



almomento^{.MX}

Especial NAIM | El costo económico del legado de Peña Nieto

Carlos Slim Helú, Carlos Hank Rhon, Olegario Vázquez, Bernardo Quintana, son algunos de los empresarios que han ganado millones con esta magna obra

Por
David S. Celin

17 octubre, 2018

A finales de 2014, el presidente Enrique Peña Nieto anunció el inicio de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) en donde fue el Lago de Texcoco. El proyecto se planeó para satisfacer la creciente demanda de pasajeros y carga que llega al país; pues la nueva terminal aérea podría atender a 50 millones de pasajeros y realizar 450 mil operaciones al año.

De seguir en pie el proyecto, la construcción del NAIM costaría unos 13 mil 300 millones de dólares. Como el tipo de cambio ha variado desde que planteó el proyecto, el costo en pesos también ha variado. Cuando fue presentado el plan, se dijo que en pesos mexicanos el costo sería de 169 mil millones de pesos, con un tipo de cambio de 13 pesos por dólar. Cuatro años después, con un tipo de cambio de 19 pesos por dólar, se habla de que el aeropuerto en Texcoco costará al menos 260 mil millones de pesos.

Otro de los problemas que ha presentado esta monumental obra, legado del presidente Enrique Peña Nieto, es la mala planeación infraestructura, lo que no solo afecta el tiempo de entrega sino en el costo. Un ejemplo es la construcción de la barda que rodea el Nuevo Aeropuerto, el cual superó casi al doble el presupuesto inicial planteado de mil 547 millones de pesos.

De acuerdo con la organización *México Evalúa*, el muro, que separa el terreno de la próxima terminal aérea de los demás lotes, costó 2 mil 990 millones de pesos y éste se culminó 300 días después de la fecha inicial planteada por el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) que era de 563 días.

Para Mariana Campos, coordinadora del programa Gasto Público y Rendición de Cuentas de México Evalúa, el muro perimetral es de las obras más fáciles de todo el proyecto del NAIM; pero que al no contar con el diseño completo de su construcción, se tuvo que hacer algunos cambios, como demolición de tramos de barda para colocar accesos de camiones.

Este tipo de errores ha hecho que el cronograma de trabajo cambie. En un principio se habló que la construcción de las obras del Nuevo Aeropuerto terminarían en 2020, luego el cronograma de trabajo se acomodó y se fijó como fecha límite el 2021. Ahora, se habla que podría ser hasta 2024, finalizando el sexenio del próximo presidente Andrés Manuel López Obrador.

Hasta mayo del 2018 se habían otorgado contratos por más de 130 mil millones de pesos. De este monto, tres contratos por 94 mil millones están en manos de consorcios donde se encuentran Carso Infraestructura, de Carlos Slim, y el despacho de arquitectura de Fernando Romero, yerno del dueño de Telcel.

EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÉXICO

EN NÚMEROS

Tendrá:

6 pistas, 3 en función simultánea

2 terminales

135 mil pasajeros anuales

450 mil plazas laborales en su máximo desarrollo

• **Costo: 13 mil 300 millones de dólares (unos 260 mil millones de pesos al tipo de cambio actual)**

- 6 mil millones de dólares en bonos verdes
- 1.5 mil millones de dólares en Fibra E
- Mil millones de dólares, con línea de crédito revolvente
- 1.5 del Presupuesto de Egresos de la Federación

LAS LICITACIONES

Hasta el momento, 70% de los contratos se otorgaron sin licitar

Sólo 16 contratos acaparan 77 por ciento del presupuesto.

Empresarios detrás de las principales licitaciones del NAIM:

- Carlos Slim (CICSA),
- Carlos Hank Rhon (Hermes y La Península),
- Olegario Vázquez (Prodemex),
- Bernardo Quintana (ICA),
- Héctor Ovalle (Coconal)

LAS PÉRDIDAS EN CASO DE CANCELAR EL PROYECTO

Cancelar el proyecto de Texcoco implicaría pérdidas por 120 mil millones de pesos, de los cuales 40 mil millones serían por sanciones por multas y pagos por daños y perjuicios

Las Promesas

Con el anuncio de la construcción vinieron las promesas: “[Es] un potente motor de crecimiento económico de México y de bienestar de las y los mexicanos”, escribía Gerardo Ruiz Esparza en una columna para el diario *El Financiero*. Y destacó que “son múltiples los beneficios de esta obra de gran calado, entre los cuales destacan por su impacto económico, social y ambiental”.

El secretario de Transporte y Comunicaciones señaló a la obra como “un poderoso generador de empleos, capacitación y adiestramiento, así como un multiplicador de oportunidades en la zona del Oriente del Valle de México, región que por décadas se había mantenido con baja inversión y en condiciones de desigualdad social”.

Hasta junio de 2018, en la obra trabajaban 292 empresas nacionales e internacionales, y se han generado más de 45 mil empleos directos e indirectos en la zona; se calcula que en toda la etapa de construcción se generaran un total de 160 mil empleos y se prevé que en su máximo desarrollo de operación alcance los 450 mil empleos.

Además, el NAIM es considerado como un extraordinario motor de crecimiento económico en sectores claves como el turismo, la aeronáutica, los servicios y el comercio.

Sin embargo, sus detractores han señalado que nada de eso ha reflejado durante esta etapa de construcción. Al contrario, se ha denunciado la explotación de recursos

naturales, como la depredación de cerros para obtener el tezontle que se utiliza en la nivelación del suelo del NAIM. Explotación de minas, falta de aguas en comunidades como San Salvador Atenco.

Para Sócrates Silverio Galicia Fuentes, profesor de la Universidad Autónoma Chapingo (UACH), la edificación del nuevo aeropuerto en Texcoco está provocando un impacto social, económico y urbanístico que representa la destrucción de la vida comunitaria de los pueblos del Valle de México, el agravamiento de los problemas de servicios del área conturbada y sienta las bases de futuros desastres sísmicos y de otra índole.

Las críticas y su defensa

El proyecto del aeropuerto de Texcoco se ha enfrentado a la crítica de ambientalistas, académicos, vecinos, artistas, organizaciones no gubernamentales. Todos ellos, en oposición al considerar la obra como un ecocidio de dimensiones extraordinarias.

LAS CRÍTICAS Y SU DEFENSA



SE VA A CONSULTA

"ES UN BARRIL SIN FONDO, OTRO ATRACO DE LA MAFÍA DEL PODER EN CONTRA DEL PUEBLO Y DE LA NACIÓN".

Sin embargo, el más férreo había sido del entonces candidato Andrés Manuel López Obrador, quien rumbo a la Presidencia de México prometió cancelar la construcción del nuevo aeropuerto, al considerarlo como "un barril sin fondo, otro atraco de la mafia del poder en contra del pueblo y de la nación".

Una vez como presidente electo, decidió poner en manos de la ciudadanía el futuro de esta obra. Por ello, propuso un "Plan Alternativo para el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México", el cual consiste en mantener las operaciones del aeropuerto actual y construir dos pistas más en la base militar de Santa Lucía.

NO SE CANCELA

"EN MI VIDA HE VISTO UN PROYECTO QUE PUEDA TENER TANTO IMPACTO ECONÓMICO EN UN ÁREA COMO LO ES EL NUEVO AEROPUERTO. ES UN GRAN DETONADOR



Ante esta situación, empresarios y funcionarios han salido a la defensa del proyecto. Tal es el Consejo Coordinador Empresarial (CCE), quien señaló que Texcoco es la opción más viable para el sector privado por los mecanismos de financiamiento disponibles, su sustentabilidad y visión de largo plazo.

En su momento, el CCE —dirigida por Juan Pablo Castañón— destacó que se trata de un proyecto rentable que podría generar más de mil millones de dólares al año para los mexicanos, con un costo total de 13 mil 300 millones de dólares, y se estima que la inversión privada represente al menos el 70 por ciento del financiamiento, mientras que sus costos de operación serían menores a la otra opción entre 25 y 30 por ciento.

Empero, el empresario Carlos Slim ha sido uno de los defensores más fuertes del NAIM. "En mi vida he visto un proyecto que pueda tener tanto impacto económico en un área como lo es el Nuevo Aeropuerto. Es un gran detonador, sólo lo puedo comparar con el Canal de Panamá", dijo en conferencia de prensa en abril de 2018.

Incluso, meses después (el 1 de agosto) y desde España, el dueño de Telmex propuso que para bajar los costos del Nuevo Aeropuerto, se construyera con materiales nacionales. Con este ajuste, el ahorro sería de entre 800 y 1,000 millones de dólares. Además, se dijo de acuerdo con concesionar la obra. "Pienso que lo mejor para estos proyectos es que sean de inversión privada", dijo.

Cabe recordar que Carso Infraestructura y Construcción (CICSA), propiedad de Carlos Slim, han ganado una serie de contratos, entre ellas el del edificio terminal el cual era de las licitaciones más grandes de todo el proyecto. Además, su yerno, Fernando Romero, es uno de los arquitectos del NAIM.

¿Quiénes está detrás de la construcción del NAIM?

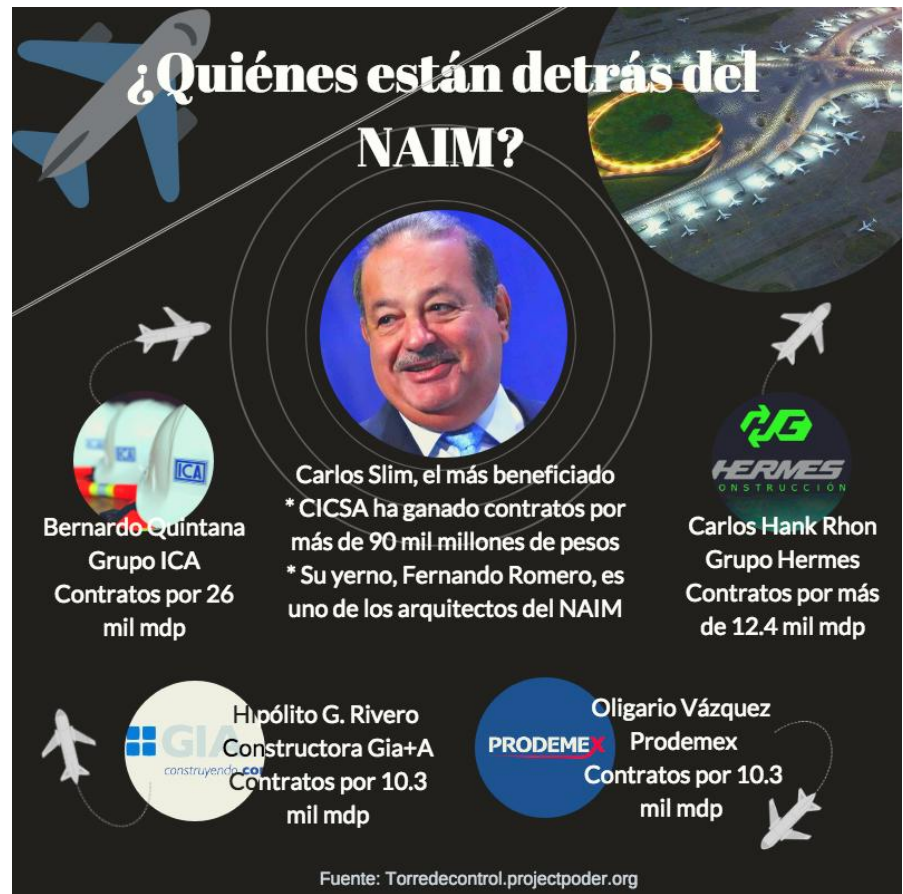
Hasta el momento, Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México ha licitado contratos de obra pública por alrededor de 132 mil 300 millones de pesos, incluyendo los más importantes como son las dos primeras pistas, la terminal de pasajeros, la torre de control, además del diseño arquitectónico.

Los ganadores detrás de estas licitaciones se encuentran los empresarios más importantes del país, como Carlos Slim (CICSA), Carlos Hank Rhon (Hermes y La Península), Olegario Vázquez (Prodemex), Bernardo Quintana (ICA) y Héctor Ovalle (Coconal), entre otros. De esta forma, proyecto ha ayudado a que firmas como ICA resurgiera en medio de un proceso de reestructura financiera, mientras que dio a Coconal los mayores contratos en su historia.

Sin embargo, y de acuerdo con la organización México Evalúa, durante el proceso de estas licitaciones, el 73 por ciento de los participantes fueron descalificados por razones administrativas, técnicas o económicas; por lo que los ganadores se eligieron entre pocos... y entre los ganadores, hay viejos conocidos del Gobierno Federal.

Además, un análisis hecho por el portal SinEmbargo revela que de los 321 contratos (por los que se han pagado un total de 137 mil 232 millones 459 mil 135 pesos) que hasta el momento se han celebrado para la construcción de la nueva terminal aérea, el 47 por ciento se han hecho por adjudicación directa. Siendo los empresarios antes mencionados los más beneficiados, quienes pese a que solo han obtenido 16 contratos, pero los cuales tienen un valor de 106 mil 890 millones 791 mil 874 pesos (77 por ciento del monto total).

Carlos Slim, quien ha defendido la construcción del NAIM, es uno de los más beneficiados con la obra. El hombre más rico de México y su familia han ganado más del 60% del monto licitado hasta ahora. El primer contrato que ganó la familia Slim fue el diseño arquitectónico del aeropuerto.



El yerno de Carlos Slim, el arquitecto Fernando Romero [esposo de Soumaya Slim], y el británico Norman Foster fueron a quienes se les otorgó el contrato para la elaboración de proyectos ejecutivos para la construcción del Edificio Terminal de Pasajeros, Torre de Control y Centros de Control de Operaciones. La adjudicación fue directa.

El precio inicial del proyecto se firmó por mil 841 millones 753 mil 116 pesos. Sin embargo, para mayo de 2018, el contrato ya costaba 2 mil 692 millones 364 mil 464 pesos. El consorcio conformado por esos dos arquitectos, firmó con el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México dos convenios modificatorios en los que se acordó un primer aumento en marzo de 2016, por 434 millones 297 mil 453 pesos, y el segundo, en marzo de 2017, por 441 millones 995 mil 921 pesos.

Además, Carlos Slim, Carlos Hank Rhon, Bernardo Quintana e Hipólito Gerard (con GIA+A) unieron sus brazos constructores en un consorcio y así ganaron dos licitaciones: la construcción de la pista 3, por un monto de 7

mil 353 millones de pesos, y la obra más importante del proyecto: el edificio terminal, por 84 mil 828 millones de pesos. Ambos contratos suman más del 50% de la inversión total comprometida en la primera fase del nuevo aeropuerto.

De acuerdo con el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, hasta mayo de 2018, el edificio terminal tenía un avance físico del 4%, mientras que la pista 3 tendría un avance físico de 40%. En general, el proyecto presenta un avance del 30%

En tanto, ICA, además de participar en el consorcio que realizará el edificio terminal, también obtuvo otros cuatro contratos, entre ellos la losa de cimentación de la terminal, una pista y el edificio satélite de la terminal. Las obras en las que participa tienen un valor de alrededor de 26 mil millones de pesos, sin considerar el edificio terminal.

Mientras que Coconal, de Héctor Ovalle, ganó obras estratégicas como la nivelación y limpieza del terreno; y ahora construye la pista 2 del aeropuerto. En conjunto, ambos contratos tienen un valor de 9,900 millones de pesos. El proyecto de la pista dos tiene un avance físico de 69%.

Otra de las empresas que participan en la construcción es Aldesa, la misma que construyó el Paso Express de la autopista México-Cuernavaca y en la que murieron 4 personas, dos en un socavón que se abrió en dicho tramo carretero. Esta empresa, junto a Aldesem y Jaguar Ingenieros Constructores, ganó el contrato para edificar la torre de control.

La torre de control es considerado uno de los proyectos más importantes de la nueva terminal capitalina, ya que en ella se alojarán los servicios operacionales y de navegación, así como los equipos de pronósticos y observación meteorológica, de supervisión de plataformas y de asignación de aparcamiento de las aeronaves.

Esta construcción tendrá una altura de 90 metros y consta de dos edificios: el edificio base de soporte, y la torre misma. Se ubicará entre las pistas 1-2 y 3-4, al norte del edificio terminal. La oferta ganadora, de entre siete consorcios que presentaron propuestas, fue por un monto de 1,242 millones de pesos (sin IVA).

¿Cómo se financiará?

Los bonos verdes son instrumentos que permiten obtener fondos, se pagan a cierto plazo, con sus respectivos intereses, y tienen como peculiaridad que los recursos que presten los inversionistas deben ser utilizados para obras que procuren el cuidado del medio ambiente.

En el caso del NAIM, son seis mil millones de dólares colocados en bonos verdes



La fibra E es un fideicomiso especializado en infraestructura y energía, los cuales son cotizados en la Bolsa Mexicana de Valores.

En el caso del NAIM, se emitieron 300 millones de certificados, y se obtuvieron 30 mil millones de pesos. Los inversionistas tendrán un rendimiento "no garantizado".

45% de los recursos corresponde a AFORES [Inbursa, Pensionissste, Profuturo y Afore XXI Banorte]

De acuerdo con el Grupo Aeropuerto de la Ciudad de México —el encargado de la construcción, administración, operación y explotación del nuevo aeropuerto—, buena parte de la inversión ha sido obtenida colocando bonos y Fibra E que tienen como garantía los ingresos por la TUA, una tarifa que se cobra a las personas que compren un boleto de avión. Solo el 30 por ciento será aportación directa del gobierno federal, a través del Presupuesto de Egresos.

A decir de Ruiz Esparza, el proyecto del nuevo aeropuerto cuenta con un robusto esquema de financiamiento que garantiza su viabilidad a largo plazo. Lejos de ser una carga para las finanzas públicas, el plan financiero se concibió como un esquema mixto de recursos públicos y privados. Esto significa que sólo una parte menor de los recursos proviene del presupuesto gubernamental y no sólo eso: el gobierno recuperará su inversión con una tasa de retorno competitiva.

Según el funcionario federal, el esquema de financiamiento está diseñado para que el aeropuerto sea autofinanciable. A la fecha, el financiamiento privado suma seis mil millones de

dólares colocados en bonos verdes que han recibido reconocimientos internacionales, a los que se suman 30 mil millones de pesos de la Fibra E, un esquema innovador que permite a los fondos de pensiones invertir en proyectos de infraestructura de largo plazo, en línea con las mejores prácticas internacionales.

El 26 de marzo, el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México explicó que para la construcción del Nuevo Aeropuerto se había obtenido hasta ahora 10 mil de los 13 mil 300 millones de dólares necesarios a través de estas nuevas formas de financiamientos: 6 mil millones de dólares fue a través de bonos verdes; mil 600 millones de dólares, por medio del fideicomiso de inversión denominado Fibra E; mil millones de dólares, con una línea de crédito revolvente, y mil 250 millones de dólares de recursos del Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF). El resto de los fondos podrían provenir de más emisiones de deuda.

Sin embargo, no explicó que el instrumento de los bonos verdes es una deuda que tiene como plazo de pago el año 2047 (con una tasa de interés anual de 5.500%); y otros mil millones, con vencimiento en el 2028. "Todo bono es deuda para el emisor. Todo el que emita un bono, es deuda. Así sea el gobierno o sean las corporaciones privadas, o incluso organismos no gubernamentales", explica el economista Raymundo Tenorio. ¿Y cómo se pagará? Según el GACM, con los ingresos de la TUA.

Por su parte, la Fibra E (Fideicomiso de Inversión en Energía e Infraestructura, por nombre completo) son instrumentos de capital (certificados o acciones) listados en Bolsa de Valores. En donde los inversionistas van a obtener dividendos a través de las ganancias del proyecto en el que se inyectó el capital.

En el caso del Nueva Aeropuerto se emitieron 300 millones de certificados, los cuales fueron vendidos en \$30 mil millones de pesos; de la inversión, 45% de los recursos corresponde a afores [Inbursa, Pensionissste, Profuturo y Afore XXI Banorte], 54% de fondos de inversión y 1% de inversionistas internacionales.

La emisión de certificados bursátiles busca un retorno de 10% en términos reales; no obstante, es importante los pagos no son garantizados. El inversionista que participe en el Fideicomiso Nuevo Aeropuerto Internacional de México (FNAIM) asumirá un costo de oportunidad importante y tendrá derecho a recibir distribuciones o dividendos de esta inversión a partir del 1 de enero del 2021 (a través de la TUA).

En este rubro aparece nuevamente la familia Slim, toda vez que el Grupo Financiero Inbursa, a través de la Afore Inbursa, adquirió 13 mil millones de pesos (702 millones de dólares) en certificados del Fibra E. La parte que obtuvo Inbursa es la más grande de todos los inversionistas y representa más de una tercera parte de los 30,000 millones de pesos recaudados por el GACM.

¿Qué es la TUA?

Es la Tarifa por Uso del Aeropuerto (TUA) y es parte esencial del financiamiento del Nuevo Aeropuerto; ha sido la garantía de pago del Grupo Aeroportuario, para pedir créditos, o colocar bonos verdes de deuda, con los que bancos e inversionistas internacionales le han dado recursos, en dólares, al proyecto.

La TUA ya está incluida en el costo del boleto de avión de cada pasajero que utiliza el actual Aeropuerto 'Benito Juárez' de la Ciudad de México —en vuelos de salida—, y también se cobrará a quienes usen el Nuevo Aeropuerto. Se fija de forma unilateral, expresada en dólares, y cada año se determina su equivalente en pesos. Desde que se anunció el NAIM, ha tenido un aumento considerable.

En 2018, este 'impuesto' para vuelos nacionales pasó de ser de 15.91 dólares, a 23.20 dólares. Un aumento del 45%. En el caso del cobro por vuelos internacionales, pasó de ser de 19.59 dólares, a 44.07 en 2018. Un aumento del 124%.

Y muchos han criticado que sea utilizado la TUA como forma de obtener financiamiento. Javier Jiménez Espriú, próximo secretario de Comunicaciones y Transporte, acusó que el esquema de financiamiento del Nuevo Aeropuerto es ilegal, porque no se consideran como deuda pública los préstamos que ha obtenido el Grupo Aeroportuario, utilizando un fideicomiso y colocando como garantía de pago los ingresos de la TUA. "Una deuda pública, se ha disfrazado de deuda privada", dijo en entrevista con Televisa.

¿Y si se cancela el proyecto?

La cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de México, como plantea Andrés Manuel López Obrador, derivaría en un incumplimiento de contratos, y las empresas que construyen el proyecto tendrían derecho a una compensación por daños y perjuicios. ¿Quién pagaría? Saldría de las finanzas públicas.

Hasta el momento se juegan contratos por 764 mil 343.7 millones de pesos; cantidad 3.9 veces superior a lo que cuesta la terminal aérea, pues se incluyen 569 mil 34.8 millones de pesos que serán para empresas especialistas para la conservación y mantenimiento del NAIM por los próximos 50 años.

Cancelar el proyecto de Texcoco implicaría pérdidas por 120 mil millones de pesos, de los cuales 40 mil millones serían por sanciones por multas y pagos por daños y perjuicios y penalizaciones contractuales. Según el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, el costo sería de "más o menos la mitad del valor total del proyecto".

Y no solo es cuestión económica, el impacto de cancelar el proyecto se extendería a otras áreas del desarrollo nacional como el detrimento en la confianza de inversores extranjeros, de competitividad, y con la anulación de miles de posibles puestos de trabajo.

"Si el proyecto se cancela afectaría directamente la inversión y el empleo, y constituiría una oportunidad perdida para mejorar la competitividad en México [...] El riesgo de la cancelación del proyecto también podría descarrilar el impulso positivo del sector turístico mexicano", destacó la agencia calificadora Moody's Investors Service.

¿Y si se cancela el proyecto?

Implicaría pérdidas por 120 mil mdp, de los cuales 40 mil millones serían por sanciones por multas y pagos por daños y perjuicios

Pero también afectaría otras áreas del desarrollo nacional

- Pérdidas de confianza por parte de inversionistas
- Se afectaría la competitividad del país
- Anulación de miles de posibles plazas laborales
- Se afectaría al turismo
- Habría daños ambientales irreversibles