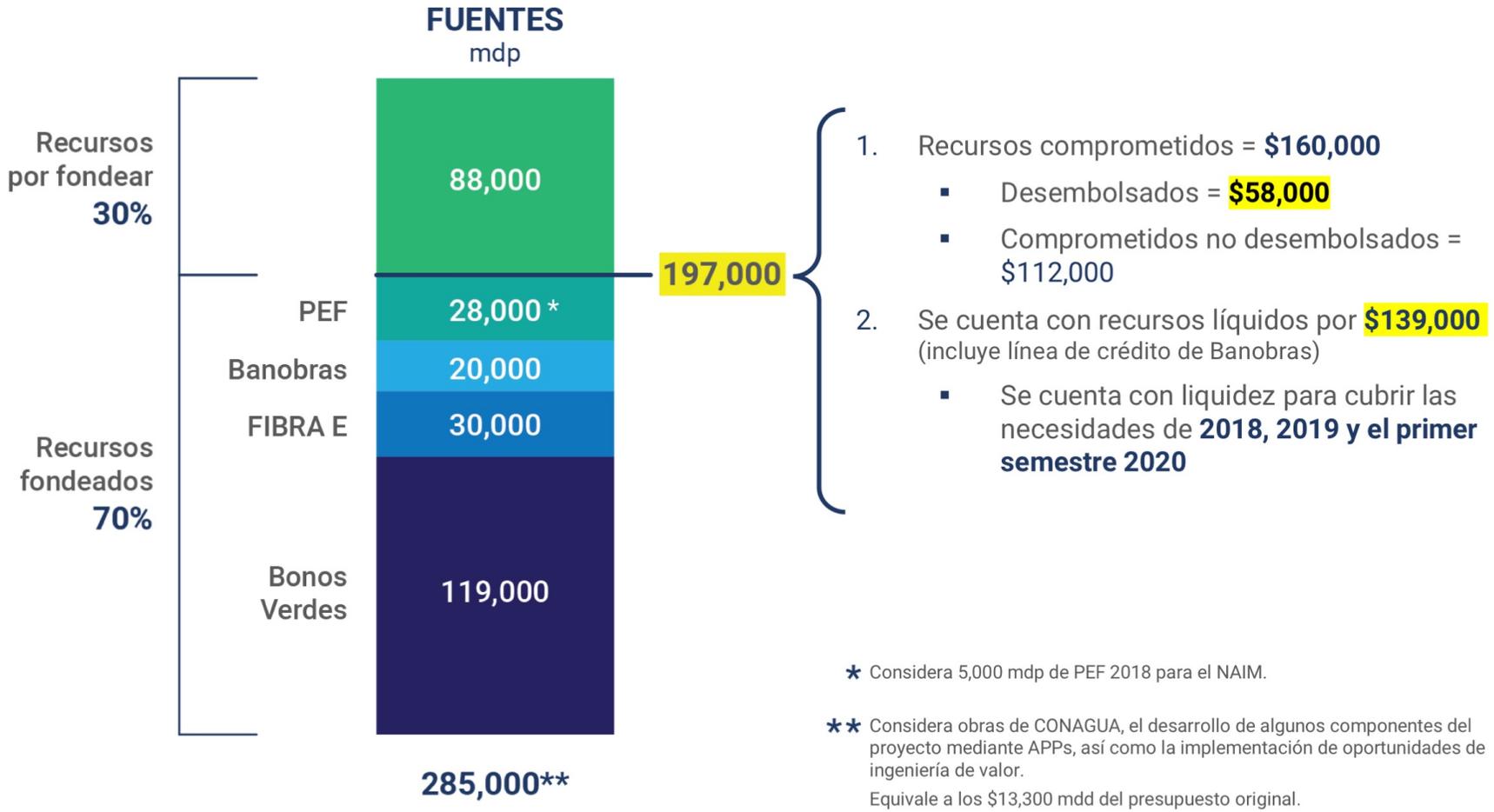


En el año 2013, el AICM era el aeropuerto más barato y el **más saturado del país:**

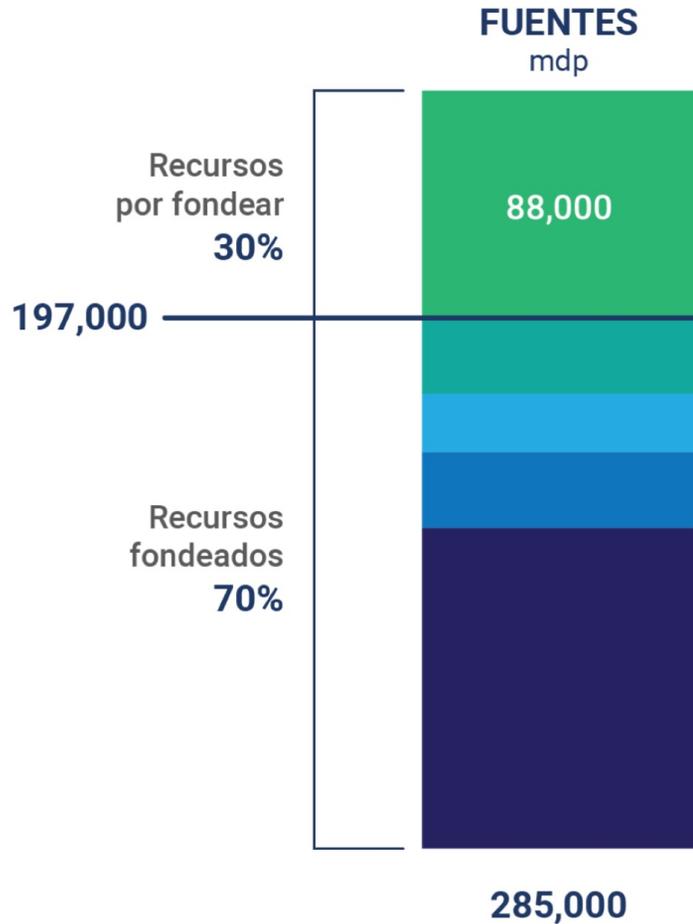
## Medidas para incrementar el flujo operativo del AICM

- 1 Incremento en la TUA
- 2 FUMISA
- 3 Reducción pago ASA

# SITUACIÓN FINANCIERA ACTUAL



# ALTERNATIVAS DE FINANCIAMIENTO



En caso de que se quiera evitar el uso de recursos fiscales se podría acudir al **mercado privado**:

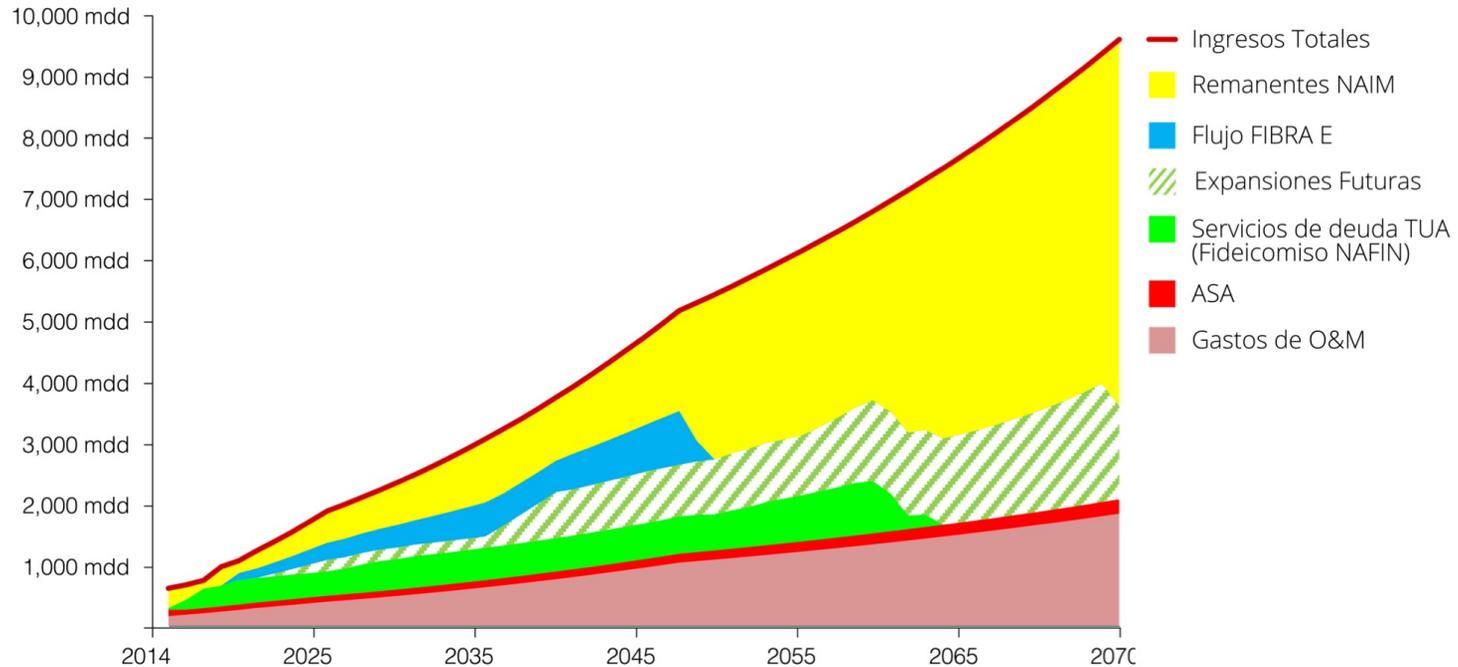
**EJEMPLOS:**

- **Cobro de TUA** a [pasajeros de interconexión](#) (10,750 mdp) (ANEXO 3)
- Nueva colocación **FIBRA E** (32,250 mdp)
- **Concesión Centro de Transporte Terrestre** (estacionamiento)
- **Monetización terrenos** [Ciudad Aeropuerto](#) (ANEXO 4)
- Modificar contrato **ASA**

55,000 mdp

# PROYECTO AUTOFINANCIABLE

## INGRESOS Y USOS DEL AICM Y DEL NAIM



El proyecto genera **suficientes flujos** no solo para pagar a los inversionistas privados, sino también para que el **gobierno recupere su inversión** en caso de que se utilicen recursos PEF.

La corrida financiera asume un **crecimiento de pasajeros promedio anual de 2.6%** y la TUA se mantiene en términos reales.

# OBRAS CONCLUIDAS



33 km de barda y camino perimetral



Limpieza y nivelación



Remoción de 3.1 Mm<sup>3</sup> de escombros



Campamento de obra



48 km de caminos internos



Drenaje para la construcción



Entronque Peñón-Texcoco



Tren de carga

## AVANCE

**21 OBRAS EN EJECUCIÓN**

Participan 217 empresas  
78% mexicanas

**31%**  
AVANCE GLOBAL



PILOTES DE CIMENTACIÓN

**99%**



LOSA DE CIMENTACIÓN DEL EDIFICIO TERMINAL

**98%**



EDIFICIO TERMINAL

**4%**



TORRE DE CONTROL

**24%**



LOSA DE CIMENTACIÓN DEL CENTRO DE TRANSPORTE TERRESTRE

**40%**



PISTA 2

**70%**

PISTA 3

**56%**



NIVELACIÓN Y LIMPIEZA DE LA PISTA 6

**60%**



SUBSTACIÓN ELÉCTRICA

**69%**

# CONECTIVIDAD



Ampliación Mexibús Línea 1:  
**Ciudad Azteca-NAIM**  
 Longitud: **8 km**  
 Costo: **960 mdp**



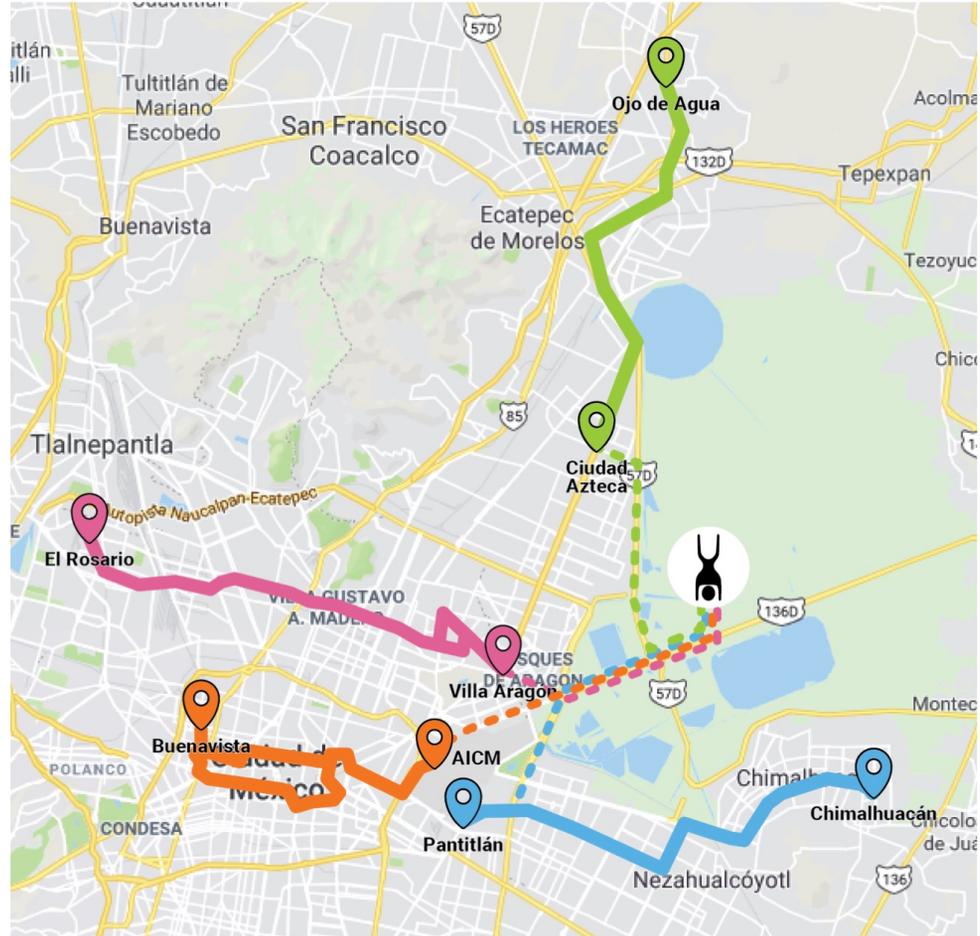
Ampliación Metrobús Línea 6:  
**Villa de Aragón-NAIM**  
 Longitud: **13 km**  
 Costo: **1,560 mdp**



Ampliación Metrobús Línea 4:  
**AICM - NAIM**  
 Longitud: **11 km**  
 Costo: **1,320 mdp**

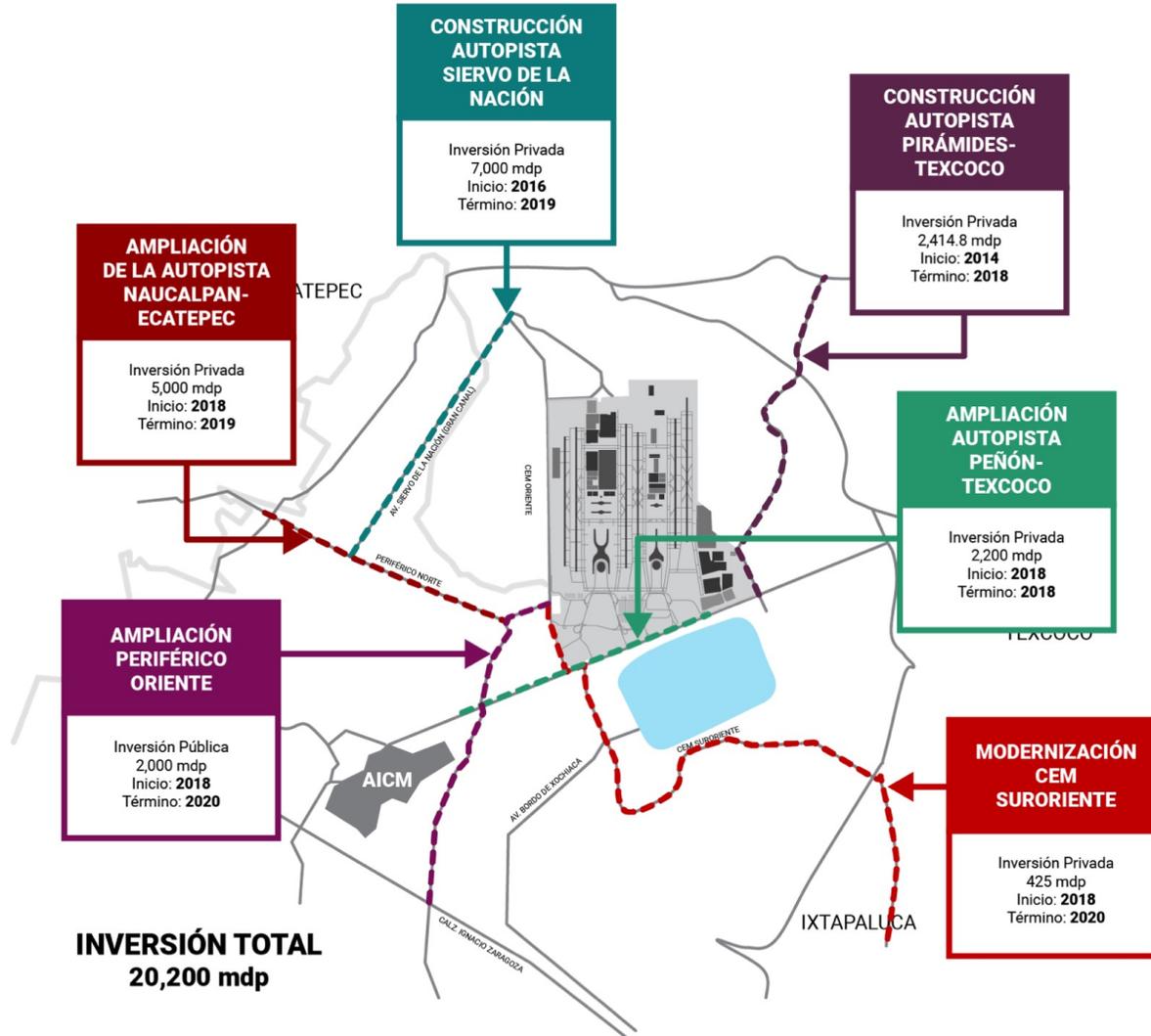


Ampliación Mexibús Línea 3:  
**Pantitlán - NAIM**  
 Longitud: **8 km**  
 Costo: **960 mdp**



Fuente: **SCT – SST**  
 \*Financiamiento tripartita:  
 Fonadin, privado y federal

# CONECTIVIDAD



# BENEFICIOS

---

- Es un proyecto de desarrollo regional que permitirá **equilibrar la zona oriente con la zona poniente** de la Zona Metropolitana.
- Resuelve la  **saturación aérea**  del actual aeropuerto.
- Como *hub* internacional será el **principal centro de conexión** de pasajeros y carga de Latinoamérica.
- **Mayor competitividad**, turismo y derrama económica en todo el país.
- Actualmente genera más de **46 mil empleos** directos e indirectos; para llegar durante el proceso constructivo hasta **160 mil empleos**, en gran mayoría trabajadores de las comunidades aledañas.
- En su etapa máxima de operación generará **450 mil empleos**.
- Las nuevas obras hidráulicas **evitarán inundaciones** en las zonas aledañas al NAIM.
- Se han **reforestado 500 ha** y se reforestarán 500 adicionales.

# IMPLICACIONES JURÍDICAS EN CASO DE CANCELACIÓN O CONCESIÓN

---

## 1. ACREEDORES

Desde el inicio del financiamiento (2014), se estableció con los **acreedores** ciertos eventos de incumplimiento que detonan el aceleramiento de la deuda, tales como:

- el “**cambio de control**” en GACM
- la **revocación** de la concesión del NAIM

## 2. CONTRATISTAS (en caso de cancelación)

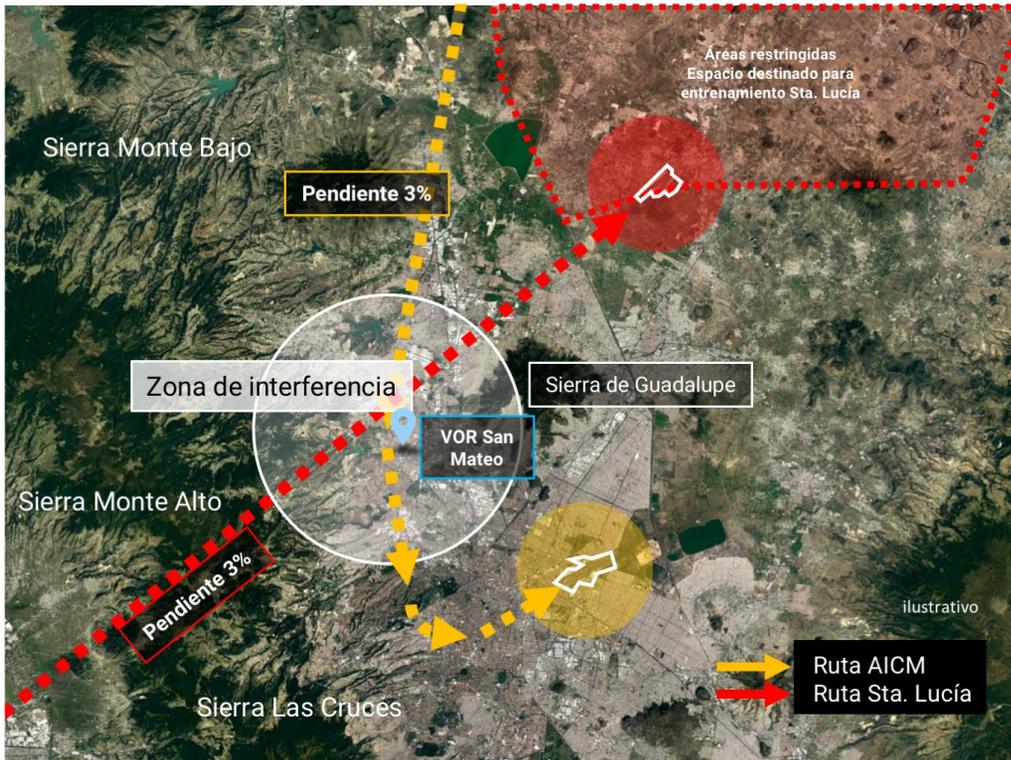
Por otra parte, para los **contratistas de la obra** se tendrían que cubrir los costos no recuperables (lo ya invertido en la obra, anticipos, financiamiento e indirectos).

# CONSIDERACIONES EN CASO DE CONCESIONAR EL NAIM ANTES DE LA PUESTA EN OPERACIÓN

---

1. Se **pierde valor** (ANEXO 5) para el Gobierno Federal:
  - A. Ya que el sector privado **cobraría en su oferta el riesgo de construcción** (retrasos y sobrecostos)
  - B. El **costo de capital** del sector privado es **mayor** que el de gobierno, lo cual se vería reflejado en su oferta
  - C. El **nuevo inversionista tendría derechos sobre el Gobierno Federal**, en caso de no concluir a tiempo las obras de conectividad hacia el NAIM
2. **Vulnerabilidad por conflictos** y desacuerdos con comunidades locales vecinas al sitio de construcción
3. El tiempo que llevaría armar una operación de esta naturaleza sería del orden de **18 meses**
4. **Asignación asimétrica de riesgos** (“too big to fail”)

# RELACIÓN AICM – BASE SANTA LUCÍA



The MITRE Corporation (Instituto de Investigación de Ingeniería Aeronáutica), Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

“El plan **no es viable** desde el punto de vista aeronáutico; ni en el corto ni en el largo plazo.”

-MITRE

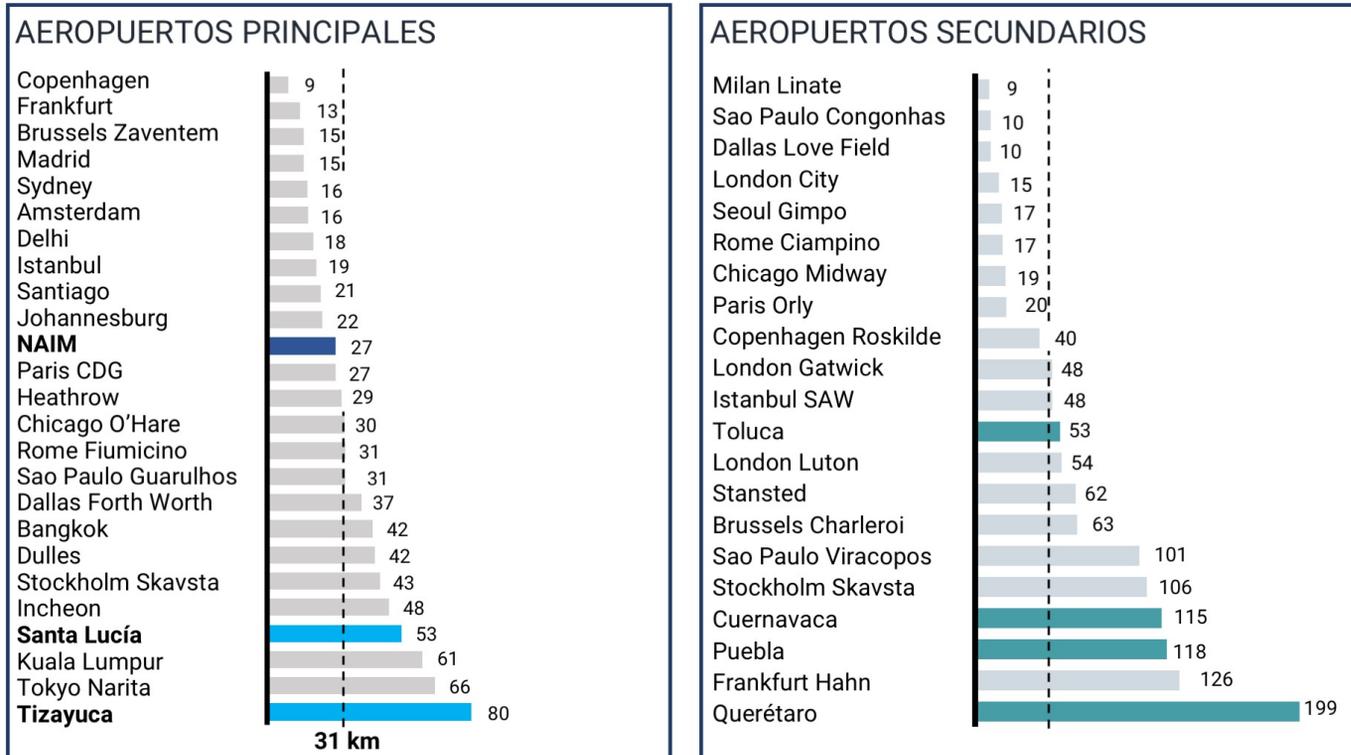
- Operar el AICM al mismo tiempo que Santa Lucía **es inviable según los expertos** de MITRE, OACI y IATA.
- La interferencia **aérea no garantiza la seguridad** de los aviones.
- Se **perdería la oportunidad** de contar con un *hub* internacional por la división de operaciones entre los dos aeropuertos.
- **Aumentarían los costos de operación** de las aerolíneas y pasajeros.

**ANEXOS**

—

# EL NAIM TENDRÁ UNA UBICACIÓN ACORDE DE LOS MEJORES ESTÁNDARES INTERNACIONALES; A 27 KM DEL CENTRO DE DEMANDA

Distancia de aeropuerto a centro de ciudad, km<sup>1</sup>



1. Para el caso de México el centro de demanda es la Fuente de Petróleos  
Fuente: McKinsey

# DIÁLOGO SOCIAL

Más de 300 mil diálogos realizados entre la población de la zona

## CHIMALHUACÁN



**39,723**  
diálogos

**87%**  
conocimiento

**81%**  
aprobación

## ECATEPEC



**114,399**  
diálogos

**87%**  
conocimiento

**75%**  
aprobación

## NEZAHUALCÓYOTL



**79,652**  
diálogos

**90%**  
conocimiento

**75%**  
aprobación

## ATENCO



**13,889**  
diálogos

**96%**  
conocimiento

**61%**  
aprobación

## TEXCOCO



**52,337**  
diálogos

**96%**  
conocimiento

**61%**  
aprobación

**75% aprobación**

[REGRESAR](#)

# INFORMACIÓN RELEVANTE DE LOS CINCO MUNICIPIOS

---

Vive el  
**22.9%**  
de los **habitantes**  
**totales** del Estado  
de México

**25%**  
de los hogares tienen  
**jefatura femenina**,  
el 8% de los hogares  
son unipersonales  
o no familiares

**1 de cada 5**  
nacimientos en la zona,  
se registra en una  
**madre menor**  
**de 19 años**

**1 de cada 3**  
personas ocupadas  
percibe **menos de 2**  
**salarios mínimos**  
**al mes**

**28.9%**  
de la población de  
**15 años o más** tiene  
educación básica  
incompleta

En **8%** de los  
**hogares donde hay**  
**niños**, comen **1** sola  
vez al día

**1 de cada 4**  
de los hogares no tiene  
lavadora

**1 de cada 9**  
de los hogares no tiene  
refrigerador

[REGRESAR](#)

# 50 MAYORES AEROPUERTOS A NIVEL MUNDIAL (PAX)

	Airport	2014/15 Passengers	Type of Transfer Fee		Airport	2014/15 Passengers	Type of Transfer Fee
1	Atlanta	101m	Same as local	26	Las Vegas	45m	Same as local
2	Beijing	90m	Same as local	27	Charlotte	45m	Same as local
3	Dubai	78m	Same as local	28	Miami	44m	Specific transfer fee
4	Chicago	77m	Same as local	29	Phoenix	44m	Same as local
5	Haneda	75m	Specific transfer fee	30	Houston	43m	Same as local
6	Heathrow	75m	Specific transfer fee	31	Seattle	42m	Same as local
7	Los Angeles	75m	Same as local	32	Chengdu	42m	Same as local
8	Hong Kong	68m	Same as local	33	Toronto	41m	Specific transfer fee
9	Paris	66m	Specific transfer fee	34	Munich	41m	Specific transfer fee
10	Dallas	64m	Same as local	35	Mumbai	41m	No Charges
11	Istanbul	62m	Specific transfer fee	36	Flumidno	40m	Specific transfer fee
12	Frankfurt	31m	Specific transfer fee	37	Gatwick	40m	Same as local
13	Shanghai	60m	Same as local	38	Sydney	40m	No Charges
14	Amsterdam	58m	Specific transfer fee	39	Shenzhen	40m	Same as local
15	New York	57m	Same as local	40	Barcelona	40m	Specific transfer fee
16	Sigapore	55m	Specific transfer fee	41	Sao Paulo	39m	Specific transfer fee
17	Guangzhou	55m	Same as local	42	Shanghai	39m	Same as local
18	Jakarta	54m	Same as local	43	Orlando	39m	Same as local
19	Denver	54m	Same as local	44	Taipei	38m	No Charges
20	Bangkok	53m	Specific transfer fee	45	Mexico City	38m	No Charges
21	San Francisco	50m	Same as local	46	Kumming	38m	Same as local
22	Icheon	49m	Specific transfer fee	47	Newark	37m	Same as local
23	Kuala Lumpur	49m	Same as local	48	Narita City	37m	Specific transfer fee
24	Madrid	47m	Specific transfer fee	49	Manila	37m	Same as local
25	New Delhi	46m	Same as local	50	Minneapolis	37m	Same as local

# CIUDAD AEROPUERTO

Principal puerta de entrada de México

## VISIÓN GENERAL

**989 Ha**

Superficie total

**620 Ha<sup>1</sup>**

Espacios verdes

**369 Ha**

Superficie urbanizable

**+70,000**

Empleos directos

### Dividida en 4 grandes vocaciones

Distrito de negocios metropolitanos



Distrito aeroportuario



Distrito de logística y e-commerce

Hoteles

Oficinas

Universidad

Centro convenciones

Recinto cultural

Parques logísticos

Centro e-commerce

Centro comercial - Outlet

Distrito de Ocio y Recreación

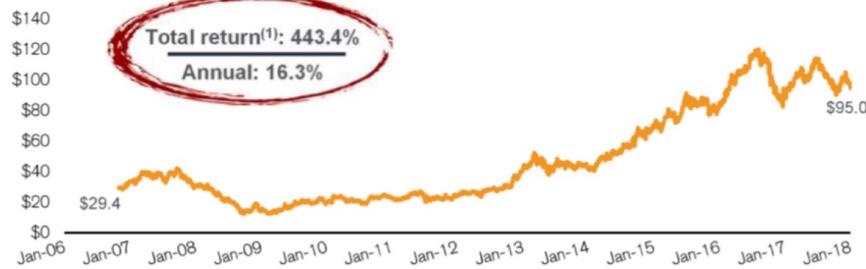


<sup>1</sup> Incluye suelo no urbanizable.

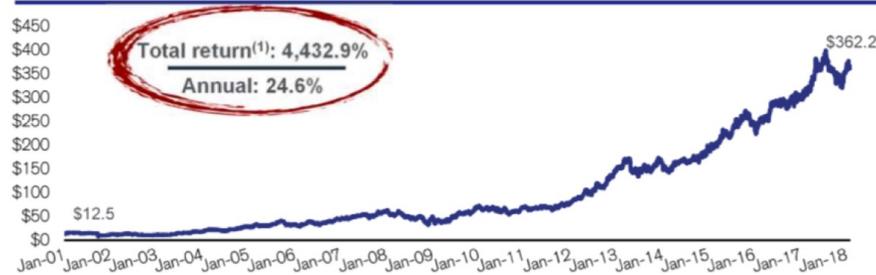
## Mexican airports group's total shareholder returns

(MXNS)

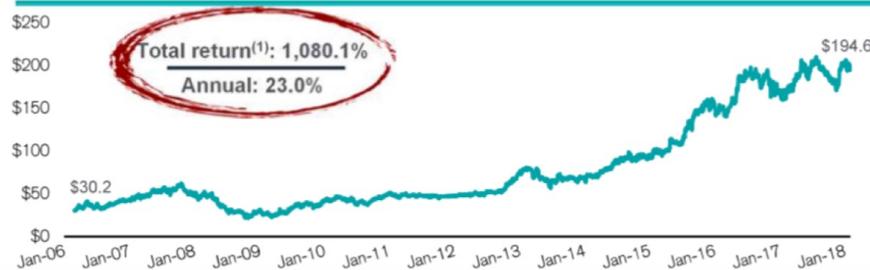
### OMA historical price



### ASUR historical price



### GAP historical price



### Annual returns<sup>(2)</sup>

	(MXN)	(USD)
3 year average	15.7%	7.6%
5 year average	23.2%	14.2%
10 year average	17.5%	11.3%

	(MXN)	(USD)
3 year average	24.9%	16.2%
5 year average	21.6%	12.7%
10 year average	24.6%	18.1%

	(MXN)	(USD)
3 year average	30.9%	21.8%
5 year average	25.5%	16.3%
10 year average	21.7%	15.3%

Source: Bloomberg, Factset as of January 31, 2018.  
Notes: Returns are calculated assuming dividends are reinvested at spot price in the company's stock.  
3 year average return calculated from 01/31/15 – 01/31/18.  
5 year average return calculated from 01/31/13 – 01/31/18.

10 year average return calculated from 01/31/08 – 01/31/18.  
(1) Total return from IPO to 01/31/18.  
(2) Nominal returns.