



# La batalla legal que iniciará si se cancela el NAIM

Hasta el momento se han licitado contratos por más de 75% del monto de inversión del aeropuerto en conjunto. Las obras de preparación del suelo ya terminaron, y está en marcha la construcción de las pistas, torre de control y la terminal aérea

**CIUDAD DE MÉXICO** — El futuro del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) se decidirá en la consulta que se realizará en 538 municipios entre el 25 y el 28 de octubre. Los contratos con las empresas que participan en la construcción dependen del resultado, que se dará a conocer una semana después de la consulta.

Según varios expertos consultados, la cancelación puede ser más costosa que finalizar la construcción, en términos de reputación internacional, indemnizaciones y efectos sobre la economía.

"El aeropuerto no se debe cancelar ni suspender, por temas de seguridad, de pasajeros, de interconectividad, de incumplimiento de contrato... Bueno, la calificación de México se iría al piso", opina Luis Rubio, socio ejecutivo de la firma Holland & Knight México.

Hasta el momento se han licitado contratos por más de 75% del monto de inversión del aeropuerto en conjunto. Las obras de preparación del suelo ya terminaron, y está en marcha la construcción de las pistas, de la torre de control y la terminal aérea. Los contratos adjudicados hasta el momento incluyen a empresas mexicanas como Carso (de Carlos Slim), ICA, Prodemex y GIA, además de empresas internacionales como Parsons.

La cancelación del proyecto caería en el incumplimiento de los contratos. "Todos los contratos de obra pública tienen cláusulas de salida, que indican cuál es el costo por no llevarse a cabo", comenta Ricardo Gallegos, director ejecutivo de Finanzas Públicas de HR Ratings. El monto de la indemnización dependerá del porcentaje de avance que lleve la obra, si ya se comenzó, y de lo que dicte el contrato.

En el caso de la cancelación, lo primero que deberán hacer las empresas es reunir a todos sus expertos legales y técnicos para hacer un análisis de la situación y diseñar la estrategia de defensa legal del proyecto, explica Sergio Chagoya, socio de Santamarina y Steta a cargo del área de infraestructura y su financiamiento.

"Dependiendo del mecanismo legal que tratara de emplear el nuevo gobierno, vendría el planteamiento de defensa, y por tanto también qué tipo de recuperación económica puede llegar a tener el empresario. Hay que ver contrato por contrato qué mecanismos se prevén", comenta Chagoya.

La participación de empresas internacionales puede dificultar una potencial cancelación, de acuerdo con Rubio, pues se impactarían tratados comerciales. "Y no solo tiene un costo directo en pago de daños y perjuicios a los participantes (en la construcción), sino el costo indirecto enorme que es la pérdida de credibilidad del país", dice este experto.

A esto se suman otros elementos como la emisión de deuda y la colocación de la Fibra E del NAIM. El Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, que tiene la concesión del NAIM, lanzó bonos por más de 6,000 millones de dólares entre inversionistas internacionales.

Por el momento, la calificadora Moody's mantiene una perspectiva negativa sobre la calificación de la emisión y apuntan posibles riesgos para reducirla por factores políticos.

"Si como resultado de las elecciones presidenciales cambia nuestra visión sobre el supuesto de apoyo implícito del gobierno (al NAIM), la calificación también enfrentaría una presión a la baja", mencionó Moody's en un reporte publicado el año pasado.