



NAICM

Un mal negocio para México

17 de Octubre de 2018

Investigadores: José Félix Farachala y
Tonatiuh Oseguera

Coordinación de la Investigación: María
Julieta Lamberti

2018

Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación (PODER)

Investigación: José Félix Farachala y Tonatiuh Oseguera con el apoyo del equipo de PODER

Coordinación de la Investigación: María Julieta Lamberti

Dirección del proyecto: Eduard Martin-Borregon

Ciudad de México

GLOSARIO

ACA: Alianza para las Contrataciones Abiertas de México
AICM: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
AIP: Aeropuerto Internacional de Puebla
AIT: Aeropuerto Internacional de Toluca
ASF: Auditoría Superior de la Federación
BANOBRAS: Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos
CONAGUA: Comisión Nacional del Agua
EPN: Enrique Peña Nieto
FPDT: Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra
GACM: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México
NACO: Netherlands Airport Consultants
NAFIN: Nacional Financiera, S.N.C.
NAICM: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
OCDS: Open Contracting Data Standard
PEF: Presupuesto de Egresos de la Federación
PODER: Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación
SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SEDATU: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
SHCP: Secretaría de Hacienda y Crédito Público
TIR: Tasa Interna de Retorno
TUA: Tarifa de Uso Aeroportuario
ZMVM: Zona Metropolitana del Valle de México

Sumario

1	Introducción.....	1
1.1	Antecedentes.....	2
2	Estructura de Financiamiento del NAICM.....	4
2.1	Introducción.....	4
2.2	Esquema de financiamiento y de endeudamiento.....	5
2.2.1	La primer deuda.....	5
2.2.2	Ingresos por la TUA pretenden cubrir endeudamiento.....	6
2.2.3	Imposible determinar costo total.....	9
2.2.3.1	Contratos de Crédito y convenios modificatorios (2014 y 2015).....	9
2.2.3.2	Emisión de Bonos Verdes (2016 y 2017).....	10
2.2.4	Recursos fiscales (públicos).....	10
2.2.4.1	Recursos de BANOBRAS utilizados para el NAICM.....	11
2.2.4.2	SEDATU.....	12
2.3	Conclusiones.....	13
3	La inviabilidad financiera del NAICM.....	14
3.1	Introducción.....	14
3.2	Evaluación Costo y Beneficio: La importancia de mantener los costos bajo control. .	15
3.2.1	TIRS menor que 10% = Proyecto inviable.....	15
3.2.2	GACM y SHCP: mismo proyecto, diferente costo.....	16
3.2.2.1	Costos según la SHCP - Nada más la inflación.....	17
3.2.2.2	Costos según el GACM - USD\$13,300 millones, la cifra que nunca cambia.	19
3.2.2.3	El punto de máxima incongruencia entre estas cifras.....	20
3.3	Los costos seguirán escalando.....	22
3.3.1	EL NAICM está en una crisis de financiamiento.....	25
3.3.2	Más deuda es insostenible.....	27
3.4	Inviabilidad socioeconómica.....	29
3.4.1	Costos de operación y mantenimiento.....	31
3.4.2	Variación de la demanda.....	33
3.5	Conclusiones sobre la viabilidad del NAICM.....	35
3.6	Nota metodológica sobre la estimación de la TIRS.....	36
4	Torre de Control: contratos y beneficiarios reales del NAICM.....	38
4.1	Los contratos para la construcción del NAICM.....	38
4.2	El club de los 5: Los beneficiarios reales del NAICM.....	39
5	Las empresas participantes en la construcción del NAICM.....	40
5.1	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM).....	40
5.2	La Gerencia Integradora del Proyecto: Parsons International Ltd.....	43
5.3	El Ingeniero Maestro: Netherlands Airport Consultants B.V.....	46

5.4 El salvataje de ICA.....	48
5.5 Grupo Carso y los negocios de Carlos Slim en el NAICM.....	50
6 Conclusiones: El NAICM es un mal negocio para México.....	51

Índice de tablas, figuras y gráficas

Tabla 1: Montos facturados de la TUA del AICM (con IVA).....	7
Ilustración 1: Flujo de la TUA 2015 - 2016.....	7
Tabla 2: Reparto de la línea de crédito.....	9
Tabla 3: Reparto de la primera emisión de bonos verdes.....	10
Tabla 4: Presupuesto del GACM por año.....	10
Gráfica 1: Representación visual de los costos según el GACM ligados al tipo de cambio y los costos de la SHCP creciendo en línea recta.....	17
Ilustración 2: ASF muestra costo total de inversión costeando sólo la primera fase.....	18
Tabla 5: Comparación de cifras del NAICM entre 2014 y 2018.....	19
Ilustración 3: Evolución del Plan Maestro, el costo no cambia.....	20
Ilustración 4: Página de gobierno desaparece nota sobre tipo de cambio para el NAICM.....	21
Ilustración 5: Subproyectos asociados al NAICM sí tienen nota sobre tipo de cambio.....	22
Tabla 6: Clases de estimaciones de acuerdo a su nivel de incertidumbre.....	23
Tabla 7: Estimados de costos de inversión según la AIM.....	24
Gráfica 2: Estimados de costos actuales de NAICM.....	24
Ilustración 6: Recursos por fondear para primera fase del NAICM.....	26
Gráfica 3: Proyección de gastos e ingresos del NAICM hasta el 2070.....	28
Gráfica 4: Proyección de gastos e ingresos con deuda de nueva Fibra E.....	29
Ilustración 7: GACM presenta estimaciones con costos no actualizados.....	30
Tabla 8: Los costos de operación y mantenimiento del NAICM están subestimados.....	31
Ilustración 8: Estimación de gastos de operación y mantenimiento del NAICM.....	32
Tabla 9: Cambios en la dimensiones de la infraestructura para la primera fase.....	32
Tabla 10: Dimensiones del AICM y NAICM en sus máximos desarrollos.....	33
Ilustración 9: Comparación de las proyecciones de demanda.....	33
Gráfica 5: Comparación de las proyecciones de demanda.....	34
Tabla 11: Comparación entre proyecciones en los puntos que se muestran en las gráficas.....	34
Tabla 12: Tabla con los escenarios planteados (en azul los escenarios probables).....	35
Tabla 13: Los principales beneficiarios de la construcción del NAICM.....	40

1 Introducción

En este documento se presentan los resultados de la investigación que el Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación (PODER) viene realizando en colaboración con otras organizaciones de la sociedad civil, investigadores y defensores de derechos humanos, convocados por el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) para dar cuenta de la inviabilidad de la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM) en la región del lago de Texcoco y contribuir a la defensa de la tierra y el territorio de los pueblos y comunidades afectadas por la obra.

Durante más de tres años, hemos realizado investigación corporativa de las principales empresas encargadas de la construcción del NAICM.¹ Entre otras, del Grupo Aeroportuario de la ciudad de México (GACM), de Netherlands Airport Consultants (NACO) y de Parsons International. También hemos investigado a algunas de las empresas involucradas en los estudios ambientales de la megaobra, la estructura problemática del financiamiento del NAICM, a los mayores beneficiados con contratos para la construcción del aeropuerto y a algunos contratistas particulares cuyas adjudicaciones directas no se justifican. En este informe hacemos especial hincapié en las irregularidades que hemos identificado en materia de la estructura de financiamiento del NAICM, en los análisis de la viabilidad social y financiera de la obra y presentamos la investigación actualizada a septiembre de 2018 sobre contratos y beneficiarios reales del NAICM.

Entre otras cuestiones los resultados de las investigaciones demuestran que:

- La SCT y el GACM han ideado un esquema de financiamiento que utiliza la figura de fideicomisos privados para ocultar la utilización de recursos públicos como medios de pago de los créditos para la construcción del NAICM.
- La SHCP y el GACM evitan actualizar la Evaluación de Costo y Beneficios del NAICM que con el aumento de 69% de los costos del NAICM lo haría socioeconómicamente inviable.
- La mayoría de los contratos para la construcción del NAICM (70%) no se licitaron, lo que no cumple con los estándares internacionales en términos de compras públicas, transparencia y contrataciones abiertas, dificultando conocer a los beneficiarios reales de la obra.
- Los principales beneficiarios de la construcción, con más del 55% del total del monto contratado, son Grupo Carso y empresas asociadas a la familia Slim, ICA S.A. de C.V., Grupo Hermes, Constructora y Edificadora GIA+A y PRODEMEX.
- La composición del directorio y consejo de administración del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México muestra problemas de gobernanza, vigilancia y control, conflicto de interés y funcionarios relacionados con gobiernos acusados de hechos de corrupción.
- La gerencia general del proyecto se otorgó sin licitación abierta a la empresa Parsons International, acusada en Estados Unidos de diseñar y construir mal los proyectos, hacer trabajos incompletos y entregar construcciones por debajo del estándar, falta de control y supervisión de sus subcontratistas y de importantes deficiencias administrativas y técnicas, todas actividades que debe ejecutar Parsons en la obra del NAICM.

Estas observaciones muestran un patrón de comportamiento opaco del GACM, quien

1 El GACM decidió cambiar el acrónimo de NAICM a NAIM. Nosotros preferimos mantener el acrónimo anterior porque a nuestro juicio representa la intención de centralizar, una vez más, la demanda aeroportuaria en el centro del país. La diferencia es que con el acrónimo NAIM (Nuevo Aeropuerto Internacional de México) se pretende dar la idea de que el proyecto representa a la República mexicana en su totalidad.

no realiza una debida diligencia adecuada según los estándares recomendados en instrumentos de empresas y derechos humanos, aumentando de esta manera la posibilidad de violaciones a los derechos humanos a lo largo de toda la cadena de suministro de la construcción del NAICM. Además, se exhibe una opacidad total en temas de financiamiento de la obra y se concluye que es un negocio financieramente inviable.

1.1 Antecedentes

El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 señalaba que “la inversión en infraestructura es un tema estratégico y prioritario para México, porque representa el medio para generar desarrollo y crecimiento económico y es la pieza clave para incrementar la competitividad”.² Por ello, se proponía una visión de largo plazo basada en tres ejes rectores: i) desarrollo regional equilibrado, ii) desarrollo urbano y iii) conectividad logística.³

Para el gobierno mexicano la apuesta en la creación de infraestructura de transporte, hidráulica, de salud y de turismo es impactar en la competitividad nacional, ante su casi nulo crecimiento desde 2006.⁴

“El sector comunicaciones y transportes promueve el desarrollo regional equilibrado al eficientar la movilidad, reducir los costos de traslado y permitir que los bienes lleguen a su destino oportunamente [...] la política en materia de comunicaciones y transportes tiene como uno de sus objetivos promover una mayor vinculación e integración entre las distintas regiones del país y con los mercados internacionales”.⁵

El Sistema Aeronáutico Nacional se compone de: 76 aeropuertos, 1,388 aeródromos y 408 helipuertos.⁶ De ese total de aeropuertos: 17 concentran 88% de los 86.4 millones de pasajeros anuales y 98% del total de la carga transportada.

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) por sí solo concentra 34% de los pasajeros y 23% de las operaciones. Ésta es la razón por la que la administración actual ha declarado que está "saturado", pues "en 2012 se observaron 52 ocasiones en las que las operaciones en el campo aéreo rebasaron su capacidad óptima de diseño de 61 operaciones por hora, llegando a manejar picos de hasta 74 operaciones por hora".⁷

Ante este panorama el gobierno federal se ha propuesto solucionar este problema con la construcción del NAICM. En la presentación del proyecto, el presidente saliente Enrique Peña Nieto declaró que “por su magnitud, diseño y beneficio social, será una obra trascendental, emblema del México moderno”.⁸

El proyecto plantea la construcción de la estación terminal, 3 pistas, torre de control, almacenes y hangares en un predio de alrededor de 4,500 hectáreas ubicadas en la zona del ex lago de Texcoco, ahora terrenos federales. Además, en las zonas aledañas se planea construir el proyecto Aerotrópolis, donde se ubicarían instalaciones para empresas de logística internacional, hoteles, desarrollos inmobiliarios y una nueva universidad con

2 Presidencia de la República, «Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018», 2014, 13, <http://presidencia.gob.mx/pni/consulta.php?c=1>.

3 Presidencia de la República, 13.

4 Presidencia de la República, 14.

5 Presidencia de la República, 16.

6 Presidencia de la República, 24.

7 Presidencia de la República, 24.

8 Presidencia de la República, «El nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México será una obra trascendental», [gob.mx](http://www.gob.mx/presidencia/prensa/el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico-sera-una-obra-trascendental), 3 de septiembre de 2014, <http://www.gob.mx/presidencia/prensa/el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico-sera-una-obra-trascendental>.

carreras vinculadas a la aeronáutica y aviación.

Por más de 17 años, la población de la cuenca del lago de Texcoco organizada en el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) ha rechazado la imposición del megaproyecto por invasión de sus tierras. Como ha ocurrido en otros casos, se ha recurrido al argumento de utilidad pública para expropiar terrenos federales para el beneficio de empresas privadas, sin tener en cuenta la población de la región.

En el marco de la pasada campaña electoral presidencial, el candidato Andrés Manuel López Obrador declaró que “vamos a construir dos pistas en la base aérea militar de Santa Lucía. Dicho de otra forma y con más claridad: se suspenderá la construcción del nuevo aeropuerto y, con ello, ahorraremos más de 200 mil millones de pesos”⁹, volviendo la construcción del NAICM el tema principal de la campaña.¹⁰ Luego de la elección y en un intento de no asumir el costo político que implica cancelar el proyecto o bien cambiar su posición y continuar con el mismo, el presidente electo decidió solicitar a diferentes asociaciones y organismos dictámenes técnicos sobre las dos propuestas aeroportuarias y afirmó que llamaría a una consulta ciudadana para decidir, una vez que se hayan compartido los dictámenes e informado a la ciudadanía a través de debates en los medios de comunicación, si se continuaría con el aeropuerto en Texcoco o se cancelaría la obra y se construirían las dos pistas en Santa Lucía.¹¹ La consulta se llevará a cabo entre el 25 y 28 de octubre y una semana después el presidente electo dará a conocer su decisión con respecto a la obra.¹²

En el contexto del debate público sobre las alternativas para cancelar el aeropuerto y participar en la toma de decisiones públicas, elaboramos el presente documento para contribuir con resultados de investigación especializada en el tema de las contrataciones para la construcción de la obra, el financiamiento de la misma y la estructura corporativa que maneja el actual proyecto de aeropuerto en Texcoco.

La investigación que realiza PODER es parte de un esfuerzo de investigadores y defensores de derechos humanos convocados por el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) para entender el megaproyecto y reforzar la defensa integral en la región del lago de Texcoco.

9 Pedro Sánchez, «Olvida AMLO pacto; va contra aeropuerto», *Reforma*, 2 de abril de 2018, <https://www.pressreader.com/mexico/reforma/20180402/281526521614823>.

10 El Financiero, «Con historieta, AMLO explica por qué está en contra del nuevo aeropuerto de la CDMX», *El Financiero*, 16 de abril de 2018, <http://elfinanciero.com.mx/elecciones-2018/con-historieta-amlo-explica-por-que-esta-en-contra-del-nuevo-aeropuerto-de-la-cdmx>; Jane De la Selva, «Sobre por qué AMLO cancelará el aeropuerto de Peña y Cia...», *SDPnoticias.com*, 16 de abril de 2018, <https://www.sdpnoticias.com/nacional/2017/05/18/sobre-por-que-amlo-cancelara-el-aeropuerto-de-pena-y-cia>

11 Alberto Nájjar, «¿Por Qué López Obrador Propone Una Consulta Para Decidir El Futuro Nuevo Aeropuerto de Ciudad de México?», *BBC News Mundo*, 17 de agosto de 2018, sec. América Latina, <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-45229900>; Misael Zavala, «AMLO someterá a consulta tres opciones para nuevo aeropuerto en octubre», *El Universal*, 23 de julio de 2018, <http://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/amlo-sometera-consulta-tres-opciones-para-nuevo-aeropuerto-en-octubre>; Isabel González, «López Obrador propone debate y consulta por NAICM», *Excélsior*, 23 de julio de 2018, <https://www.excelsior.com.mx/nacional/lopez-obrador-propone-debate-y-consulta-por-naicm/1254105>.

12 Redacción, «Una semana luego de la consulta del NAIM se anunciará la decisión - construcción», *Obrasweb.mx*, 11 de octubre de 2018, http://obrasweb.mx/construccion/2018/10/11/una-semana-luego-de-la-consulta-del-naim-se-anunciara-la-decision?utm_source=Construcci%C3%B3n&utm_campaign=702d77e2ab-EMAIL_CAMPAIGN_2018_10_12_03_35&utm_medium=email&utm_term=0_2c0092e965-702d77e2ab-143719097.

2 Estructura de Financiamiento del NAICM¹³

2.1 Introducción

En mitad de su mandato, el presidente Enrique Peña Nieto (EPN), quien está por dejar la Silla del Águila, anunció que México albergaría al nuevo aeropuerto más grande del mundo, según el número de pasajeros que pretendía recibir, pasando así del lugar 45 en el listado de aeropuertos, al tope de tráfico aéreo mundial. Pero no era la primera vez; ese sueño presidencial ya había sido truncado cuando en 2001 más de cuatro mil familias de campesinos, que se habían organizado para exigir respeto a sus derechos territoriales, lograron detenerlo. Una vez que el decreto expropiatorio fue cancelado, el proyecto del aeropuerto en Texcoco quedó en suspenso.

Desde entonces, la respuesta que se intentó desde el gobierno para modernizar la estructura aeroportuaria del centro del país y para atender la creciente demanda aérea fue la de la estructuración del “Sistema Metropolitano de Aeropuertos” (SMA), programa que pretendía la desconcentración de la demanda de servicios aeroportuarios del Valle de México.¹⁴ Se apuntaba a la diversificación de opciones de aterrizaje, fortaleciendo los aeropuertos de Puebla, Toluca, Cuernavaca y Querétaro, junto al de la Ciudad de México. Pero el discurso cambió con la nueva administración federal a partir de 2012, y las inversiones realizadas resultaron en un esfuerzo sin frutos, ya que como parte del SMA, se había invertido en la modernización, ampliación y construcción de cuatro aeropuertos aledaños a la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). A modo de ejemplo, el Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT) fue modernizado con una ampliación del edificio terminal por 16,000 m² y una pista de 4.2 Km, lo que le permitiría atender hasta ocho millones de pasajeros al año.¹⁵

Además, el AIT fue sede del proyecto de aerolíneas de bajo costo, como parte de la mencionada propuesta para el uso de los aeropuertos aledaños al AICM.¹⁶ Y empresas como ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. (Interjet), cuyo dueño es Miguel Alemán Magnani¹⁷ y Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (Volaris), fueron beneficiadas para que iniciaran sus operaciones en dicho aeropuerto.¹⁸ Después de las modernizaciones y facilidades alcanzó a recibir 5 millones de pasajeros posicionándose como una alternativa real al AICM.

13 Investigación de José Félix Farachala, investigador del Programa de Tecnologías para la Transparencia de PODER

14 SCT, “Sistema Metropolitano de Aeropuertos”, <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00-aeronautica/necesidades-de-aeropuerto-de-la-zmvm/04presentacion-necesidad-de-capacidad-aeroportuaria-para-el-zmvm---2010oct26.pdf>

15 Demetrio Galíndez López y Balfre Nava Figueroa, «El Sistema Metropolitano de Aeropuertos a seis años de su establecimiento» (Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres, A.C.), 8, accedido 11 de octubre de 2018, http://mascaras.abardev.net/amivtacold/images/stories/publicaciones/sistaeropuertos_5_cap4.pdf.

16 María del Pilar Torres Rodríguez, «El modelo de negocio de las aerolíneas de bajo costo: una propuesta de optimización con el uso de aeropuertos alternos» (Programa de Maestría y Doctorado en ingeniería, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007), <http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/132.248.52.100/2047/torresrodriguez.pdf?sequence=1>.

17 Miguel Alemán Magnani es hijo del ex Presidente Miguel Alemán Velasco. Es presidente del Grupo Alemán (GALEM) presidente ejecutivo de “Aerolíneas Interjet.” Antonio Slim Domit, presidente de Inbursa e hijo de Carlos Slim Helú es su cuñado.

18 Galíndez López y Nava Figueroa, «El Sistema Metropolitano de Aeropuertos a seis años de su establecimiento», p. 14.

Pero aun así bajo el argumento de que el AICM por sí solo concentra 34% de los pasajeros y 23% de las operaciones del país, y de que en 2012 fuera declarado como saturado al observarse que en 52 ocasiones en las que las operaciones en el campo aéreo rebasaron su capacidad óptima de diseño,¹⁹ se volvió a sentenciar al lago de Texcoco a la sequía permanente y a sus pueblos aledaños a volver a defenderlo.

Ya con el anuncio en los titulares de la prensa nacional en septiembre de 2014, se dispusieron también a dar detalles sobre su estructuración. En el marco de su segundo informe de gobierno,²⁰ EPN tomó la decisión de edificar la faraónica obra, la más ambiciosa de las últimas 3 décadas, misma que duplicaría en una primera fase el número de pasajeros del Aeropuerto Internacional Benito Juárez (AICM) y en su fase final llegaría a transportar más de 125 millones de pasajeros al año. Así el NAICM superaría las cifras registradas por el Aeropuerto Internacional Hartsfield-Jackson, en Atlanta, el cual con 90 millones de pasajes anuales se corona como el aeropuerto más grande del mundo.

Una de las principales preguntas que surgió entonces, fue cómo se financiaría semejante obra, esta es la pregunta principal que guía el presente apartado. Por un lado se describen los distintos flujos de dinero que financian la obra, el aval de los créditos y el complejo mecanismo de opacos fideicomisos privados manejados por Nacional Financiera, S.N.C. (NAFIN) utilizados para esquivar la fiscalización de los mismos por la ASF.

2.2 Esquema de financiamiento y de endeudamiento

2.2.1 La primer deuda

Cuando Enrique Peña Nieto anuncia la construcción del NAICM, el estado mexicano, a través de Nacional Financiera (NAFIN), el agente financiero del Gobierno Federal en lo relativo al manejo de créditos, tenía una deuda por \$129,929,300 USD (\$1,744,495,600.00 MXN según la ASF) para finiquitar el préstamo que se utilizó para construir la Terminal 2 del AICM.²¹

El financiamiento de la Terminal 2 consistió en que el AICM cediera los derechos de cobro de la Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA)²² por 10 años y medio a la fiduciaria del fideicomiso F-80460 (NAFIN), para cederlos a su vez a un Fideicomiso de Acreedores (F-524) como contraprestación (pago) por un préstamo de \$508,000,000 USD con los bancos: Banco Inbursa, S.A., BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple (Gran Cayma Branch), Citibank, N.A., y HSBC MÉXICO, S.A., Grupo Financiero HSBC.²³ La TUA dejó entonces de pertenecerles.

19 María Julieta Lamberti y Talia Rothstein, «Empresas participantes en el proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México» (PODER, SERAPAZ y Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, julio de 2017), p. 5, <https://www.colaboratorio.org/wp-content/uploads/2017/07/Empresas-NAICM.pdf>.

20 Presidencia de la República, “Segundo Informe de gobierno”, https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/30345/2_ie_2014_CONSOLIDADO.pdf

21 Auditoría Superior de la Federación, “Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 15-2-09KDH-02-0411”, p. 13

22 La Tarifa Uso Aeroportuario (TUA) es pagada al comprar el boleto del vuelo correspondiente por los pasajeros que utilicen las instalaciones del aeropuerto y estos recursos los concentran las diferentes aerolíneas. Es importante hacer la precisión que la TUA no es un impuesto, esto quiere decir que no está establecida en La Ley de Ingresos de la Federación y la SHCP tiene facultada para fijarla y actualizarla. Además, está expresada en dólares americanos, por lo que obedece también los movimientos de las tasas de interés impuestas en EEUU.

23 Informe de actividades del año 2005, Nacional Financiera, S.N.C.

NAICM un mal negocio para México

El director general adjunto de la banca de inversión en NAFIN -responsable de crear aquel esquema de endeudamiento-, en ese entonces era Federico Patiño Márquez, quien en 2015 tomó protesta como director general del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM)²⁴ y replicó el mismo esquema de la deuda que seguía sin ser saldada.

Es así que el polémico fideicomiso registrado con el número “80460 o F-80460” (el mismo utilizado para financiar la Terminal 2) modificó sus estatutos con el propósito que sirviera para financiar también el NAICM.²⁵

Una vez modificado, F-80460 firmó un contrato de crédito con Banco Inbursa, S.A., Banco Nacional de México, S.A., HSBC Bank USA, N.A. y BBVA Bancomer por \$1,000,000,000.00 USD a 5 años.²⁶ Se da como resultado la primer gran deuda.

En la segunda etapa de financiamiento, se emitieron Bonos Verdes²⁷ por \$6,000,000,000 USD, transacción realizada en dos entregas. Y en la tercera parte, una emisión de Fibra E²⁸ por valor de \$1,600,000,000.00 USD.

El presente capítulo de la investigación muestra un análisis del flujo de endeudamiento privado (que no representa el total de la deuda) en el esquema de financiamiento por:

- \$1,000,000,000.00 USD por las disposiciones del crédito simple.
- \$2,000,000,000.00 USD por la primera emisión de Bonos Verdes.

La segunda emisión por \$4,000,000,000.00 USD en Bonos Verdes y una emisión de bonos con figura de FIBRA E por \$1,000,000,000.00 USD no han sido tomados en cuenta en este capítulo porque NAFIN se negó a proveer la información de los Estados de Cuenta de los fideicomisos privados argumentando que existía secreto fiduciario, aún cuando se trata de dinero público.

2.2.2 Ingresos por la TUA pretenden cubrir endeudamiento

La Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA), que pagan los pasajeros en sus billetes de avión por el uso del aeropuerto, es el ingreso con el que se espera financiar todo el proyecto del NAICM. Todos los créditos y emisiones de bonos se pagarán con el ingreso futuro de la TUA.

En la auditoría con número 15-2-09KDH-02-0411 realizada al GACM, la ASF menciona que el GACM no sabe, o no tiene previsto, un plazo o monto específico de la TUA para pagar el endeudamiento asociado al esquema de financiamiento del NAICM.

Actualmente, la TUA es el mayor ingreso del AICM. Esta tarifa la pagan las aerolíneas por medio de diferentes modalidades. Estas empresas desarrollan un documento llamado “Manifiesto de salida”, el cual entregan al AICM dentro de las 30 horas posteriores a los vuelos con la información de la cantidad de pasajeros y el importe captado.

Tabla 1: Montos facturados de la TUA del AICM (con IVA)

2015	2016	2017
\$6,637,595,600.00	\$8,680,216,400.00	\$8,485,679,929.00

24 Según el sitio declaranet, fue también Director de Banca de Inversión y delegado fiduciario de Banobras en el Fideicomiso FONADIN.

25 Nacional Financiera, S.N.C., «2° Convenio modificatorio del Contrato del Fideicomiso F - 80460», 7 de octubre de 2015, 3, http://www.aeropuerto.gob.mx/read_pdf.php?id=6.

26 Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM), “Contrato de Crédito Revolvente.”

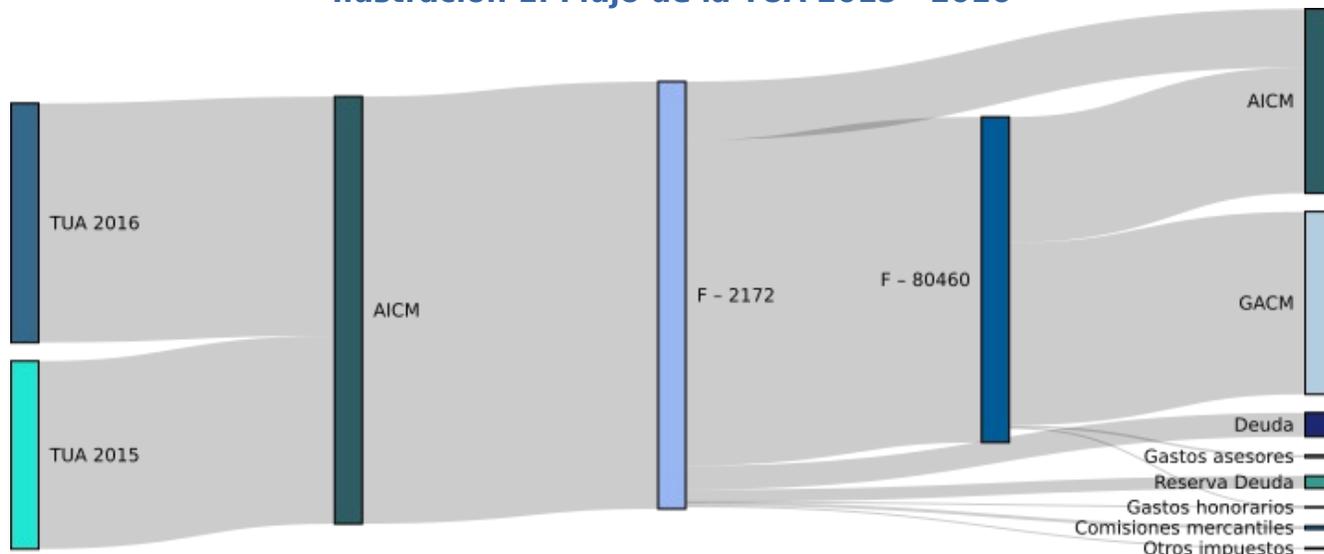
27 ¿Qué son los Bonos Verdes?: <https://www.bbva.com/es/bonos-verdes-que-son-que-financian/>

28 ¿Qué es una Fibra E?: <https://www.forbes.com.mx/10-claves-para-entender-la-fibra-e/>

Fuente: Elaboración propia con datos de las auditorías 412 - DE y 353 -DE realizadas al GACM y corroborados por los Estados Financieros del AICM de los respectivos años.

De acuerdo a los contratos de cesión de derechos de cobro de la TUA,²⁹ será un fideicomiso privado el cual obtenga el monto total de la TUA facturada por el AICM por año (F-2172) y, otro Fideicomiso privado (el F-80460) en el que se recibirá el dinero de los préstamos.

Ilustración 1: Flujo de la TUA 2015 - 2016



Fuente: torredecontrol.projectpoder.org

Al solicitar información por medio de la Plataforma Nacional de Transparencia (PNT) relativa a los montos de la TUA reportados por este fideicomiso, NAFIN señaló que “la Dirección Fiduciaria determinó que los documentos requeridos, relacionados con el Fideicomiso 80460 tienen carácter de confidencial”.³⁰

Los Fideicomisos privados son figuras legales regidas por la Ley de Instituciones de Crédito. Dicha ley señala que la información y documentación relativa a las operaciones fiduciarias es confidencial, por lo que las instituciones de crédito, en protección del derecho a la privacidad de sus clientes y usuarios, en ningún caso podrán dar noticias o información de las mismas sino al fideicomitente, fideicomisario, a sus representantes legales o a quienes tengan otorgado poder para intervenir en la operación.

Sin embargo, el esquema de financiamiento contempla que la TUA, dinero público, sea el único pago por la deuda adquirida y que ésta sea depositada en un Fideicomiso privado. Este mecanismo permite ocultar información fiscal que debería ser pública.

²⁹ La Ley de Aeropuertos define que el AICM es por derecho el que obtendría y administraría los ingresos por la TUA. A partir de un convenio de cesión, AICM y GACM ceden estos derechos a NAFIN con el fin de que ésta los cediera a un Fideicomiso Privado (2172) como pago por los préstamos.

³⁰ Respuesta a la Solicitud de Acceso a la Información con número de folio 067800002618

NAICM un mal negocio para México

La ASF realizó dos auditorías, en 2015 y 2016, con el propósito de fiscalizar los recursos de la TUA y verificar que sean utilizados de acuerdo al esquema de financiamiento del NAICM. En sus conclusiones de 2015, mencionó que el AICM no acreditó tener procedimientos de control para la recaudación de la TUA ya que los “manifiestos de salida” eran recibidos por el AICM sin ningún control por ser un “acto bajo protesta de decir verdad” (sic).³¹

También menciona que aunque tuvo acceso a la información de los estados financieros del F-2172, no tuvo los documentos soporte que validaran esta información. Después de revisar la facturación de la TUA y compararla con los estados financieros del AICM y con los estados de cuenta del F-2172, las cifras del 2015 no coincidieron porque el AICM no concilia sus recursos por los plazos de entrega de algunas aerolíneas.

En síntesis, al analizar la información destacamos lo siguiente:

- **Falta de manual para la gestión de operaciones:** La ASF en el 2015 también detectó deficiencias en el Órgano Interno de Control, que permitieron que las operaciones del GACM no fueran supervisadas ya que no contaba con los debidos documentos para su funcionamiento.
- **Descontrol en los ingresos de la TUA:** Las cifras de los estados financieros de 2015 del AICM no coincidieron con las de la facturación de la TUA, ni con los depósitos que realizaron las aerolíneas a la cuenta bancaria del fideicomiso privado 2172. La ASF analizó las cuentas del F-2172 y constató una diferencia entre lo facturado y lo recolectado por los distintos plazos de recolección de la TUA según la aerolínea.³²
- **Sin conciliación de costos:** No existe un control por parte de alguna dependencia del Gobierno Federal de las erogaciones para la construcción del NAICM, que incluya las cifras de las obras inherentes pagadas por otras entidades, como la Comisión Nacional del Agua, la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, el Fideicomiso 1936, el Fondo Nacional de Infraestructura, entre otros.³³
- **Considerar la TUA como un ingreso privado:** Según el GACM, el patrimonio del fideicomiso privado 80460 se encuentra constituido por recursos privados y en ningún momento ha recibido recursos públicos. Esto es falso porque según los contratos celebrados con el Fideicomiso y NAFIN, el excedente de la TUA se deposita en dicho fideicomiso, siendo éste dinero público. De esta manera la opacidad de los recursos utilizados para el financiamiento del NAICM no ha permitido a la Auditoría obtener una cifra sobre cuánto monto de la TUA se piensa utilizar para pagar el esquema de financiamiento.³⁴

31 ASF, “Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 16-2-09KDH-02-0353” p. 10

32 Auditoría Superior de la Federación, “Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 15-2-09KDH-02-0412”, p. 10

33 Auditoría Superior de la Federación, “Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 15-2-09KDH-02-0411”, p. 24

34 Para que la Cámara de Diputados, por conducto de las comisiones de Hacienda y Crédito Público; de Comunicaciones, y de Transportes, revise y evalúe modificar la Ley Federal de Deuda Pública, para que se regulen los mecanismos de financiamiento utilizados por dependencias y entidades, estructurados mediante fideicomisos privados que contraten deuda y la liquiden con flujos futuros de ingresos públicos o privados, para la construcción de infraestructura pública, como fue el mecanismo utilizado por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (AICM), y el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (GACM), para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en el que comprometieron recursos de la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) mediante su cesión

2.2.3 Imposible determinar costo total

2.2.3.1 Contratos de Crédito y convenios modificatorios (2014 y 2015)

El GACM firmó junto con NAFIN, un contrato por una línea de crédito simple de 1,000,000,000.00 USD con Banco Inbursa, S.A., Banco Nacional de México, S.A., HSBC Bank USA, N.A., y BBVA Bancomer por cinco años, prorrogable a dos años adicionales.³⁵

Los términos específicos constaban de una tasa de referencia LIBOR 3M+160 puntos base y comisión por apertura de 1.5%.

Según la ASF “no es posible determinar el costo total del esquema de financiamiento (el capital del crédito, sus intereses, las comisiones y gastos asociados con el mismo), que se tendrá que pagar con recursos de la TUA”.³⁶ La línea de crédito se repartió de la siguiente manera:

Tabla 2: Reparto de la línea de crédito

1° Disposición del crédito simple: \$300,000,000.00 USD	
\$97,461,800.00 USD	Liquidación deuda Terminal 2 AICM
\$32,467,500.00 USD	Gastos asociados al pago como el rompimiento del pago de intereses, el pago por cancelación de coberturas y garantías, y comisiones.
\$ 170,070,700.00 USD	Pago por la contraprestación de la TUA
2° Disposición del crédito simple: \$700,000,000.00 USD	
\$696,610,100.00 USD (\$11,223,081,700.00 MXN)	Pago por la contraprestación de la TUA
\$3,390,000.00 USD (\$56,191,100.00 MXN)	Pago por la contraprestación de la TUA pagado con el excedente de la misma.
TOTAL: \$1,000,000,000.00 USD	

Fuente: elaboración propia con datos de ASF³⁷

para obtener recursos de lo que denominaron una contraprestación, proveniente de un crédito contratado por un fideicomiso privado, mecanismo que no se reconoció como deuda pública. Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 16-2-09KDH-02-0359, Pág. 32

³⁵ Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM), “Contrato de Crédito Revolvente.”

³⁶ Auditoría Superior de la Federación, “Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 15-2-09KDH-02-0411”, p. 24

³⁷ La ASF constató que, en 2015 y 2016, no fue necesario utilizar más de la disposición de crédito por \$2,000,000,000 USD

2.2.3.2 Emisión de Bonos Verdes (2016 y 2017)

Se emitieron Bonos Verdes por \$2,000,000,000.00 USD en 2016, divididos en dos:

- \$1,000,000,000.00 USD a 10 años con tasa fija de 4.25% anual
- \$1,000,000,000.00 USD a 30 años con tasa fija de 5.5% anual

Con esta emisión se cancelan las líneas de crédito de los años 2014 y 2015, quedando sólo 914,264,900.00 USD para el GACM y, el resto se distribuye de la siguiente forma.³⁸

Tabla 3: Reparto de la primera emisión de bonos verdes

1° Emisión de bonos verdes	
\$ 23,600,000.00 USD	Gastos y descuentos (porque el precio de los bonos fue menor al monto emitido)
\$48,750,000.00 USD	Reservas para la deuda
\$10,875,800.00 USD	Gastos en comisiones y honorarios fiduciarios
\$2,509,300.00 USD	Pago a agencias calificadoras
\$1,000,000,000 USD	Pago de la línea de crédito
TOTAL: \$2,000,000,000.00	

Fuente: elaboración propia con datos de la ASF

En estos años, el Fideicomiso 80460 convirtió el monto restante a moneda nacional obteniendo \$17,552,423,400, que junto con los excedentes de la TUA por \$6,447,576,600, fueron depositados al GACM. En total fueron 24,000,000,000 MXN como contra prestación por el convenio de cesión de la TUA por medio de una ampliación presupuestal. Con esa salida de bonos también hubo otros paquetes por valor de 4,000,000,000.00 sobre los que aún no tenemos reportes de la Auditoría.

2.2.4 Recursos fiscales (públicos)

De acuerdo al esquema de financiamiento, el presupuesto del GACM desde el 2014 fue utilizado en distintos “Gastos Corrientes” y en un “Gasto de Inversión”. El gasto corriente es erogado por el GACM con el presupuesto que le es aprobado en la Cámara de Diputados en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF).

Tabla 4: Presupuesto del GACM por año

Año	Gasto corriente	Gasto de inversión	TOTAL
2014	\$9,010,109.47	\$1,493,801,000.00	\$1,502,811,109.47
2015	\$240,739,827.68	\$20,571,631,630.64	\$20,812,371,458.32
2016	\$212,473,068.68	\$36,785,614,675.63	\$36,998,087,744.31
2017	\$259,699,064.51	\$17,989,008,678.00	\$18,248,707,742.51
TOTAL	\$721,922,070.34	\$76,840,055,984.27	\$77,561,978,054.61

Fuente: elaboración propia en millones de pesos con los datos de los archivos con extensión “.csv” de las cuentas públicas de SHCP de los años correspondientes.

³⁸Auditoría Superior de Federación, “Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 16-2-09KDH-02-0359”.

NAICM un mal negocio para México

El gasto corriente se usará para la operación diaria del GACM; mientras que el Gasto de Inversión, es el desembolso directo que se deposita en el Fideicomiso encargado de pagar la construcción del NAICM. Entre los gastos corrientes que hizo el GACM entre el 2014 y 2017 más elevados se encuentran:

- \$256,000,000.00 pesos en sueldos base y eventuales entre 2015 y 2017.
- \$47,051,111.64 pesos en subcontrataciones que no están relacionadas con la construcción del NAICM.³⁹
- \$70,158,930.93 pesos en el servicio de aplicaciones informáticas.
- \$19,172,155.09 pesos por “Difusión de mensajes sobre programas y actividades gubernamentales” en 2017.
- \$12,225,683.51 pesos de aguinaldos entre el 2015 y 2017.

El Gasto de Inversión es el flujo de dinero que proviene de los diferentes préstamos que se obtuvieron a partir de ceder el cobro de la TUA. Para no reconocerlo como deuda en las Cuentas Públicas, el Gobierno Federal, por medio de la SCT y aprobación de la SHCP, validan modificaciones al presupuesto del GACM en los ramos 6000 “Inversión Pública” y 4000 “Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas”.

En conclusión, según datos de la ASF, los movimientos presupuestarios autorizados que afectaron el presupuesto original de GACM para 2015, estuvieron integrados por un total de 164 adecuaciones presupuestarias, considerando un presupuesto original por 7,071,531,000.00 pesos, ampliaciones por 15,975,529,000.00 de pesos y, reducciones por 2,234,688,500.00 de pesos, lo que reportó un presupuesto modificado final de 20,812,371,500.00 pesos.⁴⁰

En 2016 se aprobó un presupuesto original para el GACM por \$5,702,850,400 pesos y después de 215 adecuaciones, se obtuvo un presupuesto autorizado por \$36,998,087,700.00 pesos.⁴¹

2.2.4.1 Recursos de BANOBRAS utilizados para el NAICM

El Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS) es una banca de desarrollo de infraestructura que pertenece al gobierno federal. Al ser fiduciario del Fideicomiso “Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN)” autorizó en 2014, a ASA y GACM, \$4,752,554,800 MXN⁴² para el proyecto “Resolver la problemática del transporte aéreo en el centro del país”, por órdenes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

De 2013 a 2014, la SCT designó a ASA para realizar estudios de preinversión para el NAICM con dinero del FONADIN. Por su parte, ASA erogó \$797,358,000 MXN en los estudios que le permitieron definir la supuesta factibilidad técnica, de mercado,

39 En la cuenta pública del 2015 se encuentra una partida presupuestaria por subcontratación de servicios a terceros. En los años 2016 y 2017 esta información está disgregada y no se contabilizó el monto total.

40 Auditoría Superior de la Federación, “Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 15-2-09KDH-02-0410”, p. 5

41 Auditoría Superior de la Federación, “Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 16-2-09KDH-02-0352”, p. 4

42 Auditoría Superior de la Federación, “Auditoría Financiera Y de Cumplimiento: 15-2-09KDH-02-0408 408-DE.”

NAICM un mal negocio para México

ambiental y financiera para el diseño y desarrollo de los proyectos ejecutivos, así como los estudios, obras iniciales y supervisiones para el NAICM.⁴³

Del 2013 al 2016, GACM participó en 3 contratos por concepto de estudios, proyectos ejecutivos y obras iniciales por un monto total de \$3,468,822,600.00 MXN con cargo al FONADIN.⁴⁴

Del 2015 al 2016, CONAGUA también ganó. Participó en 18 contratos por concepto de proyectos ejecutivos de entubamiento, interconexión, estudios topográficos, de nivelación, estudios de inundabilidad y operación hidráulica, entre otros, por un valor de \$481,344,200.00 MXN y 2 convenios con valor de 39,985,200.00 MXN con cargo al FONADIN.⁴⁵

Pero desde el 2012, que se formalizó el Convenio de Apoyo Financiero, a 2014, cuando fue modificado para que GACM sustituyera a ASA como promotor, ASA celebró 36 contratos por medio de adjudicación directa, Es decir, entregó dinero público sin concurso, a empresas como: ICA; Especialistas Ambientales, S.A. (fundada por Lacy Tamayo, Subsecretario de Planeación y Política Ambiental en SEMARNAT durante el sexenio de Peña Nieto); Grupo Ayesa; Parsons (gerente maestro) por un monto total de \$3,209,033,270.00 MXN.⁴⁶ (en el capítulo V del presente informe se presenta más información sobre estas empresas) Además, celebró 22 convenios con la UNAM, CFE, UANL, y el CIDETEC del IPN, por un monto de \$162,078,392.00 MXN.⁴⁷

ASA, GACM y CONAGUA realizaron contratos por adjudicación directa, pese a que existía un señalamiento sobre evitar estos procesos. Ignorando a la ASF, además las dependencias obtuvieron recursos de BANOBRAS sin evidenciar la elaboración de una conciliación entre CONAGUA y GACM u otro mecanismo de control.⁴⁸

En la Auditoría 16-2-09KDH-02-0360 se identificó que en los montos reportados por GACM y BANOBRAS, existió una diferencia neta de \$3,298,200 MXN y se reportó que en el contrato "CGPEAS-CGPEAS-MEX-16-004-FI-AD" celebrado con CONAGUA, no se realizó en forma el convenio que resultó en un aumento del 16.4% del importe pagado. Se comprueban sobrecostos en CONAGUA.⁴⁹

2.2.4.2 SEDATU

A SEDATU le dan dinero para indemnizar y no lo reporta. También, la Secretaría de Desarrollo Territorial y Urbano entró al negocio; la ASF encontró que \$55,5733,900.00 MXN no fue reportada del monto de \$593,012,900.00 MXN que se le entregó para "indemnizaciones y compra de predios". Asimismo SEDATU no registró los 666 terrenos ejidales ubicados en San Salvador Atenco, pagados en 2014 por un importe de \$528,522,900.

De las ampliaciones financieras de la Dirección General de Programación y Presupuestación de la SHCP en la partida 39402 del programa L001 "Obligaciones Jurídicas Ineludibles", la ASF comprobó que el 90.1% del recurso ejercido no correspondió

43 Ibid.

44 Ibid.

45 Auditoría Superior de la Federación, "Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 16-2-09KDH-02-0360", p. 5

46 torredecontrol.projectpoder.org

47 Ibid.

48 Auditoría Superior de la Federación, "Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 16-2-09KDH-02-0360", p. 14

49 Auditoría Superior de la Federación, "Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 16-2-09KDH-02-0360"

con los objetivos del mismo.⁵⁰

La ASF detectó que GACM disminuyó su presupuesto por \$745,890,100.00 para que SEDATU utilizara los recursos para la promoción de obras sociales y adquisición de terrenos en el municipio de Atenco, Estado de México. Pero al analizar las reducciones en los ramos determinados se mostró que parte del monto fue depositado al Gobierno del Estado de México, con el propósito de la adquisición de terrenos denominado “Los Tlateles”, el cual se encuentra localizado en el polígono del NAICM.

Al hacer el seguimiento de los recursos transferidos, la ASF confirmó que SEDATU recibió solamente \$389,735,800.00 para el pago de los terrenos. Del resto de recursos destinado a obras sociales, la ASF concluye que no fueron aplicados a los fines previstos, pues ni el Gobierno del Estado de México ni la SEDATU recibieron dichos montos. La cantidad restante, se reintegró al GACM sin cumplir el objetivo principal, el cuál, según la ASF era “armonizar entre las partes el sano desarrollo del proyecto, con el fin de evitar situaciones que derivasen en la oposición a la construcción”.⁵¹ En definitiva, no habían cumplido con su labor.

La Auditoría generó una acción de recomendación “Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., evalúe la procedencia de dar seguimiento a las solicitudes de transferencia de recursos que le son instruidas por instituciones concertadoras del Gobierno Federal, con el objeto de verificar que los recursos que se le disminuyen de su presupuesto se apliquen y vinculen en beneficio del desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y así evitar su opacidad”.

La ASF presume un daño al erario por \$55,573,900 MXN por falta de documentación para pago de indemnizaciones y compra de predios.

En relación con los terrenos pagados, correspondientes al NAICM, la ASF promueve una responsabilidad administrativa ante el Órgano Interno de SEDATU por no haber realizado el registro patrimonial de los 666 terrenos ejidales de Atenco por 528,500,000 MXN.

2.3 Conclusiones

Tras la investigación realizada y el análisis de la Auditoría Federal, se determinó que no existen mecanismos de control para identificar el flujo de dinero de la TUA. Asimismo, existe evidencia que señala que el esquema con el que se está financiando el proyecto del NAICM está diseñado para que los recursos públicos no sean reconocidos por la SHCP.

Sobre lo especificado en la investigación de la ASF, se determinó que efectivamente existieron procesos de contratación en el que los servicios no cumplieron con los objetivos estipulados y que, en algunas ocasiones, se realizó a sobre costo.

Por ejemplo, el GACM no pudo comprobar gastos por \$2,706,991,100, monto que representa el 90% de las disponibilidades finales de los fideicomisos 80460 y 2172 a finales de 2015. Desde octubre de 2014, fecha en la que inició la implementación del esquema de financiamiento, al cierre de 2016, el Fideicomiso Privado 2172 recolectó \$13,780,454.4 MXN, de los cuales se han aplicado solamente \$12,064,663.0 MXN.

Por otra parte, el GACM ha modificado y re-expresado cuatro veces el contrato del Fideicomiso 80460 con la intención de que continuara para el financiamiento del NAICM. El esquema de financiamiento tuvo un costo de \$2,313,728,800 MXN por los conceptos

50 Auditoría Superior de la Federación, “Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 14-0-15100-02-0270, p. 12-13

51 Auditoría Superior de la Federación, “Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 15-2-09KDH-02-0410”, p. 5-6

NAICM un mal negocio para México

de: “Intereses de la línea de crédito, Comisiones por no disposición, Gastos de colocación, Descuento por el precio de los bonos, Agencias calificadoras, Honorarios fiduciarios, Gastos asesores, Gastos de auditoría, Agente administrativo, Comisiones bancarias, Total Costo de Financiamiento”.

Por todo lo anterior, se entiende que el GACM no cumple con los estándares de transparencia al que se había comprometido. Es muy importante tener en cuenta que se está utilizando toda la información disponible respecto el proyecto del NAICM. Las observaciones de la ASF muestran como el GACM incurrió en irresponsabilidades durante todo el procedimiento del proyecto del NAICM, provocando un sobre costo mayor del mismo. Se trata de un esquema que es ineficiente, opaco y perjudicial para la deuda del gobierno federal.

3 La inviabilidad financiera del NAICM⁵²

3.1 Introducción

En el marco del debate público sobre el futuro del NAICM, el GACM y la SHCP han presentado datos que no exhiben el riesgo real de inviabilidad económica y social del proyecto. El GACM ha perdido el control de los costos de inversión del NAICM y ya se han rebasado los límites establecidos en los lineamientos y reglamentos de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH) que determinan la viabilidad económica y social de un proyecto de obra pública.⁵³

Además, la información que el GACM ha dado a conocer, si se analiza en detalle, demuestra que el proyecto ya entró en una crisis de financiamiento para completar apenas la primera fase. Para solventar esta crisis de financiamiento y evitar que esta primera fase del NAICM quede en obra negra, el gobierno va a tener que utilizar recursos del presupuesto federal o endeudar aún más el proyecto, a través de más Fibras o emisiones de bonos (que se repagan con ingresos futuros de la operación del NAICM, a través de la TUA, como se describió en el capítulo anterior).

Actualmente, el proyecto está severamente endeudado, y esto se ve reflejado en los angostos márgenes de ganancias que el GACM proyecta para los primeros 15 o 20 años de operación del NAICM. Endeudarlo aún más disminuiría las ya estrechas ganancias y esto, aunado a que se esperan incrementos en los verdaderos gastos de operación y mantenimiento del NAICM (que actualmente están seriamente subestimados en las proyecciones del GACM), implicaría que el aeropuerto opere con ganancias mínimas o dé pérdidas hasta que se terminen de repagar las deudas, y que la segunda fase del proyecto posiblemente no será autofinanciable, como se presume.

El objetivo de este capítulo es presentar un análisis minucioso de los datos financieros disponibles que muestra que actualmente el NAICM es económicamente inviable, que se necesita realizar una nueva evaluación de costos y beneficios del proyecto la que podría mostrar que el proyecto sólo beneficiará a dueños de constructoras, aerolíneas e inmobiliarias a costa de pérdidas para la sociedad.

3.2 Evaluación Costo y Beneficio: La importancia de mantener los costos bajo control

El artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH) establece que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal deberán presentar a la SHCP “la Evaluación Costo y Beneficio de los programas y proyectos de inversión a su cargo, en donde demuestren que dichos programas y proyectos son susceptibles de generar, en cada caso, un beneficio social neto bajo supuestos razonables”.⁵⁴

52 Investigación de Tonatiuh Oseguera, investigador del Programa de Investigación Estratégica de PODER

53 Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, «LEY FEDERAL DE PRESUPUESTO Y RESPONSABILIDAD HACENDARIA» (2006), Artículo 34, http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPRH_301215.pdf; «REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL DE PRESUPUESTO Y RESPONSABILIDAD HACENDARIA» (2006), Artículo 47, http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LFPRH_300316.pdf; «LINEAMIENTOS para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión» (2013), Sección X, http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5328458&fecha=30/12/2013.

54 Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, «LEY FEDERAL DE PRESUPUESTO Y RESPONSABILIDAD HACENDARIA» (2006), Artículo 34,

Conforme a lo previsto en el Reglamento de la LFPRH, las dependencias y entidades del gobierno deberán actualizar la evaluación socioeconómica (Evaluación Costo y Beneficio) cuando se modifique el alcance del proyecto de inversión.⁵⁵ El alcance de un proyecto se modifica cuando el monto total de inversión es superior a los \$10,000 millones de pesos y éste incrementa un 10%, o cuando se presenta un retraso mayor a tres años en el inicio de la entrada en operación del proyecto.⁵⁶

En septiembre del 2014, la SCT concluyó la Evaluación Costo y Beneficio que entregó a la SHCP para el proyecto del NAICM.⁵⁷ En esta evaluación, el monto total de inversión para todas las fases de construcción y expansión del NAICM, incluyendo obras adicionales, como obras hidráulicas, de vialidad y de conectividad, era de \$168,880 millones de pesos. Actualmente, según estimados del GACM, los cuales la Academia de Ingeniería de México dictaminan que están seriamente subestimados,⁵⁸ el monto total de inversión tan sólo para la primera fase del NAICM es de \$285,000 millones de pesos. Esto representa un incremento de los costos totales de inversión del 69%, tan solo para cubrir las inversiones y obras adicionales de la primera fase. Esto significa que el alcance del proyecto ha sido modificado. Sin embargo, la SHCP y la SCT no han actualizado los estimados de los costos de inversión registrados en la Cartera Pública de Inversión de la SHCP para no tener que realizar una nueva Evaluación Costo y Beneficio, ya que ésta demostraría que los incrementos en los costos han hecho que el proyecto sea inviable.

3.2.1 TIRS menor que 10% = Proyecto inviable

En las Evaluaciones Costo y Beneficio, el dato crucial para determinar que un proyecto de obra pública es social y económicamente viable, de acuerdo con la LFPRH, es que la Tasa Interna de Retorno Social (TIRS) del proyecto sea al menos 10%. Si la TIRS de una obra pública es menor que 10%, el proyecto es inviable y la SHCP no puede aceptarlo, porque esto significaría que los beneficios totales que el proyecto brindará a la sociedad serán menores que los costos totales que la sociedad tendrá que pagar por el proyecto. Realizar proyectos con TIRS menores al 10% significa llevarlos a cabo a costa de pérdidas para la sociedad, porque esos recursos, que se están desperdiciando en el proyecto inviable, podrían ser utilizados para obra pública viable que entregue mucho más beneficios a la sociedad, como hospitales y escuelas.

Si un proyecto es inviable y la mayor parte de los beneficios los van a capturar las empresas privadas, entonces eso será a costa de pérdidas para la sociedad.

Los aumentos en los montos totales de inversión de un proyecto tienen un impacto determinante en el cálculo de la TIRS. En un documento que el GACM entregó a la SHCP y que contiene las conclusiones de la Evaluación Costo y Beneficio del NAICM realizada en

http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPRH_301215.pdf. (el énfasis es nuestro).

55 Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, «REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL DE PRESUPUESTO Y RESPONSABILIDAD HACENDARIA» (2006), Artículo 47, http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LFPRH_300316.pdf.

56 Secretaría de Hacienda y Crédito Público, «LINEAMIENTOS para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión» (2013), Sección X, http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5328458&fecha=30/12/2013.

57 Evaluación Costo y Beneficio (Evaluación socioeconómica) del NAICM, realizada por SCT en 2014 - El documento se encuentra en la pestaña de Documentos en la Cartera Pública de Inversión del proyecto del NAICM, clasificado como "Evaluación socioeconómica" y el enlace para descargar dice "ACB VT.pdf"

58 Academia de Ingeniería de México, "Opciones para el Nuevo Aeropuerto Internacional de México - ANÁLISIS TÉCNICO", Septiembre 5, 2018, p.13 - <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/AIM-An%C3%A1lisis-T%C3%A9cnico-sobre-AICM.pdf>

NAICM un mal negocio para México

2014, el GACM establece que un incremento de los costos de más del 36% harían que la TIRS del proyecto cayera por debajo del 10%, haciéndolo inviable.⁵⁹ Como se mencionó anteriormente, los costos del NAICM llevan hasta el momento un incremento del 69%.

Entendemos que, según el GACM, las proyecciones de la demanda de pasajeros que podría atender el NAICM, han crecido durante los últimos años, lo que tendría un impacto a la alza sobre los beneficios del proyecto y, por ende, a la TIRS. Sin embargo, estamos convencidos que, aun con los incrementos en las proyecciones de la demanda, los aumentos en los costos de inversión sobrepasan los límites de la viabilidad social y económica del proyecto. (Este tema se desarrolla en la sección de Inviabilidad Socioeconómica, más adelante).

3.2.2 GACM y SHCP: mismo proyecto, diferente costo

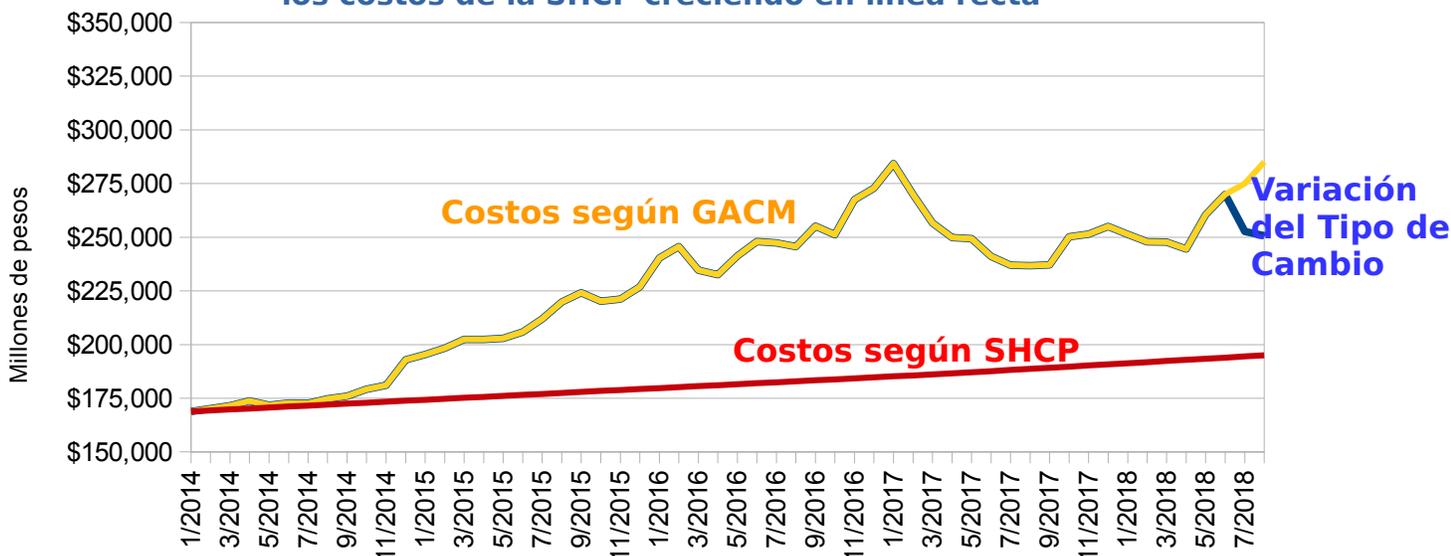
El GACM y la SHCP han estado utilizando paralelamente dos cifras diferentes de los costos de inversión del NAICM. En ambas, se intenta ocultar el hecho de que los costos han rebasado los límites de la viabilidad del proyecto.

- SHCP: Según la SHCP, desde que recibió la Evaluación Costo y Beneficio del NAICM y registró el proyecto en la Cartera Pública de Inversión en 2014, los costos totales de inversión estimados originalmente en \$168,880 millones de pesos han aumentado, hasta la actualidad, única y exclusivamente por la inflación.
- GACM: En 2014, el GACM tomó los costos totales de inversión de \$168,800 millones de pesos estimados y convirtió esta cifra a \$13,300 millones de dólares (utilizando el tipo de cambio de \$12.7 pesos por dólar).⁶⁰ Desde entonces, según el GACM, el costo total del proyecto siempre ha sido \$13,300 millones de dólares, sin importar que las contrataciones para el proyecto se realicen en pesos mexicanos y sin importar que haya habido una alta volatilidad en el precio del dólar desde 2014 hasta la actualidad.

59 Este documento se encuentra en la página de internet de la Cartera Pública de Inversión - <https://www.gob.mx/shcp/acciones-y-programas/cartera-publica-de-inversion-16287>. Al ingresar al sistema de Consulta de Programa/Proyecto de Inversión en Cartera, deben buscar el proyecto del NAICM con los siguientes datos: Número de solicitud: 42063; Clave de cartera: 1409JZL0005; Ramo: 9 - Comunicaciones y Transportes; Unidad: KDH - Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., Nombre: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Una vez que encuentren el proyecto, el documento está en la pestaña lateral de "Documentos" en el enlace que dice "Factibilidades.zip"; descargan todos los documentos contenido en ese archivo y ahí se encuentra el documento con el título: "Anexo 7 Análisis Costo Beneficio.pdf"

60 "GACM - Monto estimado de inversión y Plan Financiero", Diapositiva #2, Agosto 2018, <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Costos-y-Financiamiento-GACM.pdf>

Gráfica 1: Representación visual de los costos según el GACM ligados al tipo de cambio y los costos de la SHCP creciendo en línea recta



Fuente: elaboración propia con datos del tipo de cambio de Banco de México

3.2.2.1 Costos según la SHCP - Nada más la inflación

En octubre 2017, la Auditoría Superior de la Federación (ASF) publicó dos Informes Especiales⁶¹ en los que se evidencia que, según la SHCP, los costos totales de inversión solamente variaron con la inflación, pasando de los \$168,880 millones estimados originalmente a \$186,092 millones en 2017.⁶² En uno de los informes, se encuentra el diagrama presentado debajo, elaborado con datos de la SHCP y el GACM, en donde la cifra actualizada de \$186,092 millones solamente cubre la primera fase del proyecto y no todas las fases de construcción y expansión que incluía la estimación original de \$168,000 millones. Es incongruente mantener que los costos estimados para la totalidad del proyecto solamente incrementaron conforme a la inflación si la cifra actualizada solamente alcanza a cubrir la primera fase.

61 ASF, “Informe Especial: Infraestructura financiada con ingresos futuros”, octubre 2017; ASF - “Informe Especial: Estrategia de Fiscalización del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México”, octubre 2017

62 ASF, “Informe Especial: Infraestructura financiada con ingresos futuros”, octubre 2017, p. 29

Ilustración 2: ASF muestra costo total de inversión costeando sólo la primera fase

CONSTRUCCIÓN DEL NAICM (2015 – 2060)				
Obras	Fase 1 (2015-2020)	Fase 2 (2030)	Fase 3 (2040)	Fase 4 (2060)
Infraestructura Aeroportuaria				
Edificio Terminal de Pasajeros, Torre de control, Centro de operaciones, Estacionamientos, Estación intermodal de transporte.	√			
Vialidades de acceso	√		√	
Pistas de operación simultáneas	2, 3 y 6	4	1	5
Calles de rodaje	√	√	√	√
Terminal 2			√	
Diseño, Ingeniería y Gestión de Proyectos	√	√	√	√
Hidráulicas				
Lagunas, túneles y canales	√			
Desarrollos Sociales	√			
Costo Estimado (Millones de pesos)	186,092.0 ^{7/}	Pendiente	Pendiente	Pendiente

FUENTE: Elaborado por la Auditoría Superior de la Federación con información del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. e informes publicados por la Auditoría Superior de la Federación.

^{7/} Monto actualizado a 2017, de acuerdo con la cartera de inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el cual correspondió al monto original por 169,000.0 millones de pesos, determinado en 2014.

Fuente: Auditoría Superior de la Federación⁶³

Según la Cartera Pública de Inversión de la SHCP, con información actualizada al 2018, los costos totales y las cifras de rentabilidad socioeconómica del proyecto del NAICM han variado desde el 2014 solamente con el incremento de la inflación, como ya hemos mencionado.

⁶³ASF, “Informe Especial: Estrategia de Fiscalización del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México”, octubre 2017, p. 5.

Tabla 5: Comparación de cifras del NAICM entre 2014 y 2018

Dato	Evaluación Costo y Beneficio - 2014	Cartera Pública de Inversión SHCP - 2018	Incremento en porcentaje
Costo total de inversión	\$168,880,000,000.00	\$195,000,930,270.00	15.47%
Costo total del Programa y Proyecto de Inversión (PPI)	661958000000*	\$764,343,740,697.00	15.47%
Valor Presente Neto (VPN) Social	67939550000**	\$78,447,866,329.00	15.47%

*Evaluación Costo y Beneficio (Evaluación socioeconómica) del NAICM, realizada por SCT en 2014, Capítulo 5, p.2 - El documento se encuentra en la pestaña de Documentos en la Cartera Pública de Inversión del proyecto del NAICM, clasificado como "Evaluación socioeconómica" y el enlace para descargar dice "ACB VT.pdf"

**Esta cifra es el VPN calculado en la hoja de cálculo (Excel) que se utilizó para calcular los datos de la Evaluación Costo y Beneficio del NAICM en 2014. Esta hoja de cálculo se encuentra en la pestaña de Documentos en la Cartera Pública de Inversión del proyecto del NAICM, clasificada como "Cálculo de los indicadores de rentabilidad" y el enlace para descargar dice "Evaluación. VP xls (2).xls".

Fuente: elaboración propia con datos de la SHCP

Además, en la Cartera Pública de Inversión, dice que el proyecto de inversión del NAICM no cuenta con el 100% de la factibilidad económica y no presenta una justificación de por qué no la tiene; mientras que sí cuenta con el 100% de la factibilidad técnica, legal, ambiental y de "otro tipo" y, para cada una de estas factibilidades, proporcionan los documentos que comprueban tener el 100% de la factibilidad.⁶⁴

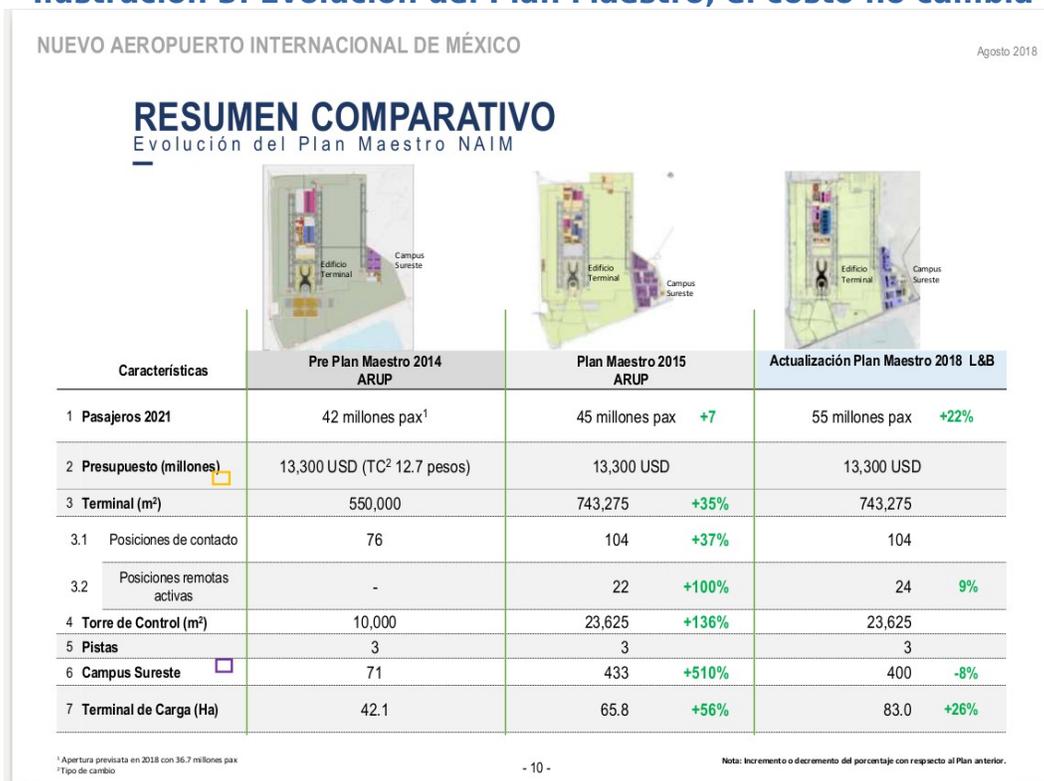
3.2.2.2 Costos según el GACM - USD\$13,300 millones, la cifra que nunca cambia

En 2014, los costos totales de inversión para todas las fases del proyecto fueron estimados en \$168,800 millones de pesos. El GACM tomó esta cifra en pesos y, utilizando el tipo de cambio de \$12.7 pesos por dólar, la convirtió a USD\$13,300 millones.⁶⁵ Desde entonces, según el GACM, el costo total del proyecto siempre ha sido \$13,300 millones de dólares, aun y cuando las dimensiones del proyecto crecieron estrepitosamente en comparación con el plan original, como se muestra en la siguiente diapositiva del GACM.

64 Cartera Pública de Inversión para el proyecto del NAICM dentro de la pestaña de "Factibilidades". La respuesta a la pregunta "¿El programa o proyecto de inversión cuenta con el 100% factibilidad económica?" es "No" y no presenta una justificación.

65 "GACM - Monto estimado de inversión y Plan Financiero", Diapositiva #2, Agosto 2018, <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Costos-y-Financiamiento-GACM.pdf>

Ilustración 3: Evolución del Plan Maestro, el costo no cambia



Fuente: GACM⁶⁶

Todas las contrataciones para el proyecto del NAICM se realizan en pesos mexicanos. Es inconsistente plantear que los verdaderos costos del proyecto siempre han sido USD\$13,300 millones y que la única variación de los costos se da en la cifra estimada en pesos mexicanos, exactamente conforme al tipo de cambio vigente; tendría que ser una coincidencia perfecta para que esto fuera verdad.

3.2.2.3 El punto de máxima incongruencia entre estas cifras

El punto de máxima incongruencia entre las dos cifras diferentes que usan paralelamente la SHCP y el GACM se evidencia cuando tienen que presentar las dos cifras en el mismo lugar. Por ejemplo, en la página de gobierno Proyectos México, hay información básica sobre los proyectos más importantes del país, y dos datos que incluyen para todos los proyectos son: “Inversión estimada MXN” e “Inversión estimada USD”. Para empatar las cifras de Inversión estimada MXN e Inversión estimada USD, se toma el tipo de cambio utilizado por la SHCP para el paquete económico 2018, que es \$18.4 pesos por dólar. Sin embargo, para el proyecto del NAICM, desaparece la “nota de pie” que indica el tipo de cambio utilizado para empatar las cifras estimadas en pesos y en dólares y aparecen las dos cifras que la SHCP y el GACM utilizan paralelamente, sin explicación alguna. Si se empataran estas dos cifras con el tipo de cambio de \$18.4 y la cifra que utiliza la SHCP fuera la correcta, entonces la inversión estimada en dólares que utiliza el GACM debería ser USD\$10,598 millones; o, si la cifra que utiliza el GACM fuera la

66 GACM, “Evolución del Plan Maestro”, Diapositiva #10, Agosto 2018, http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/transicion/mesas/GACM_Plan_Maestro.pdf

NAICM un mal negocio para México

correcta, entonces la inversión estimada en pesos que utiliza la SHCP debería ser \$244,720 millones de pesos. Recordemos que si SHCP declarase que los costos de inversión del NAICM han incrementado hasta \$244,720 millones de pesos, entonces tendría que solicitar, por ley, a la SCT y GACM una nueva Evaluación Costo y Beneficio con los costos actualizados.

Ilustración 4: Página de gobierno desaparece nota sobre tipo de cambio para el NAICM

MACROPROYECTO			
NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO (NAIM).			
SECTOR: TRANSPORTE			
Fecha de actualización		03/08/2018	
SIGUE ESTE PROYECTO			
Subsector:	Aeropuertos	Moneda del contrato:	Pesos mexicanos MXN
Macroproyecto:	Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)	Inversión estimada MXN:	Inversión estimada USD:
		195,000,930,270	13,300,000,000
▼ MOSTRAR TODO			
DESCRIPCIÓN			
PROYECTOS ASOCIADOS			
0041 NAIM: Construcción del Edificio del Centro Intermodal de Transporte Terrestre (CITT)			
0042 NAIM: Torre de Control de Tráfico Aéreo			

Fuente: Proyectos México⁶⁷

En la información sobre el NAICM, aparece una larga lista de Proyectos Asociados con la construcción del aeropuerto. Para cada uno de los proyectos asociados con el NAICM, que contienen cifras de inversión estimada, aparece la “nota al pie” que indica que se utiliza el tipo de cambio de \$18.4 pesos por dólar para empatar la cifra de inversión contratada en pesos mexicanos con la cifra estimada en dólares. En todos los proyectos asociados al NAICM, la cifra que varía con el tipo de cambio es la estimada en dólares; contrario al caso de la cifra que utiliza el GACM, en donde la cifra que varía es la contratada en pesos.

⁶⁷ https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico/#popme

Ilustración 5: Subproyectos asociados al NAICM sí tienen nota sobre tipo de cambio

PROYECTO	PROYECTO	PROYECTO
<p>CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO DEL CENTRO INTERMODAL DE TRANSPORTE TERRESTRE (CITT) DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO (NAIM). SECTOR: TRANSPORTE</p> <p>Fecha de actualización: 30/03/2018</p> <p>Macros proyecto: Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)</p> <p>Nombre corto del proyecto: 0041 NAIM, Construcción del Edificio del Centro Intermodal de Transporte Terrestre (CITT)</p> <p>Nombre del contrato: Pesos mexicanos MXN: 6,498,409,900</p>	<p>CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO DE LA TORRE DE CONTROL DE TRÁFICO AÉREO DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO (NAIM). SECTOR: TRANSPORTE</p> <p>Fecha de actualización: 30/03/2018</p> <p>Macros proyecto: Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)</p> <p>Nombre corto del proyecto: 0042 NAIM, Torre de Control de Tráfico Aéreo</p> <p>Nombre del contrato: Pesos mexicanos MXN: 1,242,171,349</p>	<p>DESARROLLO DE INGENIERÍA DETALLE Y CONSTRUCCIÓN DE SUBESTACIONES Y ACOMIDA ELÉCTRICA DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO (NAIM). SECTOR: ELÉCTRICIDAD</p> <p>Fecha de actualización: 30/03/2018</p> <p>Macros proyecto: 0043 NAIM, Desarrollo de Ingeniería Detalle y Construcción de Subestaciones y Acomida Eléctrica</p> <p>Nombre del contrato: Pesos mexicanos MXN: 114,846,394</p>
<p>CONSTRUCCIÓN DE PLANTAS CENTRALES DE SERVICIOS ESTE Y OESTE DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO (NAIM). SECTOR: TRANSPORTE</p> <p>Fecha de actualización: 30/03/2018</p> <p>Macros proyecto: Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)</p> <p>Nombre corto del proyecto: 0048 NAIM, Plantas Centrales de Servicios Este y Oeste</p> <p>Nombre del contrato: Pesos mexicanos MXN: 4,287,379,854</p>	<p>CONSTRUCCIÓN DEL ENTRONQUE DE INGRESO A LA TERMINAL AÉREA DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO (NAIM) CON LA AUTOPISTA PEÑÓN-TEXCOCO. SECTOR: TRANSPORTE</p> <p>Fecha de actualización: 01/02/2018</p> <p>Macros proyecto: Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)</p> <p>Nombre corto del proyecto: 0202 NAIM, Entronque Ingreso Terminal Aérea desde la Autopista Peñón-Tezcoco</p> <p>Nombre del contrato: Pesos mexicanos MXN: 253,859,994</p>	<p>CONSTRUCCIÓN DEL ENTRONQUE INGRESO ZONA MILITAR PEÑÓN - TEXCOCO EN CAMPUS SURESTE DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO (NAIM). SECTOR: TRANSPORTE</p> <p>Fecha de actualización: 30/03/2018</p> <p>Macros proyecto: 0206 NAIM, Entronque Ingreso Zona Militar Peñón - Tezcoco en Campus Sureste</p> <p>Nombre del contrato: Pesos mexicanos MXN: 205,339,850</p>
<p>MEJORA DE SUELOS Y CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTOS DEL LADO AIRE DE LAS PLATAFORMAS DE LA TERMINAL DEL EDIFICIO SATELITE Y DE LAS TERMINALES DE CARGA Y DE MANTENIMIENTO DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO (NAIM). SECTOR: TRANSPORTE</p> <p>Fecha de actualización: 12/04/2018</p> <p>Macros proyecto: Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)</p> <p>Nombre corto del proyecto: 0703 NAIM, Plataformas de la Terminal del Edificio Satélite, de la Terminal de Carga y de Mantenimiento</p> <p>Nombre del contrato: Pesos mexicanos MXN: 7,453,531,972</p>	<p>CONSTRUCCIÓN DE LA RED ELÉCTRICA DE MEDIA TENSIÓN EN 23 KILOVOLTS DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO (NAIM). SECTOR: ELÉCTRICIDAD</p> <p>Fecha de actualización: 26/01/2018</p> <p>Macros proyecto: Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)</p> <p>Nombre corto del proyecto: 0702 NAIM, Red de Distribución Eléctrica de Media Tensión</p> <p>Nombre del contrato: Pesos mexicanos MXN: 3,056,000,412</p>	<p>CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE TUBERÍAS HINCADAS DEL SISTEMA DE DRENAJE PROFUNDO DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO (NAIM). SECTOR: AGUA Y MEDIO AMBIENTE</p> <p>Fecha de actualización: 20/06/2018</p> <p>Macros proyecto: Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)</p> <p>Nombre corto del proyecto: 0715 NAIM, Drenaje Profundo para Faja Verde</p> <p>Nombre del contrato: Pesos mexicanos MXN: 1,399,741,819</p>

Fuente: Proyectos México⁶⁸

3.3 Los costos seguirán escalando

La diferencia abismal entre los costos totales de inversión estimados en los planes maestros desarrollados por Arup Group en 2014, en donde se muestra que el NAICM es viable, y los costos estimados en la actualidad para la primera fase del proyecto, se puede explicar en buena medida por las siguientes razones:

- Los planes maestros de Arup fueron desarrollados antes de que se eligiera el diseño extremadamente ostentoso y extravagante de la firma arquitectónica del esposo de la hija de Carlos Slim, Fernando Romero, en sociedad con la firma del arquitecto Norman Foster.
- Aun cuando los desarrolladores del NAICM estaban advertidos de que construir un aeropuerto sobre el terreno del Lago de Texcoco sería un trabajo de ingeniería terriblemente complicado, la realidad de la complejidad del terreno rebasó las estimaciones preliminares. Esto también ha causado un retraso en el inicio de la entrada en operación del NAICM; se pretendía empezar a operarlo en octubre 2020 y actualmente se estima que entre en operaciones en 2023.⁶⁹

En septiembre 2018, la Academia de Ingeniería de México publicó un análisis técnico sobre las opciones para mejorar la situación de infraestructura aeroportuaria en el Valle de México (NAICM o Santa Lucía). En este dictamen, la AIM determina que el costo

68 https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico/#popme

69 Academia de Ingeniería de México “Opciones para el Nuevo Aeropuerto Internacional de México – ANÁLISIS TÉCNICO”, Septiembre 5, 2018, p.5 - <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/AIM-An%C3%A1lisis-T%C3%A9cnico-sobre-AICM.pdf>

estimado actual del NAICM de \$300,000 millones de pesos probablemente aumentará.⁷⁰ La AIM explica que la incertidumbre sobre los costos de inversión de un proyecto disminuyen conforme avanza el proyecto: “al inicio de un proyecto, cuando se tienen pocos estudios y el diseño es de tipo conceptual, la incertidumbre es máxima, mientras que cuando un proyecto ha adquirido sus insumos más críticos y costosos, su incertidumbre es mucho menor”.⁷¹ Dependiendo de la incertidumbre con la que se hace un estimado de costos, se pueden clasificar de la siguiente manera:

Tabla 6: Clases de estimaciones de acuerdo a su nivel de incertidumbre

Estimado	Características
Clase I -	Muy baja incertidumbre (de -5% a +10%)
Clase II -	Baja incertidumbre (de -10% a +20%)
Clase III -	Media incertidumbre (de -15% a +25%)
Clase IV -	Alta incertidumbre (de -25% a +75%)
Clase V -	Muy alta incertidumbre (de -50% a +100%)

Fuente: Dictamen de la AIM, p. 12⁷²

De acuerdo con el dictamen de la AIM, dado el nivel de avance y definición del NAICM, los estimados actuales de costos de inversión en infraestructura aeroportuaria son de Clase III, de media incertidumbre. Recordemos que los costos de inversión para la primera fase también incluyen inversiones en infraestructura vial y de conectividad (transporte colectivo) necesarios para que el NAICM pueda operar. Las obras de vialidades y transporte colectivo programadas para el NAICM apenas están en etapa preliminar de muy alta incertidumbre; la AIM clasifica los estimados de estas obras complementarias como de Clase V.

Según el dictamen de la AIM, el costo total de inversión para la primera fase del NAICM podría subir hasta \$439,330 millones de pesos: “No se debe considerar exagerado utilizar la cifra máxima, dado que existen muchos ejemplos que confirman la posibilidad de que así suceda. Por ejemplo, el primer estimado del aeropuerto del proyecto Texcoco en 2014, entonces Clase V, era de 120,000 millones de pesos y hoy se estima en 285,000 millones de pesos, con alta probabilidad de terminar siendo mayor”.⁷³

70 Academia de Ingeniería de México, “Opciones para el Nuevo Aeropuerto Internacional de México - ANÁLISIS TÉCNICO”, Septiembre 5, 2018, p.5 - <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/AIM-An%C3%A1lisis-T%C3%A9cnico-sobre-AICM.pdf>

71 Academia de Ingeniería de México, “Opciones para el Nuevo Aeropuerto Internacional de México - ANÁLISIS TÉCNICO”, Septiembre 5, 2018, p.13 - <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/AIM-An%C3%A1lisis-T%C3%A9cnico-sobre-AICM.pdf>

72 Obtenida de Notas para Ingenieros de Proyecto, Volumen 1 - Procesos de Ingeniería en Proyectos de Infraestructura, José F. Albarrán, Ed. LIMUSA, ISBN-978-607-00-6286-5

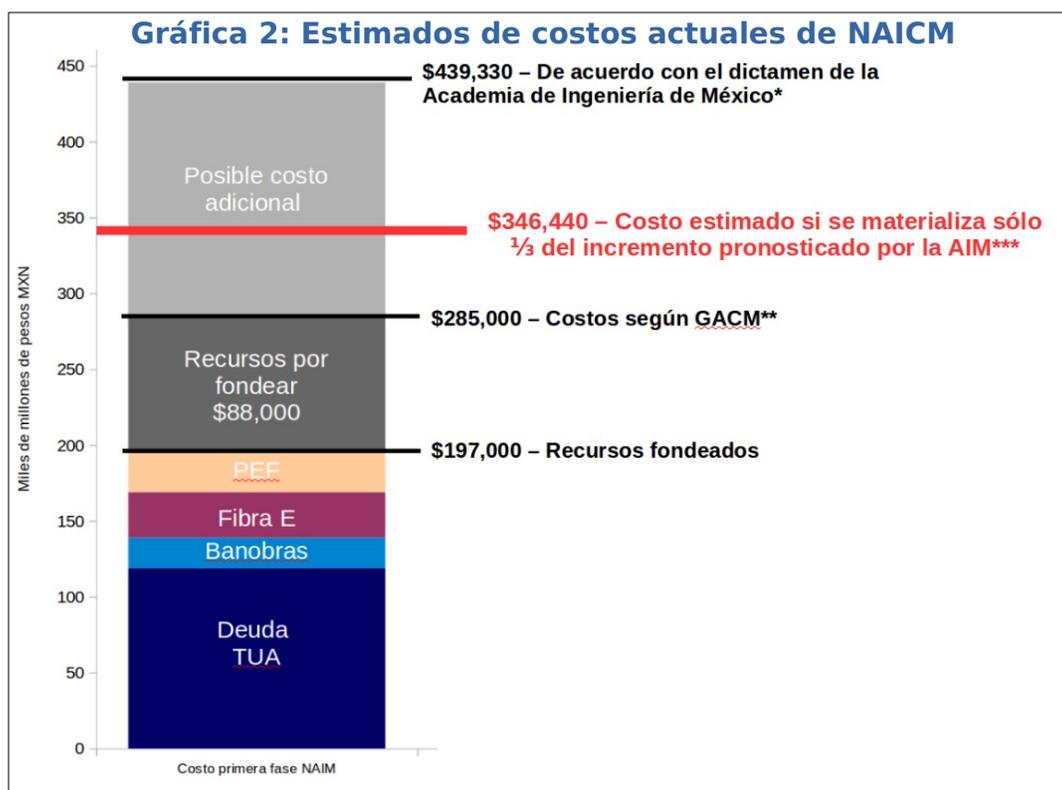
73 Academia de Ingeniería de México, “Opciones para el Nuevo Aeropuerto Internacional de México - ANÁLISIS TÉCNICO”, Septiembre 5, 2018, p.14 - <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/AIM-An%C3%A1lisis-T%C3%A9cnico-sobre-AICM.pdf>

Tabla 7: Estimados de costos de inversión según la AIM

Proyecto	Concepto	Clase de incertidumbre	Costo mínimo (\$MXN)	Costo máximo (\$MXN)
NAICM (Texcoco)	Aeropuerto	III	\$242,250,000,000.00	\$356,250,000,000.00
	Suministro de energía	III	Incluidas en el estimado anterior	
	Obras hidráulicas	III	Incluidas en el estimado anterior	
	Vialidades	V	\$18,500,000,000.00	\$74,000,000,000.00
	Medios de transporte colectivo	V	\$2,027,000,000.00	\$9,080,000,000.00
	Total			\$262,770,000,000.00

Fuente: Dictamen de la AIM⁷⁴

La siguiente gráfica presenta los estimados de costos de inversión según el GACM y según la AIM. En este reporte, vamos a hacer cálculos para determinar la viabilidad económica y social del NAICM usando diferentes escenarios. Para ser conservadores en nuestros cálculos, vamos a asumir que se van a materializar solamente un tercio de los costos adicionales que pronostica la AIM; nuestro estimado para la primera fase sería \$346,440 millones de pesos. La gráfica también hace un desglose de cuánto de los costos de inversión ya están fondeados y cómo se fondearon, y de cuánto es lo que falta por fondear.



Fuente: elaboración propia con datos del GACM y la AIM

74“Opciones para el Nuevo Aeropuerto Internacional de México - ANÁLISIS TÉCNICO”, Academia de Ingeniería de México, Septiembre 5, 2018, p.13

NAICM un mal negocio para México

Notas: *La AIM determinó que el costo estimado actual de \$300,000 millones de pesos probablemente aumentará, el costo máximo que estiman es de \$439,330 millones de pesos.⁷⁵

**Segun el GACM el proyecto sigue costando USD\$13,300 millones. Sin embargo, dado que el tipo de cambio actualmente ronda los \$19 pesos por dólar, la conversión de USD\$13,300 millones a pesos sería de aproximadamente \$252,700 millones de pesos. Para presentar su cifra de costos actualizados, el GACM hace la conversión para los costos en pesos utilizando un “tipo de cambio forward” de junio 2020 de \$21.4 pesos por dólar, lo que equivale a \$285,000 millones; no está claro por qué utilizan este tipo de cambio.⁷⁶ Esta cifra también incluye una reducción de costos de \$10,900 millones de pesos en supuestos ahorros que pretenden implementar, las llamadas ingenierías de valor.⁷⁷

***El estimado de costo que utilizaremos en los cálculos de viabilidad se calculó de la siguiente manera: Para ser conservadores en los cálculos, se asume que solamente un tercio de los costos adicionales que pronostica la AIM se van a materializar, entonces: a los \$300,000 estimados actualmente les sumamos el resultado de la siguiente operación $(\$439,330 - \$300,000)/3 = \$46,440$. El estimado total es \$346,440 millones de pesos.

3.3.1 EL NAICM está en una crisis de financiamiento

La pérdida de control sobre los costos del NAICM ha hecho que el proyecto entre en una crisis de financiamiento para costear tan sólo la primera fase del proyecto. La siguiente diapositiva muestra que el GACM no tiene los recursos para financiar los costos de inversión. De los \$285,000 millones que según el GACM va a costar la primera fase, tan sólo se tienen \$197,000 millones (el 70%); esto es suponiendo que la cifra de costos del GACM no esté subestimada y que no van a continuar subiendo los costos. Dado que probablemente sigan subiendo los costos, el gobierno va a tener que utilizar recursos del presupuesto federal o endeudar aun más el proyecto para evitar que la construcción de la primera fase quede en obra negra.

75 Academia de Ingeniería de México, “Opciones para el Nuevo Aeropuerto Internacional de México – ANÁLISIS TÉCNICO”, Septiembre 5, 2018, p. 5, <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/AIM-An%C3%A1lisis-T%C3%A9cnico-sobre-AICM.pdf>

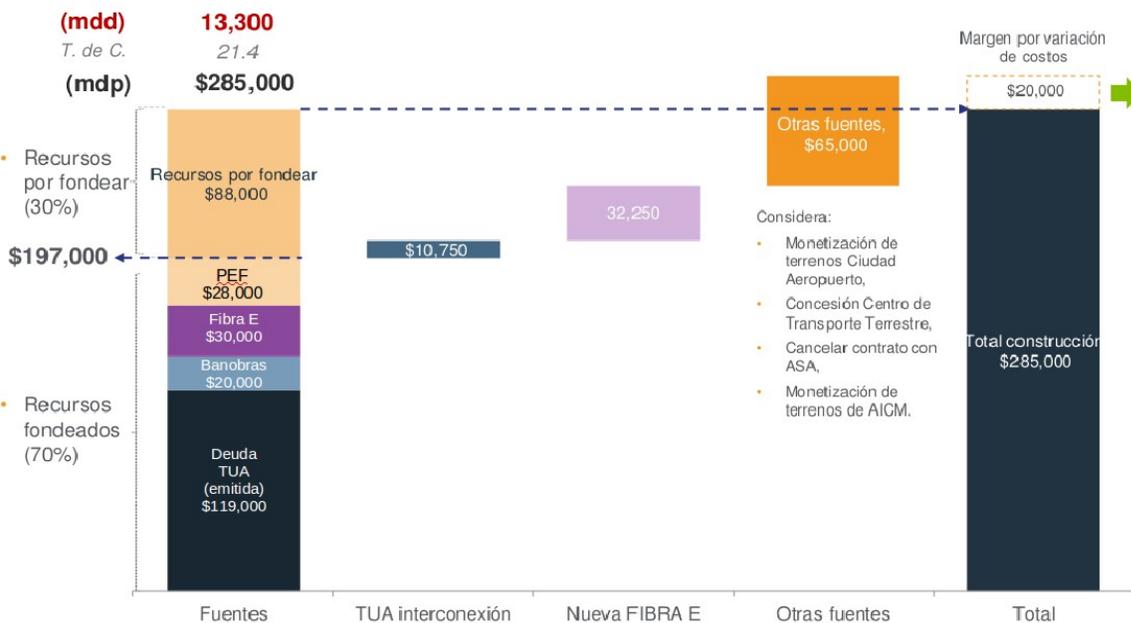
76 “GACM: Monto estimado de inversión y plan financiero” - Agosto 2018, pie de nota en diapositiva #7, <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Costos-y-Financiamiento-GACM.pdf>

77 “GACM: Monto estimado de inversión y plan financiero” - Agosto 2018, pie de nota en diapositiva #11, <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Costos-y-Financiamiento-GACM.pdf>

Ilustración 6: Recursos por fondear para primera fase del NAICM

Situación financiera potencial

- El Presupuesto de Inversión actualizado se ha ido fondando a través de diferentes instrumentos y con recursos de distintas fuentes.
- A la fecha, se tiene fondado el 70% del presupuesto de inversión.



Fuente: Parsons y GACM.
Nota: Otras en millones de pesos.

8

NUEVO AEROPUERTO
INTERNACIONAL
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Fuente: GACM⁷⁸

Las medidas que el GACM está proponiendo para solventar esta crisis de financiamiento son alarmantes:

- **Vender los terrenos del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y de la Ciudad Aeropuerto (Aerotrópolis)** - Se suponía que la eventual venta de estos terrenos federales iba a representar un ingreso adicional para la nación y que el gobierno haría obras de beneficio social con esos recursos. Actualmente, el GACM está proponiendo vender los terrenos tan solo para poder costear la construcción del NAICM. El grado de la crisis de financiamiento se refleja en el hecho de que, en una diapositiva del GACM de julio 2018⁷⁹ (la que se muestra arriba es de agosto 2018), el GACM no incluía la venta de los terrenos del AICM como medida necesaria para fondear la primera fase, solamente los terrenos de la Ciudad Aeropuerto del NAICM. Esa diapositiva de julio 2018 también proponía solamente modificar el contrato de la ASA; la de agosto propone cancelarlo.⁸⁰

78 "GACM - Monto estimado de inversión y plan financiero", Diapositiva #8 , <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Costos-y-Financiamiento-GACM.pdf>

79 "Situación Actual del Nuevo Aeropuerto - presentación" Julio 2018, diapositiva #9 - <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/180716-Situacio%C3%ACn-Actual-del-Nuevo-Aeropuerto-presentacio%C3%ACn-2.pdf>

80 "Situación Actual del Nuevo Aeropuerto - presentación" Julio 2018, diapositiva #9 -

- **Endeudar aun más el proyecto con una nueva Fibra E** - Actualmente, el proyecto está severamente endeudado. Financiarlo a través de más y más deuda le pondría una presión insostenible a la rentabilidad financiera del NAICM. Desarrollaremos este tema en la siguiente sección.
- **Empezar a cobrar TUA de interconexión** - El GACM propone crear un cobro adicional a los pasajeros que vuelan hacia el AICM solamente para tomar otro vuelo de conexión y llegar a su destino final. Se supone que uno de los problemas más grandes de tener un aeropuerto saturado es que la falta de competitividad puede resultar en precios más caros para los usuarios; el GACM estaría encareciendo aún más el uso del aeropuerto en lo inmediato con este cobro adicional.

3.3.2 Más deuda es insostenible

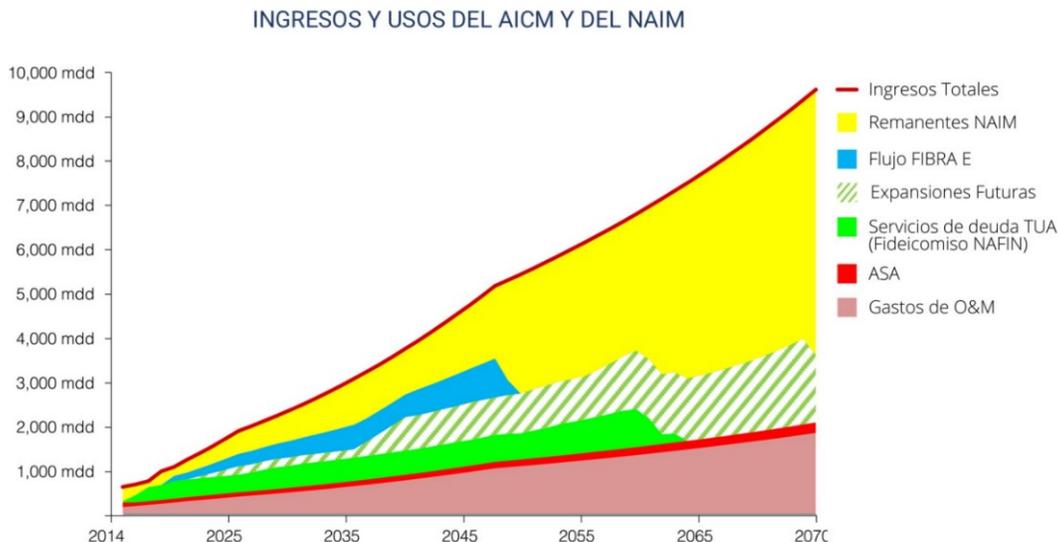
Actualmente, el proyecto está severamente endeudado. De los \$197,000 millones de pesos que el GACM ha obtenido para fondear la primera fase del proyecto, \$149,000 millones (el 76%) lo ha conseguido endeudando la operación del NAICM a través de una Fibra E y emisiones de bonos verdes que se repagarán con ingresos futuros de la operación del aeropuerto; con la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) más precisamente.

En la siguiente gráfica, donde el GACM proyecta los ingresos y gastos de la operación del NAICM:

- el área roja son los gastos de operación y mantenimiento.
- el área verde son los gastos ya comprometidos para repagar con intereses los \$119,000 millones conseguidos a través de la emisión de los bonos verdes.
- el área azul son los gastos ya comprometidos para repagar con intereses los \$30,000 millones conseguidos a través de la Fibra E.
- el área amarilla son las ganancias contables que tendría el aeropuerto al final de cada año.

Gráfica 3: Proyección de gastos e ingresos del NAICM hasta el 2070

PROYECTO AUTOFINANCIABLE



Fuente: GACM⁸¹

El sobre-endeudamiento del proyecto se ve reflejado en los angostos márgenes de ganancias proyectados para los primeros 15 o 20 años de operación del NAICM. Podría parecer que las ganancias a partir del 2050 son lo suficientemente grandes como para creer que el proyecto es rentable, pero hay que recordar que el valor del dinero en el futuro tan lejano vale muchísimo menos que el dinero en el corto plazo. (Por ejemplo, no es rentable invertir \$1,000 pesos en construir un negocio que va a dejar ganancias de \$2,500 pesos dentro de 30 años, porque esos \$1,000 pesos se pueden mejor meter al banco y con puros intereses, en 30 años, el banco puede retornar \$3,000 pesos).

Además, los costos de operación y mantenimiento del NAICM actualmente son una incógnita; tanto ingenieros como arquitectos que están a favor o en contra de la continuación del NAICM estiman que los costos serán muy elevados.⁸² Esto, en gran medida, por las características del terreno donde se está construyendo, por las condiciones hidrológicas de la zona y por el ostentoso diseño arquitectónico del edificio terminal.⁸³ Es probable que cuando se sepan los verdaderos costos de operación y

81 GACM, "Situación actual del Nuevo Aeropuerto", Diapositiva #10, Julio 2018, http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/transicion/respuestas/Anexo3/180716_Situacion_Actual_del_Nuevo_Aeropuerto_presentacion.pdf

82 Academia de Ingeniería de México, "Opciones para el Nuevo Aeropuerto Internacional de México - ANÁLISIS TÉCNICO", Septiembre 5, 2018, p. 3, <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/AIM-An%C3%A1lisis-T%C3%A9cnico-sobre-AICM.pdf> ; Dictamen de Asociación de Ingenieros y Arquitectos de México, p.3, <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/AIAM-Asociaci%C3%B3n-de-Ingenieros-y-Arquitectos-de-M%C3%A9xico-Anexo-2-HIDRAULICA.pdf>

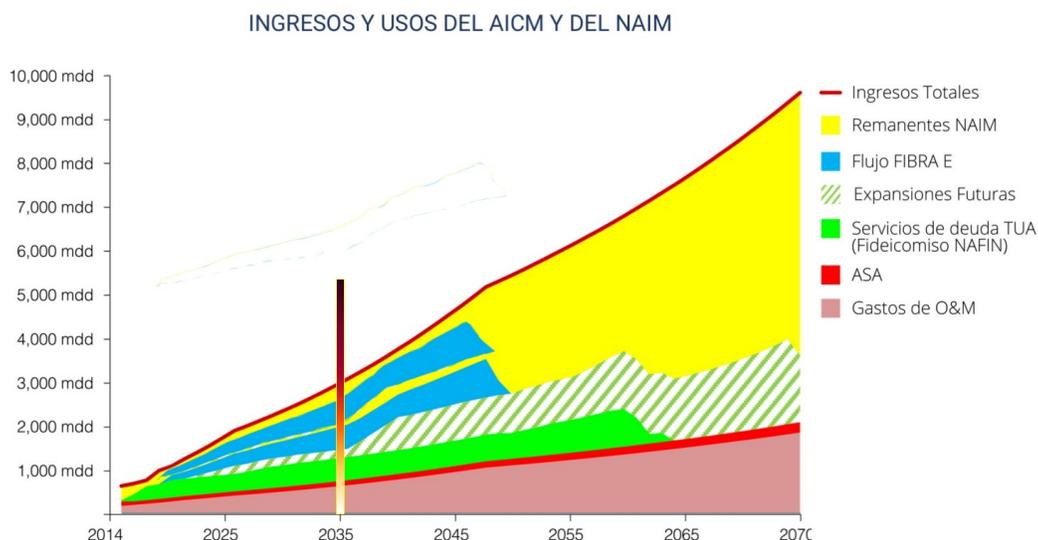
83 Academia de Ingeniería de México, "Opciones para el Nuevo Aeropuerto Internacional de México - ANÁLISIS TÉCNICO", Septiembre 5, 2018, p. 3-4, 29

NAICM un mal negocio para México

mantenimiento del NAICM, los márgenes de ganancias se hagan aún más estrechos.

El proyecto ya no soporta más endeudamiento de los ingresos futuros. La siguiente gráfica muestra los márgenes de ganancias si se buscan los \$32,500 millones a través de una nueva Fibra E para fondear la primera fase, como propone el GACM. (Asumiendo que se repagarían en términos similares a los de la deuda de la primera Fibra E).

Gráfica 4: Proyección de gastos e ingresos con deuda de nueva Fibra E



Fuente: modificación propia de diapositiva del GACM⁸⁴

Cuando se materialicen los incrementos de los verdaderos gastos de operación y mantenimiento, el NAICM va a operar con ganancias mínimas o pérdidas hasta que se terminen de repagar las deudas. Esto pone en riesgo grave que el proyecto no tenga la capacidad de autofinanciar las siguientes fases de expansión. Desde que empiecen las operaciones del NAICM hasta 2035, se planea construir dos pistas de aterrizaje más y dos edificios satélites y, en 2036, está planeado tener listo el segundo edificio terminal.⁸⁵ Si el NAICM opera con ganancias mínimas o pérdidas durante este periodo, el GACM va a tener que costear la segunda fase del proyecto con más deuda o con recursos federales.

3.4 Inviabilidad socioeconómica

En esta sección mostramos los datos que nos permiten determinar si el NAICM es viable económica y socialmente conforme lo establecido en la LFPRH. La hoja de cálculo con la que se realizó la Evaluación Costo y Beneficio del NAICM en 2014 es accesible a través de la Cartera Pública de Inversión de la SHCP. Usando esta hoja de cálculo y

<https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/AIM-An%C3%A1lisis-T%C3%A9cnico-sobre-AICM.pdf>

84 GACM “Situación actual del Nuevo Aeropuerto”, Diapositiva #10, Julio 2018, http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/transicion/respuestas/Anexo3/180716_Situacion_Actual_del_Nuevo_Aeropuerto_presentacion.pdf

85 GACM “Evolución del Plan Maestro”, Diapositiva #25, Agosto 2018, http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/transicion/mesas/GACM_Plan_Maestro.pdf

NAICM un mal negocio para México

haciendo las modificaciones necesarias que se explican en la nota metodológica al final de este capítulo, podemos analizar la viabilidad del proyecto del NAICM frente a diferentes escenarios de aumentos en los costos de inversión, aumentos en los costos de operación y mantenimiento y aumentos en las demandas proyectadas.

Con base en esta hoja de cálculo, podemos asegurar que las cifras de rentabilidad económica y social que presenta el GACM en la siguiente diapositiva están calculadas con los costos de inversión desactualizados y severamente subestimados; por lo tanto, representa información no confiable. Como se dijo anteriormente, la TIR Social es la cifra más importante para determinar si un proyecto de obra pública debe realizarse o no, tal y como lo establece la ley.

Ilustración 7: GACM presenta estimaciones con costos no actualizados

La rentabilidad financiera y social del proyecto se incrementa



- Mayores beneficios sociales resultan en rentabilidad social mayor:
 1. Potencializar el desarrollo regional
 2. Mejora en la calidad de los servicios por el aumento en la capacidad aeroportuaria

- Rendimiento financiero se duplica:
 1. La mayor demanda incrementa los ingresos aeroportuarios y no aeroportuarios
 2. Los ingresos esperados se incrementan

11

1/ En términos reales, conforme al ACB. Cifras preliminares. Incluye beneficios adicionales.

2/ En términos nominales. Asume inflación de 3.5% en pesos y 2.0% en dólares. Cifras preliminares.

NUEVO AEROPUERTO
INTERNACIONAL
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Fuente: GACM⁸⁶

Lo que pretende establecer el GACM en estas diapositivas es que, debido a que el tráfico de pasajeros en el AICM creció tanto en los últimos años, tuvieron que recalibrar las proyecciones de la demanda del NAICM a la alza y por lo tanto, los beneficios socioeconómicos incrementaron. La cifra de la TIR Social del Plan Original coincide perfectamente con la de la hoja de cálculo utilizada para la Evaluación Costo y Beneficio original. Sabemos que la TIR Social del Plan Actualizado no está calculada usando los costos de inversión actuales, porque de haber sido calculada con los costos de inversión de \$285,000 millones de pesos, el incremento en la demanda tendría que haber sido de aproximadamente 72% para que la TIR Social resultara en 14.4%. Parece improbable que

86 GACM “Monto estimado de inversión y Plan Financiero”, Diapositiva #10, Agosto 2018, <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/Costos-y-Financiamiento-GACM.pdf>

NAICM un mal negocio para México

la demanda y los beneficios totales del proyecto hayan crecido 72%. En el mejor de los casos, la proyección de la demanda incrementó 25% comparada con las proyecciones realizadas en 2015; esto se desarrolla más adelante en esta sección.

Parámetros de variación. La hoja de cálculo nos permite hacer fácilmente tres tipos de variaciones para determinar cuales son los límites de la viabilidad del NAICM. Estos tres parámetros de variación son los más importantes en una Evaluación de Costo y Beneficio:

- Variación en los costos totales de inversión
- Variación en los costos de operación y mantenimiento
- Variación en los beneficios totales conforme la variación de la demanda

3.4.1 Costos de operación y mantenimiento

La siguiente tabla muestra que los costos de operación y mantenimiento proyectados en la hoja de cálculo son prácticamente los mismos que los costos de operación y mantenimiento actuales del AICM. Esto significa que estos costos están subestimados en la Evaluación Costo y Beneficio original, ya que el NAICM, al incrementar la cantidad de pasajeros con respecto al AICM, lógicamente tendrá costos de mantenimiento y operación mayores.

Tabla 8: Los costos de operación y mantenimiento del NAICM están subestimados

	Operación del AICM			Proyecciones para operación NAICM		
	2015	2016	2017	2021	2022	2023
Costos de operación y mantenimiento (millones)	\$5,614.50	\$6,123.30	\$6,275.40	\$6,298.80	\$6,529.90	\$6,744.30
Pasajeros (millones)	38.4	41.7	44.7	55	58.1	61.4
Cambio en costos de operación y mantenimiento respecto al 2017 (%)				0.40%	4.10%	7.50%
Cambio en número de pasajeros respecto al 2017 (%)				23.00%	30.00%	37.40%

Fuente: elaboración propia con datos de los estados financieros del AICM⁸⁷ y la hoja de cálculo utilizada para la Evaluación Costo y Beneficio del NAICM

La entrada en operación del NAICM estaba originalmente planeada para el 2021. Las proyecciones de demanda del Plan Maestro del 2017 estimaban que, en 2021, el NAICM iba a recibir 55 millones de pasajeros, 23% más de los que recibió el AICM en 2017. Además del fuerte incremento en pasajeros, se espera que el NAICM vaya a tener costos elevados por las características del terreno donde se está construyendo, las condiciones hidrológicas de la zona y el ostentoso diseño arquitectónico del edificio terminal.⁸⁸

Según la Evaluación Costo y Beneficio del 2014, dos factores tienen impactos

87 Estados financieros del AICM 2016-2015 , disponibles en: <https://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/Archivos/files/EstadosFinancieros/DictamenAICM2016.pdf>; Estados financieros del AICM 2017-2016 , disponibles en: <https://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/Archivos/files/EstadosFinancieros/DictamenAICM2017.pdf> Gastos de Operación y mantenimiento = "Servicios personales" + "Materiales y suministros" + "Servicios generales" - "Aprovechamiento derivado del contrato de cesión de TUA"

88 "Opciones para el Nuevo Aeropuerto Internacional de México - ANÁLISIS TÉCNICO", Academia de Ingeniería de México, Septiembre 5, 2018, p.3,4 - <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/08/AIM-An%C3%A1lisis-T%C3%A9cnico-sobre-AICM.pdf>

directos en la estimación de los gastos de operación y mantenimiento del NAICM:

- el número de pasajeros atendidos
- las dimensiones de la infraestructura de operación del aeropuerto

Ilustración 8: Estimación de gastos de operación y mantenimiento del NAICM

La estimación de los gastos operativos y de mantenimiento del NAICM está ligada a número de pasajeros, tamaño de terminal e ingresos

Rubro	Número de pasajeros	Dimensiones de terminal	Ingresos aeropuerto
Servicios personales	✓	✓	
Materiales generales	✓	✓	
Servicios generales		✓	
Muebles, inmuebles y otros	✓	✓	
Impuestos y otros ¹			✓

Fuente: Evaluación Costo y Beneficio del NAICM, realizada por la SCT en 2014⁸⁹

En la siguiente tabla con datos del GACM se aprecian los cambios en las dimensiones de la infraestructura planeada construir solamente en la primera fase del proyecto, lo que nos ayuda a dimensionar qué tan subestimados están los costos de operación y mantenimiento en la Evaluación Costo y Beneficio del 2014.

Tabla 9: Cambios en la dimensiones de la infraestructura para la primera fase

	Plan maestro 2014	Plan Maestro 2018	Cambio porcentual
Edificio Terminal 1 (m ²)	550000	743275	35.10%
Torre de control (m ²)	10000	23625	136.30%
Campus sureste (m ²)	710000	4000000	463.40%
Terminal de carga (m ²)	421000	830000	97.10%

Fuente: Elaboración propia con datos del GACM⁹⁰

Hay que recordar que para el desarrollo total del NAICM, se va a construir una segunda terminal que se planea tener lista en 2036 y que además se van a construir 3 edificios satélites. La siguiente tabla compara las dimensiones totales del máximo

89 Evaluación Costo y Beneficio (Evaluación socioeconómica) del NAICM, realizada por SCT en 2014 - El documento se encuentra en la pestaña de Documentos en la Cartera Pública de Inversión del proyecto del NAICM, clasificado como "Evaluación socioeconómica" y el enlace para descargar dice "ACB VT.pdf"

90 Diapositiva #10, GACM - Evolución del Plan Maestro, Agosto 2018 - http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/transicion/mesas/GACM_Plan_Maestro.pdf

NAICM un mal negocio para México

desarrollo del AICM y del NAICM y deja claro que no es posible que los costos de operación y mantenimiento del NAICM sean similares a los del AICM.

Tabla 10: Dimensiones del AICM y NAICM en sus máximos desarrollos

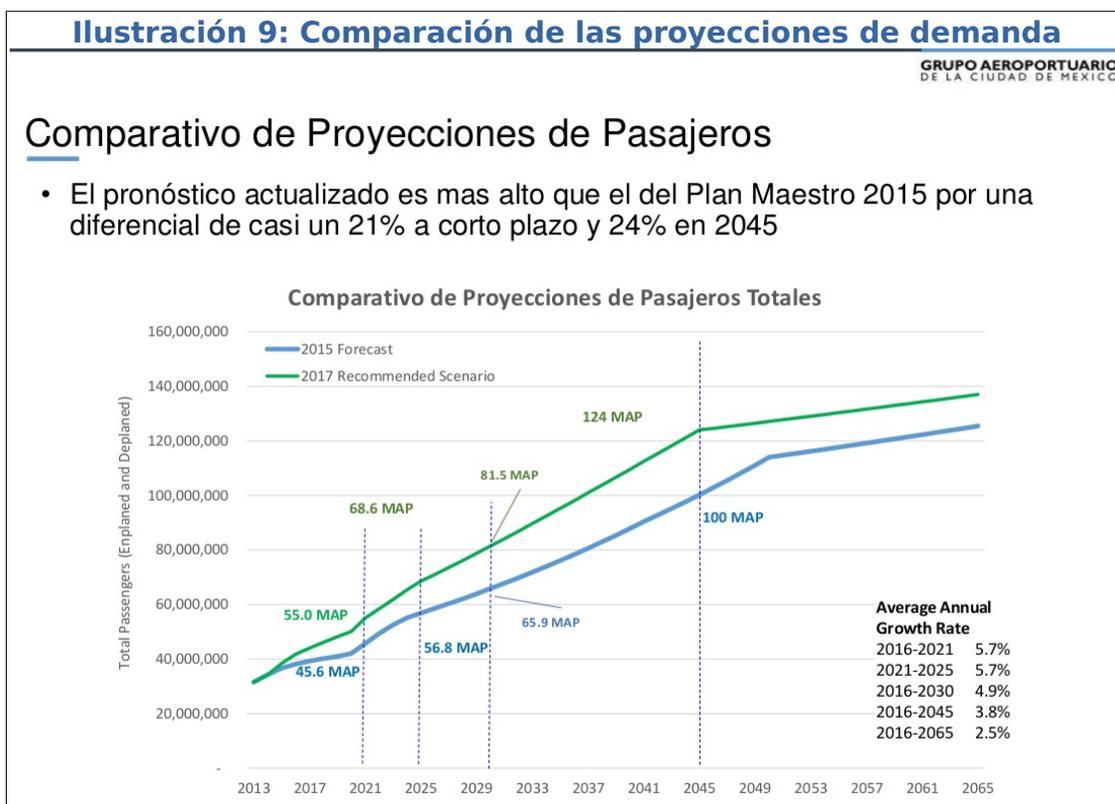
	AICM: Terminal 1 + Terminal 2	NAICM: Terminal 1 + Terminal 2 + 3 edificios satélites	Cambio porcentual
Superficie (m ²)	574803	1600000	178.40%

Fuente: Elaboración propia con datos del AICM y GACM

Suponiendo que se concretan los aumentos en la demanda de pasajeros proyectada por el GACM (que estimamos en 25% como máximo, ver siguiente sección) y dado que los cambios entre el plan maestro del 2014 y del 2018 en las dimensiones de la infraestructura planeada para la primera fase del NAICM son importantes, que la diferencia en las dimensiones de los aeropuertos son grandes y que el proyecto tiene las complicaciones del terreno, de ubicación y de un diseño arquitectónico extravagante antes mencionadas, es plausible estimar que los costos de operación y mantenimiento van a incrementar al menos un 50% con respecto a los proyectados en la Evaluación Costo y Beneficio original.

3.4.2 Variación de la demanda

En 2017, el GACM contrató a L&B para que actualizara el Plan Maestro, dado que el tráfico de pasajeros en el AICM rebasó las estimaciones que tenían. La siguiente diapositiva de L&B muestra cómo incrementó la demanda proyectada, pero no se explican los modelos utilizados para modificarla a la alza.



Fuente: GACM con datos de L&B

Para ser conservadores en nuestros cálculos, asumimos que la demanda en efecto va a crecer 25% con respecto a la calculada en 2015. También asumimos que la relación es perfecta entre crecimiento en la demanda y crecimiento de los beneficios totales del proyecto, aun sabiendo que los beneficios totales incluyen otras cosas que no están ligadas perfectamente a la demanda de pasajeros, como servicios adicionales de transporte de carga, mejora en la calidad del servicio y otros beneficios. Creemos que un total de 25% es lo máximo que pudo haber crecido la proyección de la demanda porque ni en los puntos donde hay más distancia entre la proyección del 2015 y la del 2017 hay más de 25% de diferencia. Esto se muestra en la siguiente gráfica que recopila los datos de las dos gráficas de las proyecciones de demanda aquí presentadas.

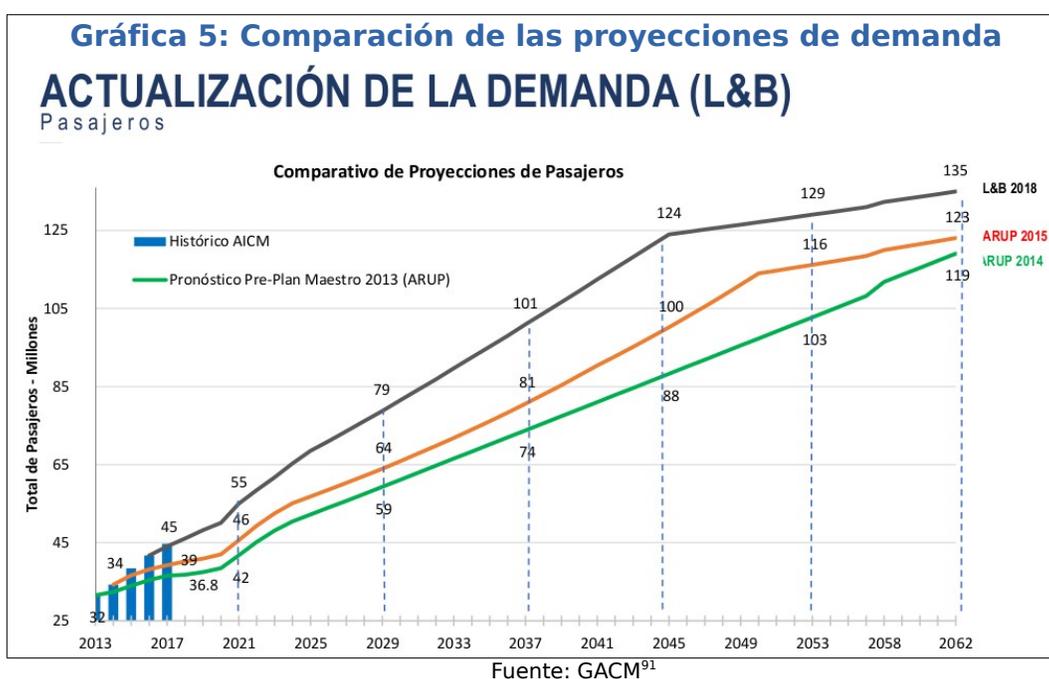


Tabla 11: Comparación entre proyecciones en los puntos que se muestran en las gráficas

Proyecciones (millones de pasajeros)	2021	2025	2029	2030	2037	2045	2053	2062
Arup 2015	55	68.6	79	81.5	101	124	129	135
L&B 2017	45.6	56.8	64	65.9	81	100	116	123
Incremento	20.60%	20.80%	23.40%	23.70%	24.70%	24.00%	11.20%	9.80%

Fuente: Elaboración propia con gráficas de GACM

Hemos realizado nuestras estimaciones de los cálculos de viabilidad con estos dos supuestos:

- la demanda proyectada incrementa máximo 25%
- los costos de operación y mantenimiento incrementan mínimo 50%

91 GACM “Evolución del Plan Maestro, Agosto 2018” Diapositiva #8, http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/transicion/mesas/GACM_Plan_Maestro.pdf

3.5 Conclusiones sobre la viabilidad del NAICM

La siguiente tabla muestra los costos totales de inversión que harían que la TIRS del NAICM cayera por debajo del 10% en los varios escenarios planteados, en los cuales:

- la demanda varía de un +15% hasta +25%
- los costos de operación y mantenimiento varían de un +25% hasta +100% (consideramos, según lo planteado en el apartado anterior sobre la variación de costos, que los escenarios con aumentos de 50% y 75% son los **escenarios probables**)

Los resultados muestran que el costo actual estimado de \$346,440 millones de pesos, el cual asume que sólo se materializarían un tercio de los costos adicionales pronosticados por la AIM, está por encima de los costos que harían inviable todos los **escenarios probables**.

Tabla 12: Tabla con los escenarios planteados (en azul los escenarios probables)

Demanda (%)	Costos de operación y mantenimiento (%)	Costos de inversión (%)	Costo total de inversión (\$)	TIR Social (%)	Viabilidad del NAICM con costo estimado de \$346,440 mdp
25	25	76.5	\$356,573,945,784.00	9.99	Viable
25	50	69.3	\$342,028,153,095.00	9.99	Inviabile
25	75	62.2	\$327,684,385,304.00	9.99	Inviabile
25	100	54.9	\$312,936,567,717.00	9.99	Inviabile
20	25	69.9	\$343,240,302,486.00	9.99	Inviabile
20	50	62.7	\$328,694,509,797.00	9.99	Inviabile
20	75	55.4	\$313,946,692,209.00	9.99	Inviabile
20	100	48.2	\$299,400,899,520.00	9.99	Inviabile
15	25	63.2	\$329,704,634,289.00	9.99	Inviabile
15	50	56	\$315,158,841,600.00	9.99	Inviabile
15	75	48.8	\$300,613,048,910.00	9.99	Inviabile
15	100	41.6	\$285,865,231,323.00	9.99	Inviabile

Fuente: elaboración propia con cálculos sobre la hoja de cálculo utilizada en la elaboración de la Evaluación Costo y Beneficio del NAICM registrada en la SHCP, estados financieros del AICM, y estimados de costos de inversión planteados por la AIM.

En conclusión, en los escenarios que consideramos más probables según los datos que tenemos el proyecto sería inviable según los lineamientos de la LFPRH. Es necesario que el GACM transparente todos los datos para poder calcular la TIRS teniendo los números reales de variación de los costos y demanda y que la SHCP obligue a la SCT y GACM a realizar un nuevo análisis de costo y beneficio con los montos actualizados.

3.6 Nota metodológica sobre la estimación de la TIRS

Evaluación del proyecto			
Se calcularon a partir de los flujos netos a lo largo del horizonte de evaluación, con el fin de determinar el beneficio neto y la conveniencia de realizar el proyecto "Ampliación de Infraestructura Aeroportuaria"			
Año	Costo	Beneficio	Flujo
### 2014	\$ 9,935,543,292	\$ 1,762,684,456	-8,172,858,836
### 2015	\$ 33,936,000,000	\$ 1,848,685,241	-32,087,314,759
### 2016	\$ 34,623,000,000	\$ 1,880,164,836	-32,742,835,164
### 2017	\$ 32,274,000,000	\$ 1,880,164,836	-30,393,835,164
### 2018	\$ 35,701,000,000	\$ 6,322,525,903	-29,378,474,097
### 2019	\$ 18,135,000,000	\$ 6,322,525,903	-11,812,474,097
### 2020	\$ 10,358,544,342	\$ 3,603,054,467	-6,755,489,875
### 2021	\$ 5,455,043,625	\$ 127,434,896,102	121,979,852,477
### 2022	\$ 5,655,173,637	\$ 9,644,137,861	3,988,964,224
### 2023	\$ 5,840,855,727	\$ 13,079,602,055	7,238,746,328
### 2024	\$ 7,956,808,346	\$ 15,403,083,320	7,446,274,974
### 2025	\$ 8,091,319,270	\$ 17,784,172,514	9,692,853,244
### 2026	\$ 6,310,726,610	\$ 19,600,736,452	13,290,009,842
### 2027	\$ 6,421,966,668	\$ 21,454,150,454	15,032,183,786
### 2028	\$ 6,596,663,517	\$ 23,317,339,362	16,720,675,845
### 2029	\$ 8,815,743,614	\$ 25,297,005,402	16,481,261,788
### 2030	\$ 8,937,011,349	\$ 27,323,399,355	18,386,388,006
### 2031	\$ 6,857,084,637	\$ 29,413,590,327	22,556,505,690
### 2032	\$ 10,622,714,001	\$ 31,536,835,221	20,914,121,220
### 2033	\$ 10,756,568,203	\$ 33,762,743,477	23,006,175,274
### 2034	\$ 7,466,254,048	\$ 36,078,246,655	28,611,992,607
### 2035	\$ 7,608,156,225	\$ 38,507,825,489	30,899,669,264
### 2036	\$ 7,892,239,984	\$ 41,023,069,037	33,130,829,053
### 2037	\$ 8,046,001,087	\$ 43,633,487,035	35,587,485,948
### 2038	\$ 8,375,329,327	\$ 46,302,162,008	37,926,832,681
### 2039	\$ 8,377,719,152	\$ 49,013,204,326	40,635,485,174
### 2040	\$ 8,546,416,320	\$ 51,875,857,522	43,329,441,202
### 2041	\$ 8,719,937,043	\$ 54,855,548,808	46,135,611,765
### 2042	\$ 8,926,155,542	\$ 57,303,704,249	48,377,548,707
### 2043	\$ 9,079,959,456	\$ 59,814,596,619	50,734,637,163
### 2044	\$ 9,238,025,621	\$ 62,389,852,928	53,151,827,307
### 2045	\$ 9,400,475,579	\$ 65,031,132,259	55,630,656,680
### 2046	\$ 9,743,722,545	\$ 67,740,141,493	57,996,418,948
### 2047	\$ 9,916,690,932	\$ 70,518,634,606	60,601,943,674
### 2048	\$ 10,160,049,416	\$ 73,368,406,795	63,208,357,379
### 2049	\$ 10,155,315,838	\$ 76,291,296,289	66,135,980,451
### 2050	\$ 10,341,972,198	\$ 79,289,203,930	68,947,231,732
### 2051	\$ 10,420,591,663	\$ 80,063,305,843	69,642,714,180
### 2052	\$ 10,500,213,743	\$ 80,842,411,221	70,342,197,478
### 2053	\$ 10,580,854,414	\$ 81,626,537,927	71,045,683,513
### 2054	\$ 10,662,529,553	\$ 82,415,727,394	71,753,197,841
### 2055	\$ 10,745,255,770	\$ 83,210,003,126	72,464,747,356
### 2056	\$ 11,020,495,513	\$ 84,009,411,696	72,988,916,183
### 2057	\$ 11,105,741,414	\$ 84,813,975,373	73,708,233,959
### 2058	\$ 11,192,089,824	\$ 85,623,734,708	74,431,644,884
### 2059	\$ 11,087,007,540	\$ 86,438,719,114	75,351,711,574
### 2060	\$ 11,175,244,697	\$ 87,258,962,861	76,083,718,164
### 2061	\$ 20,405,765,179	\$ 88,084,505,552	67,678,740,373
### 2062	\$ 20,496,332,255	\$ 88,915,378,979	68,419,046,724
### 2063	\$ 11,446,964,947	\$ 89,751,612,835	78,304,647,888
### 2064	\$ 75,843,444,947	\$ 893,871,531,156	818,028,086,209
Total	\$ 661,957,718,610	\$ 3,388,633,685,377	

El ACB se evalúa 56 años, en el sistema solo permite a 50 años

Tasa de descuento	
Indicadores de rentabilidad	
Beneficios en VP	\$246.12
Costos en VP	\$178.19
VPN	\$67.93
TIR	13.
B/C	1
Cifras en millones de pesos	

Esta es la imagen de la hoja de cálculo que se utilizó para la Evaluación Costo y Beneficio del NAICM en 2014; es accesible a través de la Cartera Pública de Inversión de la SHCP. La metodología para modificarla y utilizarla como lo hicimos nosotros es simple. La hoja de cálculo tiene las fórmulas integradas; solamente se tienen que modificar las cifras de "Costo", "Beneficio" y "Flujo" y la hoja automáticamente calcula los valores presentes y la TIR.

Costos de inversión - Para calcular los efectos de la variación de los costos de inversión, solamente se aplicó un porcentaje de variación a toda las celdas marcadas en azul.

Demanda - Para calcular los efectos de la variación de la demanda, solamente se aplicó un porcentaje de variación a todas las celdas en la columna de Beneficio, excepto a la celda marcada en rojo. Esos son beneficios "Otros" que no están relacionados con la demanda.⁹²

Costos de operación y mantenimiento - Para calcular los costos de operación y

92 Evaluación Costo y Beneficio (Evaluación socioeconómica) del NAICM, realizada por SCT en 2014, Capítulo 5, p.9 - El documento se encuentra en la pestaña de Documentos en la Cartera Pública de Inversión del proyecto del NAICM, clasificado como "Evaluación socioeconómica" y el enlace para descargar dice "ACB VT.pdf"

NAICM un mal negocio para México

mantenimiento, solamente se necesita restarle las cifras que están marcadas en amarillo al respectivo año de "Costo". Estas cifras en amarillo son costos de inversión para las subsecuentes fases de expansión del proyecto; como las fases de expansión duran dos años cada una, los costos de expansión se dividen proporcionalmente en dos y se le restan al año respectivo para despejar el costo de operación y mantenimiento.⁹³ Una vez despejados los costos de operación y mantenimiento, solamente se aplicó un porcentaje de variación a todas las celdas de "Costo" a partir del año 2021, que es cuando se planeaba empezar a operar el NAICM.

Inflación - Estos estimados están en precios del año que se realizó la Evaluación Costo y Beneficio. Por lo tanto, para saber a cuánto equivalen estas cifras en precios actuales, hay que aplicarle una tasa de inflación. Nosotros usamos la tasa de 15.46715435%, porque es la que la SHCP utiliza para inflar el VPN de \$67,939,551,093 de la hoja de cálculo para llegar al VPN de \$78,447,866,329 que se encuentra registrado actualmente en la Cartera Pública de Inversión de la SHCP.

⁹³ Evaluación Costo y Beneficio (Evaluación socioeconómica) del NAICM, realizada por SCT en 2014, Capítulo 5, p.3 - El documento se encuentra en la pestaña de Documentos en la Cartera Pública de Inversión del proyecto del NAICM, clasificado como "Evaluación socioeconómica" y el enlace para descargar dice "ACB VT.pdf"

4 Torre de Control: contratos y beneficiarios reales del NAICM

4.1 Los contratos para la construcción del NAICM⁹⁴

TorredeControl.org es un proyecto de investigación que ofrece una visualización de datos de contrataciones del gobierno mexicano utilizando el formato Open Contracting Data Standard (OCDS). Este esquema permite transparentar datos de contrataciones públicas con el objetivo de tener un mayor control para exigir rendición de cuentas a quienes están siendo contratados para la construcción del NAICM.

Para poder acceder a todos los contratos que conforman el proyecto del NAICM se consultaron 3 fuentes de información: Compranet,⁹⁵ Solicitudes de Acceso a la Información vía la Plataforma Nacional de Transparencia – para obtener los contratos y convenios celebrados por ASA y la CONAGUA que no estaban disponibles en la base de datos de Compranet – y la página de datos del Gobierno Federal, datos.gob.mx.⁹⁶

Hasta el 1 de septiembre de 2018 se han comprometido \$155,732,018,788.78 pesos en 536 contratos y convenios para la construcción del NAICM. En esta cuenta se incluyen todos los contratos del GACM, y además se suman los convenios y contratos para estudios y gestión de proyecto realizados por CONAGUA y ASA.

El 70.34% de los contratos (y todos los convenios), por un valor de \$10,833,337,227.07 pesos, se han adjudicado sin ningún tipo de concurso. Si bien los contratos con los importes más altos se han licitado, hay toda una serie de contratos pequeños con notables malas prácticas. Como ejemplo, el caso de Aurelio Martín Huazo – que ha ocupado diversos cargos públicos con el PRI– quien recibió 4 millones de pesos en adjudicación directa por entregar informes mensuales que presentan distintas irregularidades, como meses en que los documentos son idénticos, en otros sólo describe sus reuniones del mes y a pesar de que el archivo fotográfico es extenso, no tiene datos específicos ni acuerdos a los que el ex funcionario dice haber llegado.⁹⁷

El sistema de publicación de datos de la obra no da toda la información que marca el Estándar de Datos Contrataciones Abiertas (OCDS por sus siglas en inglés) desarrollado por Open Contracting Partnership y al que México se ha adherido como fundador del grupo Contracting 5. Dos ejemplos no exhaustivos de la falta de publicación de datos son:

- **No se justifica el método de contratación como prevé el estándar:** “Esto es especialmente importante para los casos en los que se utilicen los métodos de contratación: limitada, directa y selectiva. Por ejemplo, en el caso de

⁹⁴https://torredecontrol.projectpoder.org/sobre_el_proyecto.html

⁹⁵ <https://sites.google.com/site/cnetuc/contrataciones>

⁹⁶ A finales del 2016 el gobierno mexicano, publicó algunos contratos relacionados con el NAICM en los formatos JSON, XLS y PDF en su página web de datos: <http://datos.gob.mx>. A través de la API (Application Programming Interface) se obtuvo un JSON de 270 contratos relacionados con el NAICM. Algunos de ellos no estaban ni en CompraNet ni en las peticiones de información. La petición de la API usada el 12 de enero de 2017 dejó de funcionar pocas semanas después. Al momento de publicación de la metodología, dejó de funcionar debido a una actualización, obligando a volver a revisar la documentación de la aplicación para seguir con el trabajo. https://datos.gob.mx/busca/api/3/action/package_search?fq=tags:naicm&rows=500. Esta es la única forma de conseguir los datos de forma masiva, ya que a través de la web —como haría un ciudadano sin formación tecnología avanzada— deberías descargar los 270 uno por uno.

⁹⁷ Claudia Ocaranza, «Cinco millones en un contrato favorecido y sin entregables claros: Marín Huazo», *Rindecuentas.org*, 8 de 2017, <https://www.rindecuentas.org/reportajes/2017/08/08/cinco-millones-en-un-contrato-favorecido-y-sin-entregables-claros-marin-huazo/>.

procedimientos de contratación por invitación a cuando menos tres personas o adjudicación directa, se señalan de manera general las razones por las cuáles resulta procedente la excepción a la licitación pública.” dice la traducción oficial aprobada por la Alianza para las Contrataciones Abiertas de México (ACA).⁹⁸

- **No hay datos de implementación de los contratos.** El OCDS define 5 etapas del proceso de contratación; la última es la implementación que la ACA describe como “datos sobre la ejecución del proyecto, como las fechas y pagos correspondientes por el bien o servicio, hitos del proyecto y evidencia de la ejecución”. En los datos disponibles sólo podemos encontrar si el contrato ya terminó o sigue activo.

Además, varias empresas mexicanas contratadas tienen conflicto de intereses (la familia Slim es a la vez financiador, arquitecto maestro y constructor⁹⁹); están en situaciones financieras comprometidas (ICA estuvo al borde de la quiebra los años 2016 y 17¹⁰⁰), o han sido responsables de obras de dudosa calidad (Aldesa y Epcor, constructoras del Paso Exprés¹⁰¹, están a cargo de la torre de control y la losa de cimentación respectivamente¹⁰²).

4.2 El club de los 5: Los beneficiarios reales del NAICM

Cinco grupos empresariales y empresas asociadas, controlados por empresarios mexicanos muy destacados, han sido los grandes beneficiados con los contratos del NAICM. Del total de contrataciones, que suman \$155,732,018,788.78, el 55.56% corresponden a contratos con empresas de los siguientes empresarios.¹⁰³

98 Web de la Alianza para las Contrataciones Abiertas de México. <https://www.contratacionesabiertas.mx/>

99 Mónica Mojón Lugo, «La omnipresencia de Slim en el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», *Rindecuentas.org*, 17 de marzo de 2018, <https://www.rindecuentas.org/reportajes/2017/03/17/la-omnipresencia-de-slim-en-el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico/>.

100 Claudia Ocaranza, «ICA: la debacle anunciada y cómo el Nuevo Aeropuerto la salvó», *Rindecuentas.org*, 18 de abril de 2018, <https://www.rindecuentas.org/reportajes/2018/04/18/ica-la-debacle-anunciada-y-como-el-nuevo-aeropuerto-la-salvo/>.

101 El 12 de julio de 2017, 3 meses después de su inauguración se abrió un socavón en el Paso Exprés de la autopista que conecta las autopistas Cuernavaca-Acapulco y Cuernavaca-México que le costó la vida a 2 personas. https://www.youtube.com/watch?v=1oM3LC_kAZc El 12 de octubre de 2018 la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) emitió recomendaciones después de realizar una investigación sobre el caso y determinó que tanto la SCT como su titular tienen responsabilidad en el asunto y afirmó que desde un enfoque internacional las empresas también deben respetar los derechos humanos, porque en un proyecto de esa naturaleza debe predominar el enfoque social al económico. <https://aristeguinoticias.com/1110/mexico/hay-responsabilidad-de-ruiz-esparza-y-la-sct-en-el-socavon-del-paso-expres-cndh/>

102 Claudia Ocaranza, «Aldesa y Epcor, responsables del Paso Exprés, participan en el NAICM», *Rindecuentas.org*, 15 de julio de 2017, <https://www.rindecuentas.org/reportajes/2017/07/15/aldesa-y-epcor-responsables-del-paso-expres-participan-en-el-naicm/>.

103 Este cálculo se ha realizado localizando los contratos donde participan cada una de las empresas del grupo y sumándolas entre ellas. En el caso que de los contratos ganados por consorcio se ha dividido el importe total por el número de empresas, asumiendo que se lo reparten de forma igual.

Tabla 13: Los principales beneficiarios de la construcción del NAICM

Empresa(s) Matriz	Monto contratado	Número de Contratos	Familia propietaria del grupo empresarial
ICA	\$24,720,550,262.73	9	Bernardo Quintana Isaac
Grupo Carso + Empresas asociadas a la familia	\$21,250,897,901.25	7	Carlos Slim
Grupo Hermes	\$18,854,587,333.25	3	Carlos Hank Rhon
PRODEMEX* y Grupo Empresarial Ángeles	\$10,372,332,335.25	6	Olegario Vázquez Raña
GIA+A	\$10,371,749,601.25	2	Hipólito Gerard Rivero

Fuente: elaboración propia con datos de torredecontrol.projectpoder.org

*Según varias fuentes secundarias, PRODEMEX es parte del Grupo Empresarial Ángeles, sin embargo no podemos hacer esta afirmación¹⁰⁴.

Algunos datos destacados sobre estos grupos y empresarios mexicanos se describen a continuación. En el capítulo siguiente presentamos la investigación completa de algunas de estas empresas. Al revisar a los principales contratistas del NAICM, sobresale lo siguiente:

- **Carlos Slim, inversionista y contratista:** Grupo Carso participa en dos de los cuatro contratos más grandes (Terminal, \$84,828 millones de pesos, y Pista 3, \$7,359 millones de pesos).
- Empresa de **Hipólito Gerard Rivero** (ex cuñado de Carlos Salinas de Gortari y cuñado de José Antonio González Anaya, ex director de PEMEX) aparece en los mismos contratos.
- Empresa de **Fernando Romero** (yerno de Slim, marido de su hija Soumaya) junto con Norman Foster and Partners obtuvo el décimo contrato más caro de la obra: \$1,841.7 millones de pesos.
- **Banco Inbursa** financia la obra, junto con cinco bancos que son accionistas del Grupo Carso, por 3 mil millones de dólares.
- **ICA, de Bernardo Quintana**, estaba quebrada. En 2015 reportó tener una crisis financiera y en 2016 anunció su retiro de la Bolsa de Valores de Nueva York, pero ganó 7 contratos por más de 10 mil millones de pesos y junto con consorcios, las dos obras más caras del aeropuerto, por 92 mil millones de pesos.
- Construcciones Aldesem, subsidiaria de Grupo Aldesa (responsable de la ampliación del **Paso Exprés de Morelos**, donde murieron dos personas) construiría la Torre de Control Aéreo (15o contrato más caro), y otros accesos y plataformas para pistas y tramos de prueba, además de hacer el bacheo de caminos existentes (en total, tres contratos).
- Varias empresas extranjeras beneficiarias de contratos también tienen **dudosa reputación:** El GACM adjudicó un contrato sin licitación a Parsons International, acusada en EEUU de diseñar y construir malos proyectos, hacer trabajos incompletos, falta de control y supervisión de sus subcontratistas y otras deficiencias administrativas y técnicas.

104 <http://obrasweb.mx/construccion/2017/11/28/prodemex-alista-una-fibra-e-para-carceles>
<https://www.proceso.com.mx/410080/se-empodera-vazquez-aldir-ahora-gana-concesion-para-ampliar-la-linea-12> , <http://www.elfinanciero.com.mx/mercados/nuevas-fibras-quieren-levantar-recursos-antes-de-elecciones>

5 Las empresas participantes en la construcción del NAICM

5.1 Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM)¹⁰⁵

El GACM, sociedad anónima de capital variable, fue constituido el 28 de mayo de 1998 por el gobierno federal y el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, con el objetivo de adquirir acciones, operar, construir aeródromos civiles, servicios auxiliares y especiales, así como participar en el capital social de sociedades que presten cualquier tipo de servicios y realizar todo tipo de operaciones (entre ellas tomar créditos y comprar bonos) para poder cumplir dichos objetivos.¹⁰⁶ Para que, ante la magnitud de la obra, el Gobierno Federal otorgara, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), las concesiones para usar, explotar y aprovechar los bienes concesionados y para construir, administrar, operar y explotar el NAICM,¹⁰⁷ el GACM tuvo que modificar sus estatutos societarios y así poder asociarse con empresas internacionales.¹⁰⁸

Son accionistas del GACM son el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) que posee el 99.99% de las acciones y cuyo representante es el Licenciado Ricardo Dueñas Espriú, y Aeropuertos y Servicios Auxiliares S.A. de C.V. que tiene una acción (0.001%) y cuyo representante es el Licenciado Enrique Moreno Navarro.¹⁰⁹

GACM tiene el 99.99% de las acciones de dos empresas paraestatales que se encargan de la administración del Aeropuerto Internacional Benito Juárez; Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. y Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V.¹¹⁰

La administración de la sociedad está a cargo de un consejo de administración conformado por un mínimo de 7 miembros y un máximo de 15. Son los accionistas quienes designan y nombran en todo momento a los consejeros.¹¹¹ El consejo estará presidido por un presidente que tendrá voto de calidad en caso de empate; adicionalmente el consejo designará un secretario.¹¹²

105Con base en la investigación de María Julieta Lamberti: María Julieta Lamberti y Talia Rothstein, «Empresas participantes en el proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México» (PODER, SERAPAZ y Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, julio de 2017), <https://www.colaboratorio.org/wp-content/uploads/2017/07/Empresas-NAICM.pdf>.

106Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., «Escritura Cuarenta y Cuatro Mil Trescientos Treinta y Siete», 28 de mayo de 1998, <http://www.aeropuerto.gob.mx/quienes-somos.php>.

107DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, «Título de concesión que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a favor de la sociedad denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. para construir, administrar, operar y explotar el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», 26 de enero de 2015, <http://www.aeropuerto.gob.mx/quienes-somos.php>.

108Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., «Estatuto Societario», 6 de diciembre de 2014, <http://www.aeropuerto.gob.mx/quienes-somos.php>.

109Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., 8; DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, «Título de concesión que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a favor de la sociedad denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. para construir, administrar, operar y explotar el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México», 20.

110Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., «Escritura Cuarenta y Cuatro Mil Trescientos Treinta y Siete».

111Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., «Estatuto Societario», 19.

112Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., 20.

Siguiendo las recomendaciones que hiciera la OCDE, la asamblea de accionistas de GACM decidió incorporar, el 14 de diciembre de 2016 a 3 consejeros independientes al consejo de administración.¹¹³ La OCDE alertó que “una separación vertical de poderes poco clara aumenta el riesgo de poner a consideración del consejo desacuerdos de naturaleza política intrínseca, en vez de que en el nivel del gobierno completo se tomen las decisiones correspondientes y se comuniquen al GACM (...) La participación de la SCT en la operación diaria del GACM es un ejemplo de la falta de separación vertical”.¹¹⁴ Cabe aclarar que todos los miembros del consejo, salvo los consejeros independientes, son funcionarios públicos en distintas secretarías del gobierno federal.

El primer problema en temas de transparencia y toma de decisiones, que se visualiza al analizar la estructura corporativa del GACM es, como advirtió la OCDE, la falta de separación vertical. Esto tiene que ver con la participación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en el control del ente; recordemos que salvo los consejeros independientes (figura incluida una vez hecha esta recomendación por la OCDE) todos los miembros del consejo de administración del GACM son funcionarios públicos de distintas secretarías del gobierno federal lo que dificulta el control y la rendición de cuentas del organismo.

En segundo lugar, observamos falta de transparencia y mal manejo de los fondos que administra la sociedad encargada de la obra del NAICM. Como se afirma en una de las investigaciones publicadas en torredecontrol.projectpoder.org “a pesar de que la paraestatal GACM ganó un premio por mejor financiamiento aeroportuario por parte de la revista LatinFinance, varios organismos la acusan de opacidad en el manejo de recursos. Entre los puntos negros de la “obra emblemática” del presidente Peña Nieto se encuentran un financiamiento complejo, bancos prestamistas e inversionistas, contratistas y consejeros relacionados con el Partido Revolucionario Institucional (PRI)”.¹¹⁵

Con respecto a la opacidad en el manejo del financiamiento de la obra en la investigación citada se destacan los problemas en cuanto al manejo de los ingresos por la Tasa Única Aeroportuaria (TUA) que ya describimos en el capítulo 2 de este informe. Incluso, la ASF ha puesto atención a la TUA y pidió a Nafin detalles de dicho financiamiento. Nafin se negó bajo el argumento de que es un negocio privado. Esto significa que Nafin no quiere ser auditada, pero sí cobrará 10 mil millones de pesos más IVA por su labor como fiduciaria. Vale la pena recordar que, durante 11 años, Nafin fue el lugar de trabajo de Federico Patiño Márquez, director general del GACM desde 2015, quien posteriormente saltó a BANOBRAS por cinco años, entidad que también otorgó créditos por más de 18 mil millones de pesos al nuevo aeropuerto.¹¹⁶ Además, se documentan casos de puerta giratoria¹¹⁷ entre los bancos prestamistas y el GACM y casos de contratistas e inversionistas que también son prestamistas, lo que al parecer del

113Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., «Comunicado de Prensa Núm 41. GACM: Tres consejeros independientes se integran a su consejo de administración», 14 de diciembre de 2016, <http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/comunicados/comunicado-no-41.pdf>.

114OCDE, *Desarrollo efectivo de megaproyectos de infraestructura. El caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* (París: Éditions OCDE, 2015), 30, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264249349-es>.

115Claudia Ocaranza, «Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, opacidad premiada», *Rindecuentas.org*, 15 de marzo de 2017, <https://www.rindecuentas.org/reportajes/2017/03/15/grupo-aeropuerto-de-la-ciudad-de-mexico-opacidad-premiada/>.

116Ocaranza, «Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, opacidad premiada»

117La puerta giratoria se refiere al intercambio de puestos de forma habitual y significativa altos cargos políticos y de hombres de negocios, o viceversa, esto es cuando actores del sector privado pasan a ocupar los cargos más altos del gobierno.

GACM no representa ningún tipo de conflicto de interés.¹¹⁸

No sólo resulta problemática la falta de transparencia y control en la estructura corporativa y financiera del GACM, sino que a esto se suma la composición problemática de su directorio, donde figuran funcionarios ligados al gobierno de Javier Duarte en Veracruz, actualmente procesado por corrupción, crimen organizado e incluso denunciado en la Corte Penal Internacional por crímenes de lesa humanidad.¹¹⁹ También hay presencia de funcionarios que tienen relación con otros funcionarios que participaron en la violenta represión a los campesinos de Atenco en el 2006 (principales opositores al proyecto del NAICM) cuando Enrique Peña Nieto era gobernador del Estado de México.¹²⁰

Para lograr la meta de concluir la primera parte del proyecto del NAICM en el año 2020, el GACM, puesto que no cuenta con personal ni estructura para desarrollar un proyecto de las magnitudes del nuevo aeropuerto, ideó un programa de contratación de grandes empresas internacionales. Siguiendo el mandato del título de concesión otorgado, el GACM seleccionó como desarrollador del plan maestro del NAICM al consorcio Arup Latin America S.A., que a su vez recomendó contratar al famoso arquitecto de aeropuertos Norman Foster. Así fue como se seleccionó al grupo conformado por Foster+Partner, Servicios Smart Free y FP -Free S.D.R.L. de C.V. (el consorcio conformado por Foster y la agencia de Fernando Romero, yerno de Carlos Slim). El equipo de Foster invitó a participar en el diseño de las pistas del nuevo aeropuerto a Netherlands Airport Consultants B.V. (NACO) quienes más tarde, en conjunto con TADCO y SACMAG, obtuvieron el contrato para desempeñarse como ingenieros maestros del proyecto. Por último, se encargará de la gerencia integradora del proyecto la transnacional Parsons International Ltd.

5.2 La Gerencia Integradora del Proyecto: Parsons International Ltd.¹²¹

En 2014, la empresa privada de servicios de ingeniería y construcción Parsons Corporation, mediante su subsidiaria Parsons International Ltd., obtuvo un contrato de 2,361 millones de pesos para convertirse en Gerente Integrador del proyecto del NAICM. La empresa fue seleccionada para proveer “una amplia gama de servicios para el nuevo aeropuerto de la ciudad de México, incluyendo gerencia del programa/proyecto, administración de contratos y control de proyectos, gerencia del diseño, supervisión de la gerencia de la construcción y transferencia del aeropuerto”.¹²²

Parsons es una empresa con fuertes lazos con el departamento de defensa de los

118Ocaranza, «Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, opacidad premiada».

119Claudia Ocaranza, «Consejero del NAICM hombre de confianza de Duarte y Herrera», *Rindecuentas.org*, 15 de marzo de 2017, <https://www.rindecuentas.org/reportajes/2017/03/15/consejero-del-naicm-hombre-de-confianza-de-duarte-y-herrera/>.

120“Alejandro Medina Mora Nieto también es consejero del GACM por ser subdirector jurídico de la Comisión Nacional del Agua²². Es hijo de Eduardo Medina Mora²³, propuesto por Enrique Peña Nieto como ministro de la Suprema Corte de Justicia de la Nación e involucrado en los hechos de San Salvador Atenco en 2006. En aquel momento era titular de la Secretaría de Seguridad Pública (SSP) federal y el gobernador del Estado de México era Peña Nieto. Alejandro Medina Mora Nieto estuvo de 2013 a 2015 en la Oficina de Presidencia”. Ocaranza, «Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, opacidad premiada».

121Investigación de Talia Rothstein: Lamberti y Rothstein, «Empresas participantes en el proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México».

122Parsons Corporation, «Parsons Awarded Program Management Consultancy Contract for New International Airport of Mexico City», Parsons, 2 de marzo de 2015, /2015/03/parsons-awarded-program-management-consultancy-contract-for-new-international-airport-of-mexico-city/.

NAICM un mal negocio para México

Estados Unidos y con la USAID.¹²³ Ha participado en la construcción de grandes proyectos de infraestructura y en distintos contratos ligados a la reconstrucción de países luego de conflictos bélicos en los que ha estado involucrado EEUU. En EEUU, Parsons y sus subsidiarias han ganado contratos con gobiernos locales de todo el país.¹²⁴ Parsons generalmente trabaja con alguna empresa local de relaciones públicas, para publicitarse mientras está trabajando en estos contratos gubernamentales. El contrato otorgado por el GACM para la gerencia integradora del proyecto del NAICM fue para la subsidiaria con razón social Parsons International Limited, empresa registrada en 1977 en Nevada, con domicilio fiscal 100 West Walnut Street, Pasadena, CA 91124. Los encargados de ésta son Donald Graul, George Ball, Clyde Ellis y Thomas Roell. En mayo de 2001, a su vez, creó una subsidiaria en México, registrada como Parsons International Limited Sucursal Extranjera, con dirección fiscal en Paseo de los Tamarindos 150 PB, colonia Bosques de las Lomas, Delegación Cuajimalpa de Morelos, 05120, Ciudad de México. Sus representantes legales son Charles Van Cook, Gina Louise Trombley y Thomas J. Haag, empleados de Parsons Corporation.¹²⁵

En la investigación que publicamos con anterioridad¹²⁶ mostramos el involucramiento de Parsons en contratos para la construcción y/o ampliación de dos aeropuertos en los que se la ha investigado por violaciones a las normas de salud y seguridad de sus trabajadores, por prácticas de puerta giratoria y conflictos de intereses, sobrepagos, falta de cumplimiento de los contratos y no finalización de las obras.¹²⁷ Además de casos de corrupción, sobrepagos e incumplimientos de contratos en otros proyectos de infraestructura.¹²⁸

123Parsons Delaware Inc., ahora Parsons Global Services Inc., es una subsidiaria de Parsons Corporation, creada en 1969 que ha ganado muchos contratos con el gobierno de EEUU, especialmente el Departamento de Defensa y la USAID. «Recipient Profile: Parsons Global Services Inc», USAspending.gov, accedido 21 de marzo de 2017, <https://www.usaspending.gov/transparency/Pages/RecipientProfile.aspx?DUNSNumber=001026447&FiscalYear=2008>; Bowen Jr, Stuart W, «Outcome, Cost, and Oversight of the Security and Justice Contract with Parsons Delaware, Inc.» (FY 2008 Audit Reports. Special Inspector General for Iraq Reconstruction, 28 de julio de 2008), <http://cybercemetery.unt.edu/archive/sigir/20131001121623/http://www.sigir.mil/files/audits/08-019.pdf#view=fit>; Bowen Jr, Stuart W, «Special Inspector General for Iraq Reconstruction: U.S. Contracting in Iraq» (Washington, D.C., 2007).

124Parsons Corporation, «Corporate Brochure. People. Process. Technology.», 2016, <https://www.parsons.com/Media%20Library/Parsons-Corporate-Brochure-2016-Infrastructure-Cover.pdf>.

125Contrato No. 104-014-CUNA-01-35, GACM

126Lamberti y Rothstein, «Empresas participantes en el proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México».

127William Hladky, «Change orders add millions to Broward contract», *Florida Bulldog* (blog), 13 de abril de 2015, <http://www.floridabulldog.org/2015/04/change-orders-add-millions-in-airport-costs-is-this-how-broward-should-do-business/>; Parsons Transportation Group, «Failures to Submit As-Built Drawings and Achieve Final Completion in Accordance With Agreement; Direction to Submit Closeout Schedule», 31 de diciembre de 2015, <http://www.floridabulldog.org/wp-content/uploads/2016/01/SG-123115-002-PARTRA-TUTPER-00586-Failures-to-Submit-As-Built-Drawings-a...1.pdf>; Dan Christensen, «Broward seeks \$34 million for airport construction delays», *Miami Herald*, 15 de enero de 2016, <http://www.miamiherald.com/news/local/community/broward/article54982025.html>; Dan Christensen, «“What’s going on?” Broward airport contractor said to owe millions may win millions instead», *Florida Bulldog* (blog), 23 de mayo de 2016, <http://www.floridabulldog.org/2016/05/12680/>.

128U.S. Department of Energy, «Preliminary Notice of Violation», 10 de julio de 2010, <http://s3.amazonaws.com/fcmd/documents/documents/000/002/167/original/parsons-wshv->

Sin embargo, en cuanto a las malas prácticas de esta empresa lo que más destaca por su gravedad, es su participación en la “reconstrucción de Irak”. La empresa aprovechó su larga historia de relaciones con el gobierno norteamericano para tener una posición privilegiada en las licitaciones para la reconstrucción de Irak, convirtiéndose en el segundo mayor contratista de EEUU en Irak, ganando 8 contratos que en conjunto representaron 2.8 mil millones de dólares.¹²⁹ Ninguno de estos contratos estuvo ajeno a controversias; se ha acusado a Parsons de diseñar pobremente y de la mala construcción de los proyectos, trabajos incompletos, construcciones por debajo del estándar y con deficiencias significativas de construcción, retrasos en la conclusión de las obras, carecer de personal de ingeniería calificado, falta de supervisión y control de sus subcontratistas, no cumplir las actividades de control de calidad e importantes deficiencias administrativas y técnicas.¹³⁰

Durante la reconstrucción de Irak, Parsons se convirtió en una de las muchas empresas estadounidenses criticadas por obtener ganancias de la guerra, una práctica en la que el sector privado busca explotar la adjudicación menos rigurosa de contratos públicos en tiempos de guerra. En este contexto dos empleados de Parsons se declararon

savannah_pnov.pdf?1423022115; Department of Justice, «Parsons Government Services Inc. Agrees to Pay \$3.8 Million to Settle False Claims Act Allegations», 9 de febrero de 2015, 21/03/2017; Parsons Corporation, «DOE-Parsons Salt Waste Processing Facility Project Recognized as Project of the Year by ASCE SC», 13 de julio de 2016, <https://www.parsons.com/media-resources/news/Pages/16-07-federal-swpf-asce-sc-award.aspx>; Jennifer Preston, «ON POLITICS; Taking a Deep Breath Before Debate on Emissions», *The New York Times*, 26 de julio de 1998, <http://www.nytimes.com/1998/07/26/nyregion/on-politics-taking-a-deep-breath-before-debate-on-emissions.html>; Parsons Corporation, «Parsons’ New Jersey Motor Vehicle Inspection Program Recognized by OSHA Region II», 16 de julio de 2016, <https://www.parsons.com/media-resources/news/Pages/15-07-corp-nj-osh-barber.aspx>; David Kocieniewski, «Errors Emerge As Exhaust Test Is Introduced In New Jersey», *The New York Times*, 7 de enero de 2000, <http://www.nytimes.com/2000/01/07/nyregion/errors-emerge-as-exhaust-test-is-introduced-in-new-jersey.html>; Iver Peterson, «State Rushed Emissions Test System Into Use, Witnesses Say», *The New York Times*, 11 de julio de 2001, <http://www.nytimes.com/2001/07/11/nyregion/state-rushed-emissions-test-system-into-use-witnesses-say.html>; Laura Mansnerus, «Trenton Report Calls Auto Tests A “Boondoggle”», *The New York Times*, 14 de marzo de 2002, <http://www.nytimes.com/2002/03/14/nyregion/trenton-report-calls-auto-tests-a-boondoggle.html>; Bob Ingle y Sandy McLure, *The Soprano State: New Jersey’s Culture of Corruption* (Macmillan, 2008); Parsons Corporation, «Parsons’ New Jersey Motor Vehicle Inspection Program Recognized by OSHA Region II»; Department of Justice, «Press Release - Parsons Engineering Pays U.S. \$3,225,000 To Settle Fraud Claims», 10 de noviembre de 1995, <http://s3.amazonaws.com/fcmd/documents/documents/000/000/282/original/doj-pr.pdf?1423018910>.

129T. Christian Miller, *Blood Money: Wasted Billions, Lost Lives, and Corporate Greed in Iraq* (New York: Back Bay Books, 2007).

130Bowen Jr, Stuart W, «Special Inspector General for Iraq Reconstruction: U.S. Contracting in Iraq»; James Glanz, «THE STRUGGLE FOR IRAQ: Reconstruction, Cooperation, and Prosecution: Baghdad’s Police Academy Remains in Poor Condition, Despite a Repair Pledge», *New York Times*, 11 de junio de 2007; Griff Witte, «The Builder Who Bombed in Iraq», *The Washington Post*, 22 de diciembre de 2006, sec. Business, <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2006/12/21/AR2006122101739.html>; James Glanz, «Army Cancels Contract for Iraqi Prison», *The New York Times*, 20 de junio de 2006, <http://www.nytimes.com/2006/06/20/world/middleeast/20parsons.html>; Office of the Special Inspector General for Iraq Reconstruction, «Kahn Bani Sa’ad Correctional Facility: Kahn Bani Sa’ad, Iraq», SIGIR Audi, 29 de abril de 2008; Office of the Special Inspector General for Iraq Reconstruction, «Audit Report on Management of the Primary Healthcare Centers Construction Projects (SIGIR-06-11)», 29 de abril de 2006.

culpables y fueron acusados penalmente en 2011 por sus roles en una conspiración iniciada en 2006 para defraudar al Cuerpo de Ingenieros de las Fuerzas Armadas de EEUU en Irak, recibiendo sobornos ilegales para obtener subcontrataciones del Cuerpo de Ingenieros. Estos empleados eran el Gerente de Programa de Parsons y el Gerente de Programa Adjunto.¹³¹

La historia de Parsons, como ganador y socio del Departamento de Estado de EEUU, es particularmente interesante cuando consideramos la retórica de la estrategia estadounidense que ve a México como un permanente campo de batalla, así como cuando consideramos la represión y violencia asociada con el NAICM en 2001.

Los primeros cuestionamientos empiezan a surgir: en un informe de la Auditoría Superior de la Federación se advierte que en el contrato con Parsons International Ltd. en el ejercicio 2014-2015 quedan montos sin acreditar y datos que no se aclararon. Se recomendó al GACM que inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión realizaron pagos por un monto de 1.47 millones de pesos sin verificar que los trabajos objeto del contrato de prestación de servicios relacionados con la obra pública núm. AD-SRO-DCAGI-SC-019/15, se encontraban considerados dentro de los alcances del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. 104-014-CUNA01-3S.¹³²

5.3 El Ingeniero Maestro: Netherlands Airport Consultants B.V. ¹³³

Netherlands Airport Consultants B.V. (NACO) es una empresa holandesa líder mundial en consultoría e ingeniería aeroportuaria. Da servicios de planeación, diseño y desarrollo a más de 600 aeropuertos en un centenar de países. Con oficinas centrales en La Haya, también cuenta con otras en Yeda (Arabia Saudita), Mumbai y Delhi (India), Beijing (China), Taipei (Taiwan), Abu Dabi (Emiratos Árabes Unidos), Bangkok (Tailandia), Johannesburgo (Sudáfrica) y Nairobi (Kenia).¹³⁴

Fundada en 1949, es subsidiaria de Royal HaskoningDHV, con oficinas centrales en

131Department of Justice y Office of Public Affairs, «United Kingdom Citizen and Two Americans Charged in Alabama for Allegedly Conspiring to Defraud United States Government», 13 de marzo de 2012, http://s3.amazonaws.com/fcmd/documents/documents/000/003/865/original/Parsons_-_Conspir_to_Defraud_CMCP_DOJPR.pdf?1431015583; Department of Justice y Office of Public Affairs, «Two U.S. Contractor Employees Sentenced for Kickback Conspiracy and Tax Crimes Related to Iraq Reconstruction Efforts», 10 de octubre de 2012, http://s3.amazonaws.com/fcmd/documents/documents/000/003/867/original/Parsons_-_Conspir_to_Defraud_CMCP_DOJPR2.pdf?1431015584; United States District Court For TheNorthern District Of Alabama, «United States of America v Gaines R. Newell, Jr. Case 5:11-cr-00383.VEH-TMP», 29 de septiembre de 2011, http://s3.amazonaws.com/fcmd/documents/documents/000/003/866/original/Parsons_-_Conspir_to_Defraud_CMCP_INFOS.pdf?1431015584.

132Auditoría Superior de la Federación, «Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. Construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.», octubre de 2016, http://informe.asf.gob.mx/Documentos/Auditorias/2015_0407_a.pdf.

133Investigación corporativa de María Julieta Lamberti: Lamberti y Rothstein, «Empresas participantes en el proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México».

134NACO, «Services», NACO Airport Consultancy and Engineering, accedido 21 de febrero de 2017, <https://naco.nl/services/>.

NAICM un mal negocio para México

la ciudad de Amersfoort.¹³⁵ Según información de la empresa,¹³⁶ fue invitada por Foster+Partners y FREE a unirse al equipo de diseño del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) para crear una solución innovadora, única y de clase mundial. NACO fue contratada, junto con sus socias mexicanas TADCO Constructora y SACMAG de México, para realizar el proyecto de pistas, rodajes y plataformas, y ayudas a la navegación y otras instalaciones del NAICM.¹³⁷ En palabras de la empresa, “esto representa uno de los retos de diseño más excitantes para el equipo ya que el aeropuerto está siendo construido en la zona de Texcoco; un lugar reconocido por las características retadoras del suelo y las frecuentes inundaciones”.¹³⁸

En cuestiones de transparencia y rendición de cuentas, un problema clave del que adolece esta empresa es tener como principal accionista a una figura holandesa, *stichting*, que puede traducirse como “fundación”. Es una entidad legal holandesa que puede tener múltiples fines y objetivos. Tiene total personalidad legal y puede adquirir y disponer de los activos o proveer garantías. Su característica principal es que no tiene un dueño y se ha referido a estas organizaciones como entidades huérfanas. Por ley, el único cuerpo o institución que deben tener éstas es una junta independiente.¹³⁹ Su atributo clave es que las *stichting* no tienen propietarios legales. Eso quiere decir que pueden utilizarse para colocar dinero u otros activos fuera del alcance de las autoridades, competidores o accionistas.¹⁴⁰

Si bien no puede afirmarse que las empresas utilicen esta figura para evadir impuestos u ocultar a sus beneficiarios reales, esta estructura legal a su disposición hace más fácil la tarea de ocultar información y dificulta conocer quiénes son los verdaderos beneficiarios de las ganancias de los proyectos. A la facilidad para no rendir cuentas de las *stichting* en Holanda hay que sumarle el hecho de que este país se ha estado consolidando como un paraíso fiscal para las corporaciones y capitales globales.¹⁴¹

Desde 2014, Royal Haskoning dice haber redoblado esfuerzos para cumplir a cabalidad su propio sistema de gestión de integridad, con el fin de mitigar los riesgos de

135Royal HaskoningDHV, «Our companies and brands», accedido 13 de febrero de 2017, <https://www.royalhaskoningdhv.com/en-gb/about-us/our-companies-and-brands>.

136NACO, «New Mexico City International Airport», *NACO Airport Consultancy and Engineering* (blog), accedido 13 de febrero de 2017, https://naco.nl/portfolio_page/new-mexico-city-international-airport/.

137Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., «Contrato No. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015. Contrato Plurianual de Servicios Relacionados Con Obra Pública, Por Precios Unitarios y a Tiempo Determinado para llevar a cabo el “Proyecto Ejecutivo de Pistas, Rodajes y Plataformas y Ayudas a la Navegación y Otras Instalaciones del NAICM” que celebran por una parte. Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México. S.A. de C.V. y por la otra parte NACO, SACMAG de México, S.A. de C.V. y TADCO Constructora, S.A. de C.V. firmado el 02/05/2015» (Obtenido por SAI número de folio 0945000000616 el 05/04/2016, 2 de mayo de 2015).

138NACO, «New Mexico City International Airport».

139«Shedding Light on the Dutch “Stichting”: The Origins and Purpose of an Obscure but Potentially Potent Dutch Entity», *Jones Day*, febrero de 2016, <http://www.jonesday.com/files/Publication/f4c70f5c-c1b1-4c3b-8141-b515d8eb472c/Presentation/PublicationAttachment/6f54fc41-e25d-404f-8420-5fdf6c80ad04/Shedding%20Light%20on%20the%20Dutch%20Stichting.pdf>.

140Shayndi Raice y Margot Patrick, «El ‘stichting’, la maniobra legal de moda para evitar una adquisición hostil», *WSJ América Latina*, 22 de abril de 2015, <http://lat.wsj.com/articles/SB10363523302272474292804580597040558711052>.

141Esmé Berkhout, «Tax Battles: the dangerous global race to the bottom on corporate tax» (Oxfam, 12 de diciembre de 2016), <http://oxf.am/ZuCG>.

negocio y mejorar su reputación ante la corrupción y las prácticas poco éticas.¹⁴² También asegura haber restringido la contratación de agentes externos, o someterlos a mayor escrutinio en países que considera de alto riesgo.¹⁴³ Además, dado su vínculo con terceros acusados de prácticas corruptas, ha examinado y vigilado minuciosamente a subcontratistas y proveedores.¹⁴⁴ Por ejemplo, en 2004 la empresa hizo negocios en Guatemala con Jurg Widmer Probst, un poderoso empresario conocido como “El Rey de los Puertos”, quien presuntamente resultó una pieza importante en la red de corrupción revelada en 2015 en aquel país y que culminó con el arresto del presidente Otto Perez Molina. De acuerdo a medios de comunicación guatemaltecos, Probst está prófugo.¹⁴⁵

5.4 El salvataje de ICA¹⁴⁶

El estado mexicano siempre ha confiado en ICA. En la construcción del NAICM la constructora ha ganado individualmente 9 contratos por un total de \$24,720,550,262.73 de pesos, según cálculos de PODER.

Los contratos e inversiones han ocurrido entre 2014 y 2018. En 2015, ICA reportó tener una seria crisis financiera que, incluso, la llevó a tener calificaciones crediticias negativas por parte de Standard & Poor’s (S&P) y Moody’s. En junio de 2016, ICA anunció que se retiraba de la Bolsa de Valores de Nueva York; sus acciones se habían desplomado a menos de un dólar.

Con una deuda consolidada por cerca de 70,000 millones de pesos,¹⁴⁷ en 2016 ICA deja de ganar contratos por cuenta propia y sólo participa en consorcios con dos de sus subsidiarias sin soporte financiero (lo que le permite no invertir económicamente en las obras, sino con su experiencia), ICA CI Constructora de Infraestructura e ICA PI Promotora de Infraestructura.¹⁴⁸

Los años anteriores la constructora ganó varias licitaciones del NAICM: en 2014 ganó más de 78 millones de pesos con cuatro contratos, tres de ellos bajo el modelo de adjudicación directa, para hacer obras previas al inicio de la construcción del aeropuerto y en marzo de 2015 ganó otro contrato por más de 8 millones de pesos para la

142Royal HaskoningDHV, «Annual Report 2015», 25 de marzo de 2016, <https://www.royalhaskoningdhv.com/en-gb/annual-report-2015>.

143Royal HaskoningDHV, 84.Royal HaskoningDHV, 84.

144Royal HaskoningDHV, «Annual Report 2015», 84.

145De Jong, Niek, «El puerto que no debió construirse (The port that should not have been constructed). ORET Evaluation 2007-2012 - Case study of Project “Champerico Fishery Port, Guatemala”» (Erasmus University Rotterdam, octubre de 2015), https://english.iob-evaluatie.nl/binaries/iob-evaluatie-eng/documents/publications/2015/402_attachments/attachments/402---terms-of-reference-oret/evaluation-of-oret-2007-2012.pdf; ECO Magazine, «Damen Shipyards Raided, Accused of Bribing Government Officials», *ECO Magazine*, 20 de enero de 2015, <https://www.ecomagazine.com/news/companies/damen-shipyards-raided-accused-of-bribing-government-officials>.

146Con base en la investigación de Claudia Ocaranza “ICA: la debacle anunciada y cómo el Nuevo Aeropuerto la salvó” en *Rindecuentas.org* <https://www.rindecuentas.org/reportajes/2018/04/18/ica-la-debacle-anunciada-y-como-el-nuevo-aeropuerto-la-salvo/>

147ICA, S.A. de C.V., «Empresas ICA, S.A.B. de C.V. Reporta resultados no auditados al cierre del cuarto Trimestre de 2015», 29 de marzo de 2016, https://www.bmv.com.mx/docs-pub/infoifrs/ifrstrim_657254_2015-04_2.pdf.

148Mario Calixto, «Slim hace repuntar acciones de ICA | El Economista», *El Economista*, 7 de diciembre de 2016, <https://www.eleconomista.com.mx/mercados/Slim-hace-repuntar-acciones-de-ICA-20161207-0092.html>.

construcción de caminos de acceso a la zona del edificio terminal.

ICA CI Constructora de Infraestructura, es una de las empresas sin soporte financiero con las que participó en consorcios durante 2016 para la construcción de la Losa de Cimentación.¹⁴⁹ El anuncio de que ICA participaría en ese consorcio hizo que el precio de sus acciones subiera 20.84% con respecto al cierre del día anterior. Esto, sin ser una franca recuperación, ayudó a que el mercado bursátil especulara a favor de ICA.

ICA es también parte del consorcio ganador para la construcción del Edificio Terminal del NAICM, la obra más importante por monto económico del proyecto, más de 84 mil millones de pesos.¹⁵⁰

En esa licitación, se alió con La Peninsular Compañía Constructora, y con Operadora y Administración Técnica, ambas de Carlos Hank González; además ICA se unió a Operadora CICSA, de Carlos Slim. Las otras partes del consorcio fueron FCC, en la que Carlos Slim también es parte de la junta directiva; Constructora y Edificadora GIA+A, de Hipólito Gerard Rivero; Acciona, en cuya junta directiva participa Jerónimo Gerard Rivero, hermano de Hipólito Gerard Rivero y ambos cuñados del ex presidente Carlos Salinas de Gortari; y Promotora y Desarrolladora Mexicana (PRODEMEX) de Olegario Vázquez Raña y socia de Grupo Higa en la cancelada construcción del tren de alta velocidad México-Querétaro.

Incluso, haber perdido la construcción de la pista dos frente a Coconal, no fue del todo negativo para ICA, pues Coconal es una de las empresas prestamistas de ICA.¹⁵¹ La empresa de Quintana fue la escuela de Ovalle durante 25 años; pasó de ser jefe de frente en un poblado de Tabasco a ser vicepresidente de ICA.¹⁵²

Bernardo Quintana Isaac, dueño de ICA, ha recibido la ayuda de los empresarios más fuertes del país, quienes han decidido salir a su rescate ya sea invitándolo a los consorcios o destinando gente capaz de reestructurar su deuda.

Carlos Slim y Operadora CICSA han sido cruciales en la recuperación. La relación entre Slim y Quintana data de tiempo atrás. En 2003, Grupo Financiero Inbursa era poseedor de 17% de los títulos de ICA; ese mismo año la constructora enfrentó una reestructura financiera, en la que Inbursa era la principal fuente para aumentar su capital.¹⁵³ Slim y Quintana han compartido espacios en organismos empresariales y empresas, como el Consejo Mexicano de Negocios y Telmex, en la que el presidente de ICA fue consejero.

ICA no volvió a ganar ningún contrato con el GACM hasta 2018. En agosto de 2017 solicitó su concurso mercantil y en marzo de 2018 salió de él. En enero de 2018, aún en concurso, ganó la primera en varios años, para proveer la red de distribución eléctrica en el aeropuerto por 3,656 millones de pesos. En el mismo marzo de 2018 gana otro

149Sara Cantera, «Consorcio liderado por ICA gana contrato para obra en NAICM», *El Universal*, 21 de octubre de 2016, <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/cartera/negocios/2016/10/21/consorcio-liderado-por-ica-gana-contrato-para-obra-en-naicm>.

150Ana Valle, «Carso e ICA ganan construcción de la terminal del NAICM», *Expansión*, 6 de enero de 2017, <https://expansion.mx/empresas/2017/01/06/carso-e-ica-ganan-construccion-de-terminal-del-naicm>.

151ICA, S.A. de C.V., «Empresas ICA Anuncia Resultados no Auditados Al Cierre del Tercer Trimestre del 2014», 24 de octubre de 2014, http://www.bmv.com.mx/docs-pub/infoifrs/ifrstrim_556387_2014-03_2.pdf.

152«Héctor Ovalle, en concreto», *Expansión*, 28 de abril de 2008, <https://expansion.mx/negocios/2008/04/28/hector-ovalle-en-concreto>.

153Zacarías Ramírez, «Slim “salva” a ICA de la quiebra», *El Universal*, 1 de noviembre de 2003, /primera/15373.html.

contrato para construir las plataformas de la Terminal, el Edificio Satélite, Terminal de carga y Mantenimiento de Aeronaves por 7,145 millones de pesos.

La Ley de Obras Públicas y Servicios no prohíbe a las dependencias del gobierno contratar a una empresa que esté en proceso de reestructura; sin embargo, la inclusión de ICA, considerada no hace mucho como la firma de ingeniería más grande de México, es una muestra de cómo las relaciones de la familia Quintana mantienen a la empresa dentro de las cúpulas del poder, lo que asegura, con el respaldo de otros poderosos empresarios y gobierno, que a pesar de sus problemas económicos, ICA seguirá jugando un papel importante en la construcción de las obras de obras y las usará para su rescate financiero.

5.5 Grupo Carso y los negocios de Carlos Slim en el NAICM¹⁵⁴

La familia Slim ha hecho del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) otro de sus grandes negocios con el Estado, tras llevarse dos de las más importantes licitaciones del proyecto: la construcción del edificio terminal por 84,828 millones de pesos y la obra de la pista 3, construcción con un valor de 7,359 millones de pesos. Además de las licitaciones, los Slim tienen intereses en todos los espacios en donde participa la iniciativa privada, por medio de su imperio en telecomunicaciones, las empresas de las cuales es accionista mayoritario y como parte de los bancos prestamistas de la obra.

Fernando Romero, el marido de Soumaya Slim Domit, hija del magnate, ganó en 2014, junto al despacho Foster+Partners el diseño del NAICM. El contrato, por un valor de 1,841.7 millones de pesos,¹⁵⁵ fue otorgado por el organismo de gobierno federal Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) antes que la obra fuera encargada al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM).

La trayectoria de Romero está fuertemente vinculada a la familia Slim; entre sus proyectos más destacados están: el museo Soumaya, Plaza Carso, Acuario Inbursa, la Plaza Mariana y las Oficinas Inbursa,¹⁵⁶ construidos todos por Grupo Carso. Foster+Partners ya había trabajado en México pero nunca con el Grupo Carso ni con Fernando Romero.

Además, de participar en los contratos más importantes de la obra del NAICM, Inbursa, propiedad de Carlos Slim, también participa junto con otros prestamistas en el crédito por tres mil millones de dólares por medio del que GACM financió la primera etapa de las contrataciones.¹⁵⁷

América Móvil, a través de subsidiarias, consiguió dos adjudicaciones directas en 2016. Radiomovil Dipsa, mejor conocido como Telcel, recibió un monto de 743,586 pesos para cubrir los servicios de telefonía celular del GACM. Teléfonos de México también

154Con base en la investigación de Mónica Mójon Lugo “La omnipresencia de Slim en el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” en *Rindecuentas.org* <https://www.rindecuentas.org/reportajes/2017/03/17/la-omnipresencia-de-slim-en-el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico/>

155Foster + Partners, «Saqqara Residences | Foster + Partners», accedido 9 de octubre de 2018, <https://www.fosterandpartners.com/projects/saqqara-residences/>.

156Adrián Estañol, «Nuevo Aeropuerto del DF destapa costo del diseño», *Expansión*, 8 de abril de 2015, <https://expansion.mx/negocios/2015/04/08/diseno-de-foster-y-yerno-de-slim-del-naicm-costo-18417-mdp>.

157Redacción, «Nuevo AICM obtiene crédito revolvente por 3 mil mdd», *El Financiero*, 9 de octubre de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/naicm-obtiene-credito-por-tres-mil-mdd.html>.

NAICM un mal negocio para México

obtuvo una adjudicación directa para el servicio de telecomunicaciones, por un monto de 401,353 pesos.

La construcción del edificio terminal fue ganada por un consorcio liderado por CICSA, de Slim, y Grupo ICA, en conjunto con La Peninsular y Hoatsa (Grupo Hermes), Promotora y Edificadora Mexicana (PRODEMEX), Constructora y Edificadora GIA+A, Acciona y Fomento de Construcciones y Contratos (FCC) de la que Carlos Slim es el mayor accionista con el 25.6% de las acciones. Tras anunciarse los ganadores de la licitación, las acciones de Grupo Carso subieron 2.21% y se terminaron vendiendo en 81.75 pesos.

Otro consorcio liderado por CICSA ganó en septiembre de 2016 un contrato por 7,359 millones de pesos. Se trata de la construcción de la pista 3, con una participación del 25%, en conjunto con la Constructora y Edificadora GIA+A, de Hipólito Gerard, PRODEMEX, de Olegario Vázquez y La Peninsular Constructora, de Carlos Hank Rhon.

FCC también ganó la licitación para la reconstrucción de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) del NAICM a través de otra de sus filiales: Aqualia Infraestructuras. La filial de obras hidráulicas de la empresa española firmó el contrato, evaluado en 115 millones de pesos, con el que se encargará de modernizar y poner en operación la PTAR construida en 1987 por el Sistema de Aguas de la Ciudad de México, así como construir un sistema terciario que se encargue de procesar un caudal mínimo de 120 litros por segundo y una línea de conexión que llevará el agua tratada al NAICM. El contrato fue adjudicado el 12 de octubre de 2016 por la Comisión Nacional del Agua.

6 Conclusiones: El NAICM es un mal negocio para México

Al analizar los datos de las contrataciones, el esquema de financiamiento y los datos financieros del proyecto del NAICM la opacidad y la falta de transparencia son la norma.

Con la información que publica GACM, haciendo gala de que el NAICM es la obra más transparente de México, no es posible conocer cómo se manejan los fondos de los fideicomisos privados, ni los contratistas ni los beneficiarios reales de la obra. Después de un esfuerzo de investigación del equipo de PODER, en colaboración con el FPDT, se ha podido demostrar quiénes se están beneficiando con esta obra a costa de pérdidas sociales.

Las conclusiones principales a las que arribamos son las siguientes:

- El NAICM, proyecto estrella del sexenio que culminará el 1° de Diciembre de 2018, es la obra pública que más gasto ha implicado en la última década.
- Se han contratado \$155,732,018,788.78 para la realización de la obra a través de 536 contratos. 70% de estos contratos se han adjudicado sin concurso, sin justificar la necesidad de la adjudicación directa como lo marca el estándar internacional de datos abiertos.
- No es posible conocer a los beneficiarios reales de la obra. Investigando más de 400 relaciones empresariales se encontró que 5 empresarios controlan el 55% del total contratado.
- El aval de todos los créditos con los que se financia el NAICM es la TUA. La ASF no pudo determinar ni el plazo, ni el monto de la TUA para pagar la deuda del NAICM.
- SCT, GACM y SHCP crearon un complejo mecanismo de financiamiento para evitar que los créditos con los que se financia el NAICM sean considerados deuda pública y por tanto objeto de fiscalización. La ASF no tiene acceso a los estados de cuenta de los fideicomisos privados con los que se financia la obra del NAICM.
- Si en algún momento la TUA no alcanza para pagar la deuda del NAICM, el último garante de ésta es el gobierno mexicano.
- Debido al aumento en más del 69% de los costos del proyecto, el NAICM está en una crisis de financiamiento y las medidas que está tomando el GACM para conseguir fondear la primera fase de la construcción son alarmantes.
- Esas medidas dejan sin margen de ganancia la obra al menos hasta 2035 poniendo en riesgo que la segunda fase de la construcción de la obra sea autofinanciable.
- Si la SHCP solicitara hoy, como lo mandata la ley, una actualización de la Evaluación Costo y Beneficio del NAICM, el proyecto sería inviable de acuerdo a lo establecido en dicha ley.
- En las Evaluaciones Costo y Beneficio, el dato que determina que un proyecto de obra pública es social y económicamente viable es la TIRS. Si la TIRS de una obra pública es menor que 10%, el proyecto es inviable.
- Que el NAICM pueda ser social y económica inviable significa que los beneficios totales que el proyecto brindará a la sociedad serán menores que los costos totales que la sociedad tendrá que pagar por el proyecto.

En síntesis, la construcción del NAICM resulta problemática, no sólo por los impactos ambientales y en los derechos de los pueblos ya ampliamente documentados, sino también por la frágil estructura financiera de la obra y por la asimetría entre los costos

NAICM un mal negocio para México

totales y los beneficios sociales del proyecto. Asimismo, observamos prácticas poco transparentes y que no cumplen con los más altos estándares internacionales de contratación, que en definitiva terminan favoreciendo a un puñado de empresas controladas por cinco de los empresarios más poderosos del país.

Esta investigación ha procurado desentrañar estas complejidades y contribuir a entender los riesgos que implica el proyecto del NAICM, incluyendo su viabilidad, acercando esta información a tomadores de decisiones pero sobretodo aportando a garantizar que las personas y comunidades afectadas ejerzan su derecho a decidir.