



## **El NAICM es un mal negocio para México**

**Resultados destacados de la investigación de TorreDeControl.org  
Un proyecto de PODER para promover la transparencia empresarial,  
la rendición de cuentas y los derechos humanos**

### **La deuda de la deuda**

- Cuando se anunció la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAICM), todavía faltaba pagar una parte de la Terminal 2 del AICM. El primer crédito para el NAICM se usó para pagar la deuda pendiente de la Terminal 2.

### **La opacidad de los fideicomisos<sup>1</sup>**

- Todo el flujo de deuda pasa por dos fideicomisos privados antes de llegar al Gobierno Federal; por lo tanto, no se registra como “deuda” dentro de las Cuentas Públicas.
- Por el esquema de financiamiento en sí (fideicomisos privados), no se distingue el origen público o privado de los pagos del NAICM.

### **La TUA para todo**

- 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.
- La Auditoría Superior de la Federación (ASF) menciona que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (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.
- De acuerdo a los contratos de cesión de derechos de cobro de la TUA,<sup>2</sup> será un fideicomiso privado el que 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.
- Si bien los fideicomisos privados son figuras legales protegidas por el secreto fiduciario, la TUA es dinero público, cuya operación no se está fiscalizando por el

1 Los flujos de deuda analizados en la investigación son el primer crédito simple por mil millones de dólares, y la primera emisión de bonos verdes por 2 mil millones de dólares, en 2015 y 2016. Cabe anotarse que en 2017 se hizo la segunda emisión de bonos por 4 mil millones de dólares y una emisión de fibra E por mil millones de dólares, que no fueron auditados por la ASF y por lo tanto, no son parte del análisis de esta investigación.

2 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.



uso de estos instrumentos. Este mecanismo permite ocultar información fiscal que debería ser pública.

- 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.
- 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”.<sup>3</sup>

### **Las irregularidades del Grupo Aeroportuario provocaron sobrecostos en el proyecto**

- Se entiende que **el GACM no cumple con los estándares de transparencia a los que se había comprometido.**
- Las observaciones de la ASF muestran cómo el GACM incurrió en irresponsabilidades durante todo el procedimiento del proyecto del NAICM, **provocando un sobrecosto mayor del mismo.** Se trata de un esquema que es ineficiente, opaco y perjudicial para la deuda del Gobierno Federal.

### **La SHCP y la SCT evitan actualizar los estimados de los costos**

- Conforme a lo previsto en el Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (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.<sup>4</sup> El alcance de un proyecto se modifica cuando el monto total de inversión es superior a los 10 mil 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.<sup>5</sup>
- En septiembre de 2014, la SCT concluyó la Evaluación Costo y Beneficio que entregó a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para el proyecto del NAICM.<sup>6</sup> 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

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

4 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](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LFPRH_300316.pdf).

5 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](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5328458&fecha=30/12/2013).

6 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”



México dictamina que están seriamente subestimados,<sup>7</sup> el monto total de inversión tan solo para la primera fase del NAICM es de \$285 mil 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; es decir, el alcance del proyecto ha sido modificado.**

- 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 evitar actualizar la Evaluación Costo y Beneficio, ya que ésta demostraría que los incrementos en los costos han hecho que el proyecto sea inviable.

### **El NAICM en una crisis de financiamiento**

- El GACM no tiene los recursos para financiar los costos de inversión. De los 285 mil millones de pesos que según el GACM va a costar la primera fase, tan sólo tienen \$197 mil millones de pesos (el 70%).
- 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, endeudar aun más el proyecto con una nueva emisión de Fibra E (vender bonos de deuda en los mercados financieros) y empezar a cobrar TUA de interconexión, lo que encarecería el uso del aeropuerto.
- **El proyecto ya no soporta más endeudamiento.** Si se busca terminar de financiar la primera parte del proyecto con más deuda, como propone el Grupo Aeroportuario, los ya estrechos márgenes de ganancias van a reducirse aún más.
- **Cuando se materialicen los incrementos de los verdaderos gastos de operación y mantenimiento, el NAICM va a operar con ganancias mínimas o dando pérdidas hasta que se terminen de repagar las deudas.** Esto pone en grave riesgo la capacidad del proyecto de autofinanciar las siguientes fases de expansión.
- Las cifras de rentabilidad económica y social que presenta el GACM (TIRS 13.4%) están calculadas con los **costos de inversión desactualizados y subestimados.**

### **El NAICM es inviable si se actualizan los costos**

- De acuerdo con la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, la Tasa Interna de Retorno Social (TIRS) del proyecto debe ser de **al menos 10%**. Si la TIRS de una obra pública es menor que 10%, el proyecto es inviable y la SHCP no lo puede aceptar.

<sup>7</sup> 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>



- En un documento que el Grupo Aeroportuario entregó a la SHCP, y que contiene las conclusiones de la Evaluación Costo y Beneficio del NAICM realizada en 2014, el GACM establece que un incremento de los costos de más del 36% haría que la Tasa Interna de Retorno Social (TIRS) del proyecto cayera por debajo del 10%, haciéndolo inviable.<sup>8</sup> Como se mencionó anteriormente, **los costos del NAICM llevan hasta el momento un incremento del 69%**.
- 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 única y exclusivamente por la inflación.
- 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).<sup>9</sup> Desde entonces, según el GACM, el costo total del proyecto se ha mantenido estable en \$13,300 millones de dólares.
- **La SHCP ha sostenido que los costos del NAICM solamente han variado por la inflación, lo cual le permite eludir lo establecido en la Ley y evitar tener que pedir a la SCT y GACM realizar una nueva y actualizada Evaluación Costo y Beneficio, en la cual se evidenciaría la inviabilidad económica y social del proyecto.**
- En cualquiera de los escenarios calculados por PODER (aumento de beneficios/demanda entre 15% y 25% y aumento de costos entre 50% y 100%) la TIRS es menos de 10%. Es decir, que si la SHCP solicita al GACM y a la SCT una nueva evaluación de costos y beneficios del proyecto, éste sería económicamente inviable de acuerdo a la Ley.

## Un negocio para unos cuantos

- Hasta el 1 de septiembre de 2018: **\$155,732,018,788.78 pesos en 536 contratos y convenios.**
- **Cinco empresarios** han sido los grandes beneficiados con los contratos del NAICM.

8 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”

9 “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>



- Del total de contratos del NAICM el **51%** corresponden a contratos con empresas de estos cinco empresarios.

Empresa	Monto*	Contratos	Propietario del grupo empresarial
ICA, S.A. de C.V.	\$24,720,550,262.73	9	Bernardo Quintana Isaac
Grupo Carso	\$21,250,897,901.25	7	Carlos Slim
Grupo Hermes	\$12,445,987,714.50	2	Carlos Hank Rhon
Grupo Empresarial Ángeles, S.A.	\$10,372,332,335.25	6	Olegario Vázquez Raña
CONSTRUCTORA EDIFICADORA GIA+A	\$10,371,749,601.25	2	Hipólito Gerard Rivero

*\*Varios de los contratos mencionados son ganados en consorcio por varias empresas. Como el GACM no especifica el monto que le corresponde a cada empresa del consorcio se ha optado por dividir el monto total del contrato entre todos los participantes.*

### **Opacidad en los contratos, conflictos de interés y malas prácticas**

- El **70.34%** de los contratos (y todos los convenios) (**\$10,833,337,227.07 pesos**) se han adjudicado **sin ningún tipo de concurso**.

Ejemplo: **Aurelio Marín Huazo** -que ha ocupado diversos cargos públicos con el PRI- recibió **4 millones de pesos** en adjudicación directa por entregar informes mensuales que **presentan irregularidades** (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).

- **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 9 contratos por más de 24.7 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 Expres de Morelos**, donde murieron dos personas) construirá la Torre de Control Aéreo, y otros accesos y plataformas para pistas y tramos de prueba, además de hacer el bacheo de caminos existentes (en total, tres contratos).



- El esquema de contrataciones por parte del GACM **no ha cumplido con los estándares internacionales** en términos de compras públicas, transparencia y contrataciones abiertas.
- Se puede ver entonces que varias empresas mexicanas contratadas tienen **conflicto de intereses**, están en **situaciones financieras comprometidas**, están relacionadas con casos de **corrupción** o han sido responsables de obras de **dudosa calidad**.
- 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.

### **La familia Slim, financiadora, arquitecta maestra y constructora**

- **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 **Fernando Romero** (yerno de Slim, marido de su hija Soumaya) junto con Norman Foster and Partners es el arquitecto maestro, el décimo contrato más caro de la obra: \$1,841.7 millones de pesos.
- **Grupo Financiero Inbursa** financia la obra, junto con cinco bancos que son accionistas del Grupo Carso, por 3 mil millones de dólares.

---

Para mayor información, por favor comunicarse con  
**María Fernanda Wray**  
Responsable de comunicación externa  
PODER  
c. 55 3333 9644  
[comunicacion@projectpoder.org](mailto:comunicacion@projectpoder.org)