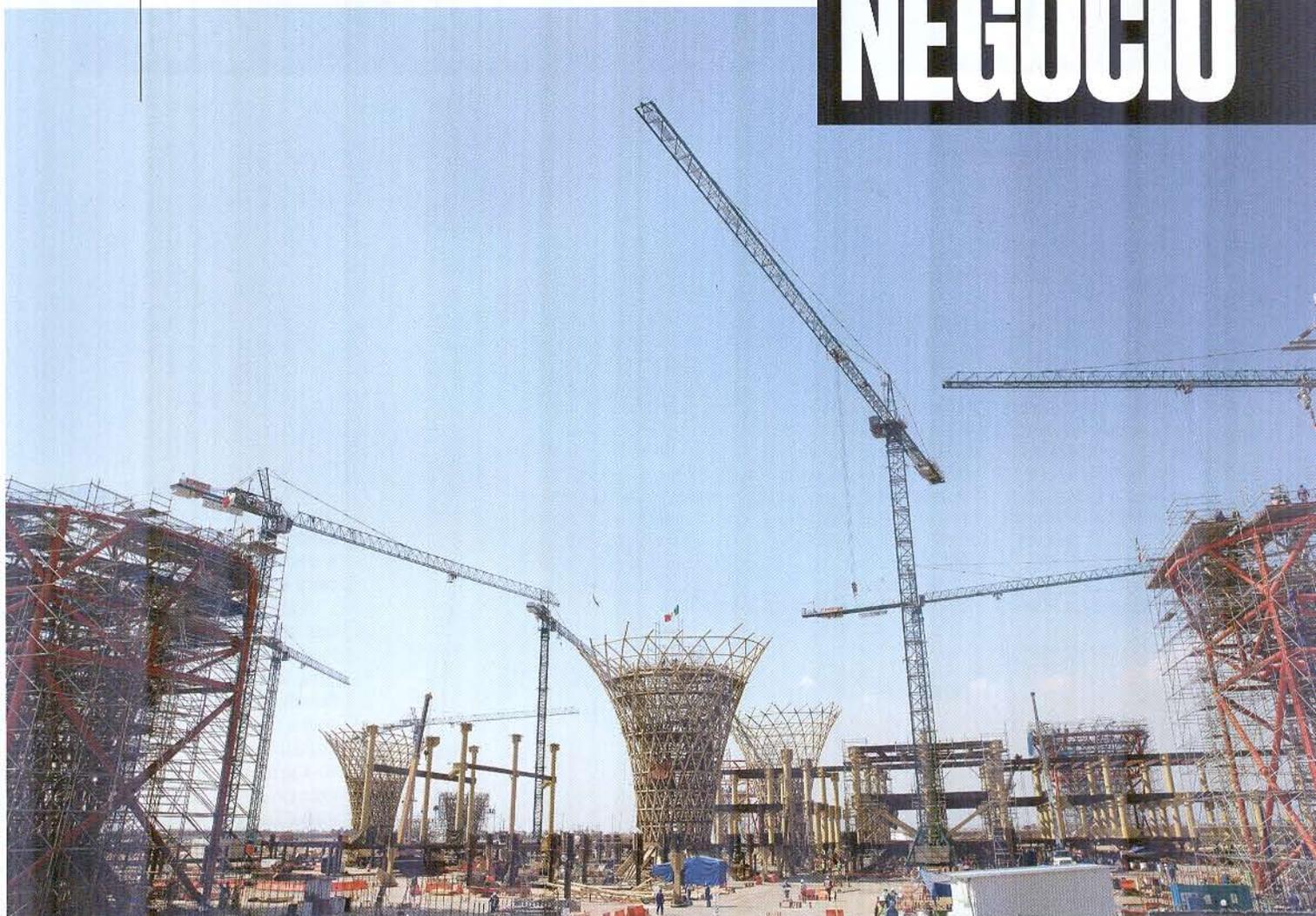


FIN DE LA OBRA.

El aeropuerto de Texcoco se quedó con casi un tercio ya construido, y había licitado contratos por cerca de 132,300 millones de pesos.

NEGOCIO



LA CRUDA DEL NAIM

Compañías de empresarios, como Carlos Slim y Olegario Vázquez, pusieron todo de sí en la construcción del aeropuerto de Texcoco. Ahora, ¿qué será de ellas?

POR: Ana Valle

Se llevaba hablando de él desde la década de los 80, y por fin parecía que había llegado el momento para el Nuevo Aeropuerto Internacional en Texcoco (NAIM). Iba a ser la megaobra del país, destinada a marcar una época: era el tercero en construcción más grande del mundo, uno de los más sustentables –habría tratado el 100% del agua residual, y su consumo sería 79% menor que el del aeropuerto actual–, uno de los más modernos, y crearía cientos de miles de empleos. Pero todo eso tenía un costo, y el nuevo gobierno de Andrés Manuel López Obrador lo consideró excesivo. Por ello, después de una (cuestionada) consulta pública, anunció su cancelación a finales de octubre.

Las grandes perdedoras

CIFRAS EN MDD

EMPRESAS	MONTO	OBRA
Carso, ICA, GIA+A, Prodemex, La Peninsular, Acciona, FCC.	84,828	Edificio terminal
ICA, IDISA, Construcciones y Trituraciones, El Cajón, Controladora de Operaciones de Infraestructura.	7,556	Losa de cimentación del edificio terminal.
Coconal, Vise.	7,926	Pista 2
Carso, GIA+A, Prodemex, La Peninsular.	7,359	Pista 3

FUENTE: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México.

CARSO INFRAESTRUCTURA

Carlos Slim echó toda la carne al asador. La división de infraestructura de su conglomerado, Carso Infraestructura (CICSA), conformó consorcios con otras grandes constructoras. Con su respaldo financiero y el *expertise* de los demás, ganó los contratos para la terminal aérea y la pista 3, valuados en cerca de 90,000 MDP.

En la pista, CICSA sumó una participación de 25%

en un consorcio que incluyó GIA, La Peninsular (filial de Hermes) y Prodemex. Y en el edificio terminal alcanzó el 14.28% de otro consorcio en el que también entraron GIA, La Peninsular, Prodemex, Acciona, FCC e ICA. Con las obras del NAIM, su cartera de proyectos ascendió en septiembre a 35,596 MDP y 54% era obra civil.

Ahora, según Fitch Ratings, Grupo Carso tiene la

capacidad de “contrarrestar parcialmente la ciclicidad de los segmentos en que participa”, pues su posición de mercado es buena en otros sectores y tiene un sólido perfil crediticio. De acuerdo con HR Ratings, la empresa ya había comenzado a notar en sus finanzas el impacto de la construcción de la pista, por lo que la cancelación del aeropuerto no supondrá gran impacto.

ICA

Muchos la veían como la favorita para la construcción del NAIM por su historial en obra pública, pero le faltaban los recursos. Con deudas superiores a 65,000 MDP, cayó en concurso mercantil en 2017.

Salió de esa situación un año después, y ganó un pequeño contrato para construir los caminos en el polígono de la obra. Luego, con la inyección de liquidez por más de 200 MDD del financiero David Martínez, y bajo la dirección de Guadalupe Phillips, ganó la cimentación de la terminal, el edificio terminal, la construcción del edificio satélite y la terminal de carga. La firma apostó su ‘resurrección’ al aeropuerto, y ahora deberá cambiar el plan.

COCONAL

En 2003, ganó su primer contrato de obra pública en un aeropuerto: rehabilitó una de las pistas del AICM. Y comenzó a hacer trabajos similares.

Luego de trabajar, primordialmente, en el sector carretero y de infraestructura hídrica, en 2017 ganó el contrato para limpiar y acondicionar el polígono del NAIM y el de la pista 2, por 7,926 MDP. Su ingresos crecieron 92% entre 2015 y 2017, a 8,870 MDP; y el flujo de operación aumentó 156%, a 788 MDP.

La cancelación supondrá un impacto, pero la firma tiene más en su cartera: opera seis concesiones carreteras aunque 80% de sus ingresos es por obra pública.

HERMES, GIA Y PRODEMEX

Las constructoras de Hipólito de Gerard (GIA) y Olegario Vázquez Raña (Prodemex) también estuvieron involucradas en el cancelado tren México-Querétaro. Ahora, cada una deberá negociar con el gobierno para lograr alguna compensación, dice Sergio Chagoya, socio de Santamarina y Stetá.

Formaron un consorcio con Hermes y Carso para construir la terminal aérea, el contrato más grande (84,000 MDP). Alberto Pérez-Jácome, director general de Hermes, confía en que “se actuará con respeto al Estado de derecho”, dice en un correo. GIA ha realizado alianzas en el sector energético y Prodemex crece en el sector de la salud.

Un mes después, el gran proyecto ya era casi un fantasma, en una zona de la que acabarán por adueñarse plantas y animales.

Falta alcanzar un arreglo con las empresas constructoras, como Carso Infraestructura, de Carlos Slim; ICA, de la familia Quintana y su nuevo socio, David Martínez; GIA, de Hipólito de Gerard; Hermes, de Carlos Hank Rhon; y Prodemex, de Olegario Vázquez Raña. Las compañías pueden demandar gastos no recuperables y daños relacionados con sus proyecciones financieras y la viabilidad de su negocio, destaca Aldo Ocampo, socio director del despacho Ocampo 1890. Y los subcontratistas también podrán emprender acciones legales, y son más de 300. ¿Cómo les afectará la cancelación a estas empresas?

Firmas como ICA renacieron con la esperanza de beneficiarse de los contratos que tenían por delante en el aeropuerto, mientras que para otras, como Coconal, se trataba del mayor proyecto realizado en su historia, por lo que sus finanzas lo resentirán.