



¿EN LA TUA O EN LA MÍA?

¿Quién va a pagar el NAIM? Legalmente, la responsabilidad recae en un fideicomiso del cual Inbursa, de Carlos Slim, es el fideicomitente. Sin embargo, las calificadoras creen que el gobierno federal va a terminar asumiendo el costo. La clave está en una operación fraudulenta de cesión de derechos del TUA.

POR RODRIGO CARBAJAL

La consulta pública sobre el nuevo aeropuerto está a la vuelta de la esquina. Sin embargo, los mexicanos todavía no tienen claro uno de los aspectos más importantes sobre el proyecto de infraestructura más importante del país: quién lo va a pagar.

La gran pregunta sobre el NAIM es si el proyecto se va a financiar en mayor medida con deuda pública o deuda privada. Veamos.

La clave del financiamiento del NAIM está en la tarifa de uso del actual y el nuevo aeropuerto, mejor conocida como la TUA, que es un ingreso que las aerolíneas cobran a sus pasajeros a favor de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, la empresa paraestatal que ganó la licitación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Éste es el único activo que tiene GACM para obtener recursos para la construcción del proyecto. Para aprovecharlo mejor, montó junto con Nacional Financiera un esquema de fideicomisos para obtener recursos para la construcción del NAIM.

Este esquema es altamente inusual.

Imaginemos que un inversionista pone capital fresco de sus ahorros para comprar la casa de su vecino. Sin embargo, al mismo tiempo, le pide prestado a diferentes bancos créditos a su nombre para construirle una casa nueva al vecino. Además, las rentas de la casa recién comprada no son utilizadas para recuperar su inversión, sino que se destinan a pagar los créditos contratados. En teoría, el inversionista tiene derecho a obtener las rentas de la segunda casa del vecino, pero el contrato dice que tiene que renunciar a ese derecho en el momento en que termine de pagar los créditos de la construcción.

Este esquema no tiene absolutamente ninguna lógica económica para el inversionista, puesto que no recibe ningún beneficio por aportar el capital de sus ahorros.

En esta historia, la primera casa es el aeropuerto actual, el vecino es GACM, la segunda casa es el nuevo aeropuerto, el inversionista es el fideicomiso privado 80460 y las rentas son la TUA.

La historia del financiamiento del NAIM empezó mucho antes de que se concibiera el proyecto, en el 2005, cuando se creó el fideicomiso privado 80460 para que GACM pudiera obtener recursos para la construcción de la Terminal 2 del actual aeropuerto. Para ello, se pactó una cesión de derechos de la TUA al fideicomiso en cuestión, administrado por Nacional Financiera.

En el 2014, se repitió esta operación con el mismo fideicomiso, ahora con el objeto de construir el NAIM. Se le revendió a Nacional Financiera la misma TUA que ya era de su propiedad más la supuesta TUA del nuevo aeropuerto por una cantidad de alrededor de 6 mil millones de dólares.

No obstante, esto se hizo mediante un contrato con condiciones completamente desfavorables para el vehículo que administra Nacional Financiera. Se estipuló que la TUA se utilizará para pagar los créditos de la construcción del NAIM, que lo que quede después de pagar estas deudas será devuelto a GACM y que los derechos del cobro de la TUA regresarán a la propiedad del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México una vez que se terminen de pagar los créditos.

Muchos se cuestionan quién se prestó a este negocio tan desfavorable. La respuesta es incierta. Sabemos que Inbursa es el fideicomitente de este fideicomiso, es decir, quién aportó los activos de este instrumento. Sin embargo, por el secreto fiduciario, no sabemos qué bienes aportó.

Es inverosímil que una institución financiera controlada por Carlos Slim haya asumido esta posición sin esperar algún tipo de compensación. En términos legales, este fideicomiso sin personalidad jurídica es responsable de pagar las colocaciones de deuda de GACM, que ya alcanzan los casi 9 mil millones de dólares.

Pero hay un detalle. Como lo dice el documento de Fiscalización de la Cuenta Pública 2014, los recursos aportados por Inbursa no necesariamente son suficientes para pagar estas deudas: “En términos de dicho contrato de fideicomiso, Nacional Financiera funge como fiduciaria y Banobras y Nacional Financiera fungen como garantes”.

En teoría, la TUA es el único respaldo financiero de los bonos de deuda emitidos por GACM. ¿Y si la TUA no alcanza, quién va a pagar, Nacional Financiera y Banobras?

Las calificadoras de deuda creen que sí. Desde su punto de vista los bonos del aeropuerto son considerados relativamente seguros ya que tienen grado de inversión. Esto se debe al argumento de Fitch, Moody's y S&P de que el gobierno federal va a respaldar las emisiones de deuda de GACM porque se trata de una empresa paraestatal.

Nacional Financiera y la Secretaría de Hacienda niegan categóricamente que este esquema de financiamiento del NAIM involucre deuda pública. Claramente existe una diferencia de opinión respecto a las calificadoras y a los tenedores de deuda que pagaron un precio de grado de inversión.

La realidad es que la incertidumbre en relación a quién está pagando el NAIM se debe en gran medida al carácter privado del fideicomiso 80460, que lo exime de la fiscalización de la Auditoría Superior de la Federación.

En el 2015, la ASF señaló como irregularidad que el esquema de financiamiento del NAIM no determinó el costo total de lo que será aportado por el cobro de la TUA, ni se determinó un plazo de cumplimiento para el pago de las obligaciones financieras. Por lo tanto, recomendó auditar el TUA y fiscalizar los fideicomisos privados contratados por GACM. Las propuestas no fueron atendidas.

Un año antes, la ASF ya había señalado un mecanismo de manipulación contable en los estados financieros de GACM que involucraban operaciones con el fideicomiso privado 80460.

Así lo ha cuestionado Marco Pérez Valtier, socio de la firma de auditoría Pérez Góngora y asociados: el derecho de cobro de la tarifa de uso del aeropuerto nunca dejó de ser de GACM ya que se simuló una cesión fraudulenta para obtener deuda contratada por un fideicomiso privado, registrarla como ingreso propio, transferirlo a la Secretaría de Hacienda como aprovechamiento y después blanquearlo como aportación de capital para el nuevo aeropuerto.

Éste es el velo de incertidumbre que recae sobre el NAIM. La carga del proyecto de infraestructura más importante del país quedará en manos de Carlos Slim, con todo lo que eso implica, o en manos del gobierno federal. En cualquier caso, será un monumento a la opacidad.