

## **RAZONES PARA LA CANCELACIÓN DEL PROYECTO DEL NUEVO AEROPUERTO EN TEXCOCO**

El C. Presidente de la República, Lic. Andrés Manuel López Obrador, me ha instruido informar a la Ciudadanía, sobre los factores y razones tomados en consideración para la cancelación del proyecto denominado “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)”, iniciado en 2014, así como los hallazgos encontrados por la actual administración que reafirman y refuerzan la trascendental decisión adoptada.

El Aeropuerto en Texcoco nunca debió aprobarse y menos iniciarse. Fue un error gravísimo, cuya cancelación evitó un desastre ecológico mayor, una severa explosión demográfica en la Zona Oriente del Valle de México, la sobreexplotación de recursos escasos como el agua, el dispendio de enormes recursos públicos y la herencia de altos compromisos financieros a las siguientes administraciones; evitó, además, el desperdicio de la infraestructura aeroportuaria existente y los riesgos del comportamiento de pistas e instalaciones en un terreno inestable y complejo.

La cancelación del NAICM marcó un hito en la forma en que el gobierno toma decisiones asociadas al desarrollo de grandes proyectos de infraestructura, los que deben ajustarse a los requisitos que marca la Ley y a las necesidades, los recursos y los intereses de la Nación.

Los promotores del proyecto, esgrimieron siempre como argumento, el que se trataba de una trascendental inversión en infraestructura con gran impacto en el crecimiento económico, pero omitieron la consideración de los efectos negativos mencionados, la seguridad y los derechos humanos de la población local y de que se trataba de una inversión exagerada, para un país con las carencias que tiene México.

Además, por una planeación deficiente, un proyecto oneroso y complejo y cambios constantes en la concepción del aeropuerto, el costo de la construcción se elevó considerablemente, sin que se actualizara el análisis costo beneficio original provocando que las fuentes de financiamiento resultaran insuficientes. La solución financiera planteada presentaba graves irregularidades de concepción y

contratación y comprometía las decisiones soberanas a través de complejos instrumentos de “blindaje”, que significaban compromisos severos para las administraciones siguientes.

Este informe aborda las razones que llevaron a la cancelación del proyecto y las irregularidades más significativas detectadas hasta el momento en los procesos de contratación relevantes, que pueden significar un probable daño patrimonial en contra del Estado Mexicano, lo que definirán las autoridades competentes.

## **I. Impactos ambiental, urbano y social**

Como se expresó en los diferentes foros de discusión que impulsó este gobierno, cada uno de estos aspectos, por sí sólo, era suficiente para no haber aprobado la construcción del NAICM, que, apenas teniendo un avance del 21%, había ya generado graves impactos, en algunos casos irreversibles e incompensables, para toda la región.

La Manifestación de Impacto Ambiental del proyecto no llevó a cabo un análisis de los impactos acumulativos que las obras del proyecto, en conjunto con otras actividades y obras asociadas, iban a generar. Los análisis ambientales estuvieron alejados de una lógica regional y más bien se buscó fragmentar las obras para ocultar y disimular los impactos.

### **I.I Impacto ambiental**

El Lago Nabor Carrillo, que es un cuerpo de agua permanente, con buena calidad y que brinda importantísimos servicios ambientales, se convertiría en laguna de regulación. Esta transformación implicaba la eventual desecación del lago y la incorporación de aguas residuales.

Se pretendía con ello, que la ciudad no padeciera un déficit de regulación, pues las lagunas que cumplían esa función fueron eliminadas por la construcción del Nuevo Aeropuerto; esta transformación se estaba realizando sin la autorización correspondiente en materia de impacto ambiental.

El Lago Nabor Carrillo es uno de los principales receptores de aves migratorias del centro de país, lo que representaba un serio problema para la viabilidad del proyecto, al ser fauna altamente riesgosa para la aviación.

La pérdida del Lago habría generado un daño ambiental severo, irreversible e incompensable.

Por otro lado, para la nivelación y relleno del polígono, se proyectó abastecer el material pétreo (tezontle y basalto) de 16 minas; sin embargo, a partir de 2015 se abrieron cerca de 150, muchas de ellas irregulares que, trabajando de manera simultánea en la región durante tres años, generaron una saturación de proyectos mineros en 15 municipios del Estado de México.

Esto ocasionó una devastación ambiental sin precedentes en el Oriente del Valle de México y la destrucción de zonas reforestadas de la Barrera Forestal de Oriente.

## **I.II Impacto urbano**

Las estimaciones indicaban que el nuevo aeropuerto iba a generar un crecimiento urbano acelerado y una sobre población que se estimaba en alrededor de 3 millones de personas en una zona que actualmente sufre por desabasto de agua y sobreexplotación de acuíferos. No se tenía certeza ni claridad sobre cuál sería la fuente de la que se obtendría el agua para abastecer al aeropuerto, la aerotrópolis y el crecimiento urbano asociado. Esto era particularmente grave, pues la construcción fue emprendida sin la existencia de planes o programas metropolitanos que contemplaran la regulación de uso del suelo y el ordenamiento territorial.

Uno de los proyectos complementarios contemplaba la pavimentación y entubamiento de cerca de 200 kilómetros de cauce, lo que implicaba un grave efecto sobre el ciclo hidrológico de nueve ríos.

Actualmente, la zona del ex- Lago de Texcoco y el Lago Nabor Carrillo cumplen una función esencial en la regulación de la temperatura en la Zona Oriente del Valle de México, por lo que con la construcción del Nuevo Aeropuerto y la eventual desecación del Lago, se hubiera tenido, inevitablemente, un aumento drástico en la temperatura de toda la región.

Por otro lado, si bien la Manifestación de Impacto Ambiental mencionaba la ampliación y construcción de la red de transporte público (Tren Expreso, Metro,

Metrobús y Mexibús), así como de vialidades externas, a la fecha de cierre no existían proyectos ejecutivos ni presupuestos para dichas obras. De ahí que tomó fuerza la expresión popular de que la única forma de llegar al NAICM iba a ser por avión.

### **I.III Impacto social**

En la concepción y decisión de construir esta mega obra, no se consideró la participación de la ciudadanía, ni de las autoridades locales, de la Ciudad de México y del Estado de México, quienes al no participar desde el inicio del proyecto, no se comprometieron formalmente para realizar obras indispensables complementarias.

El proyecto y su presupuesto no consideraron obras de infraestructura importantes, como las de alivio social, de infraestructura urbana, así como de agua, alcantarillado y electricidad.

El impacto en las comunidades directamente relacionadas con dicha obra habría sido mayúsculo, no sólo en detrimento de la disponibilidad de servicios básicos, sino en las nuevas formas de convivencia social de esas comunidades.

Reiteramos que, por sí solos, cualquiera de estos asuntos era suficiente para no autorizar el proyecto, aunque no son los únicos, como se verá a continuación.

### **II. Aspectos técnicos**

La decisión de construir el NAICM se tomó sin considerar la integralidad y profundidad de los estudios técnicos que requiere un proyecto de esta magnitud. Se priorizaron únicamente los asuntos aeronáuticos y de demanda, y los estudios que se realizaron presentaron severas omisiones que produjeron costosos cambios e improvisaciones.

De los estudios presentados por diversas instituciones, se plantearon riesgos diversos en relación con la opción de Texcoco, debido a que el polígono donde se estaba construyendo está asentado sobre lo que fue un antiguo lago, con condiciones físicas y químicas en el suelo y subsuelo que pudieran alcanzar profundidades superiores a los 40 metros, desfavorables para la construcción y el mantenimiento del aeropuerto.

Independientemente de que, conociendo los riesgos, existen ingeniería y tecnología suficientes para resolver los problemas constructivos, como consideraron los grupos de ingenieros colegiados consultados, los riesgos y los costos inherentes, hacían incosteable la obra y por lo tanto indebida.

Por otra parte, la puesta en operación del Nuevo Aeropuerto en Texcoco implicaba el cierre de Santa Lucía y del Aeropuerto Benito Juárez en el mismo instante en que se inaugurara, ya que el uso simultáneo de las pistas de ambas terminales no es viable. Esta situación exigía que el Nuevo Aeropuerto tuviera que funcionar al 100% desde el primer minuto del primer día, porcentaje imposible de cumplir al inicio de un proyecto de esta complejidad. Ya en plena operación del NAICM, no se tendría ninguna redundancia para atender alguna contingencia.

### **III. Aspectos de Planeación**

A pesar de la magnitud del proyecto, el NAICM nunca estuvo considerado en los instrumentos de planeación oficiales, como el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, sólo menciona: “*Este Programa no incorpora el nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, ya que este proyecto se encuentra en evaluación y, en caso de que sea factible su realización, el monto de inversión estimado sería alrededor de 120,000 mdp, entre recursos públicos y privados*”.

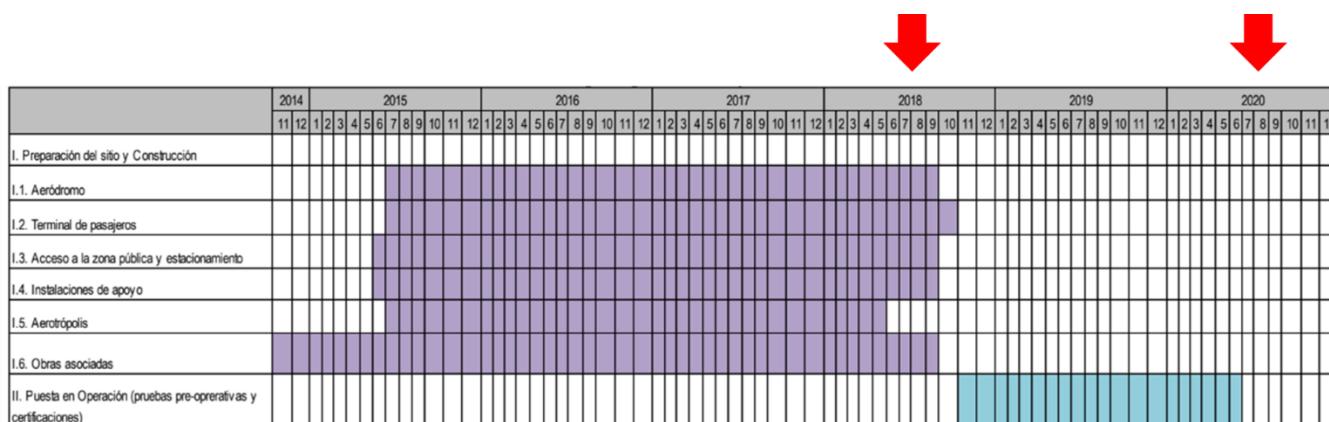
Otra prueba contundente de la irresponsable forma de acometer el proyecto de infraestructura más ambicioso y oneroso de la pasada administración, es el hecho de que el contrato para construir el Edificio Terminal se licitó y adjudicó por un monto de \$85 millones de pesos, sin disponer de un proyecto ejecutivo que incluyera la ingeniería de detalle, lo que provocó una demanda por parte del Consorcio ganador al Grupo Aeroportuario en octubre del 2018, ya en plena construcción de la terminal.

Esto sin duda, conduce a una pérdida patrimonial para la Nación, cuya responsabilidad deberán definir las autoridades competentes, a las que se les dará vista.

### **III.I Modificaciones al alcance del proyecto**

La terminal de pasajeros del Pre-Plan Maestro de 2014 consideraba 472 mil m<sup>2</sup> de superficie, en 2015 era ya de 743 mil m<sup>2</sup> y en 2018 de 792 mil m<sup>2</sup>; la Torre de control pasó de 10 a 19 mil m<sup>2</sup>; las puertas de contacto de 76 a 104 y la Terminal de Carga de 42 a 83 hectáreas. Estos cambios se realizaron sin la autorización oficial de la SHCP.

En el cronograma presentado en 2014, se estableció que la primera etapa del proyecto se terminaría en octubre de 2018 e iniciaría operación en 2020, después del periodo necesario de pruebas (con 2 pistas comerciales y una de uso militar, así como la terminal de pasajeros) y un presupuesto de 169 mil millones de pesos.



*Programa general de trabajo, 2014*

Al cierre de 2018, aunque manejaban el mismo presupuesto en dólares, en pesos se incrementó a 305 mil millones, pese a la exclusión de 64 mil millones de obras que habían sido consideradas en el presupuesto original y ya se hablaba de 2022 como año de inicio de operaciones.

### **III.II Pronóstico de Parsons, Gerente del Proyecto**

Las modificaciones anteriores no tomaron en cuenta información de la mayor trascendencia que se mantuvo oculta, dolosamente.

Parsons, Gerente del Proyecto, señaló mediante oficio fechado el 22 de julio de 2016 al GACM, que el costo de la primera fase del proyecto se elevaría a entre 16 y 17 mil millones de dólares y que la fecha de inicio de operación sería en septiembre de 2024, si no hubiera contingencias, lo que nunca se hizo del

conocimiento público, ni del Consejo de Administración, suponemos que ni de la Secretaría de Hacienda, ni de los inversionistas de bonos y FIBRA-E, y lo que en ningún momento fue informado el Equipo de Transición del nuevo gobierno. Tampoco aparece en el libro blanco.

## PARSONS

Parsons International Limited (Nevada) – Mexican Branch • Torre Murano Insurgentes Sur 2453 Piso 11, Col. Tizapán, Del. Álvaro Obregón México D.F. C.P. 01090

Folio N°.: PAR-GAC-001020

Ciudad de México, 22 de Julio de 2016

Lic. Ricardo E. Dueñas Espriu  
GACM – Dirección Corporativa de Finanzas  
Av. Insurgentes Sur, No. 2453, Torre Murano, Piso 2  
Col. Tizapan  
Delegación Álvaro Obregón,  
C.P. 15620, México, D.F.

Asunto: Presupuesto del Programa y Estimado al Término (EAC), Julio 2016.  
Nuevo Aeropuerto Internacional Ciudad de México (NAICM)  
"Gerencia del Proyecto" para atender la Demanda de Servicios  
Aeroportuarios en el Centro del País  
Contrato N°: 104-O14-CUNA01-3S

Referencia: 1) N/A

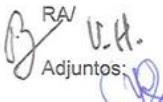
Con relación a los servicios de: "GERENCIA DEL PROYECTO" PARA ATENDER LA DEMANDA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS EN EL CENTRO DEL PAÍS, bajo el contrato N°. 104-O14-CUNA01-3S, me dirijo a usted en referencia al Presupuesto del Programa y Estimado al Término (EAC) Julio 2016, documento adjunto para su información.

Sin otro particular, le envío un cordial saludo.

Atentamente,



James Young  
Vicepresidente y Director del Programa NAICM  
"Gerencia del Proyecto"  
Parsons International Limited



RA/  
J. Young

Adjuntos: 1) Presentación "Presupuesto del Programa y Estimado al Término (EAC) Julio 2016, NAICM |  
Nuevo Aeropuerto Int. De la Ciudad de México"



Respuesta Requerida: No  
Respuesta Requerida para fecha: N/A

CC: Lic. Federico Patiño Márquez – Director General – GACM  
Ing. Raúl González Apaolaza – Director Corporativo de Infraestructura – GACM

## Resumen del Presupuesto

*Las cantidades en USD, excluyen IVA*



PRESUPUESTO  
ORIGINAL



CAMBIOS  
APROBADO



PRESUPUESTO  
ACTUAL



COMPROMISOS  
CONTRACTUALES



CAMBIOS  
POTENCIALES\*



PRONÓSTICO  
ACTUAL

\* Los Cambios Potenciales excluyen la Contingencia y Escalación distintos a los montos publicados para el Campus Sureste

**PARSONS**

NACIM Presupuesto del Programa y Estimado al Término (EAC) Julio de 2016

Confidencial

2

GACM debe planear para el Escenario 2, teniendo en mente iniciativas para minimizar la probabilidad del Escenario 3

Descripción	Escenario 1	<i>Escenario de planeación</i>		Escenario 3
		Estimaciones originales de variables de proyección	Escenario de planeación	
Inicio operación	Octubre 2020		Septiembre 2024	Septiembre 2024
CAPEX (sin IVA)	MX\$ 180mM (US\$ 9.9B) <sup>1</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>CAPEX en línea con el presupuesto oficial, públicamente comunicado</li> <li>Excluyendo ajustes por sobrecostos o devaluación del peso</li> </ul>	MX\$ 247mM (US\$ 13.5B) <sup>1</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>Campo SE ampliado</li> <li>Estimaciones de CAPEX revisadas / reconocidas</li> <li>CAPEX ajustado por devaluación del peso</li> </ul>	MX\$ 309mM (US\$ 16.9B) <sup>1</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>CAPEX estresado contando gasto de administración durante años adicionales de construcción y estimado de sobrecostos de CAPEX</li> <li>~25% por arriba del CAPEX estimado en el escenario 2</li> </ul>	Sobrecosto en línea con los proyectos de referencia
Otras consideraciones relevantes	Estimación de tráfico del caso base oficial de ARUP  Caso base del estimado BCG de OPEX e ingreso comercial	Tráfico del caso base oficial ajustado a la fecha de apertura  Caso base del estimado BCG de OPEX e ingreso comercial	Tráfico conservador de ARUP ajustado a la fecha de apertura  Caso base del estimado BCG de OPEX e ingreso comercial	

1. US\$ = MX\$ 18.25; Fuente: Análisis de BCG

348791-00-Fase 2-Módulo 13-Modelo económico-11Nov16-vf.pptx

La información de Parsons de 2016 se ocultó siempre, se archivó y se mintió sin recato; por ello hemos afirmado reiteradamente que no se sabía ni cuánto costaría el proyecto, ni cuándo se podría terminar la obra, que era un elefante blanco, un pozo sin fondo, con un daño patrimonial que deberán evaluar las autoridades competentes.

### **III.III Análisis Costo Beneficio**

Conforme a los Lineamientos de la Unidad de Inversiones de la SHCP, la evaluación socioeconómica de los proyectos de inversión se debe actualizar cada vez que:

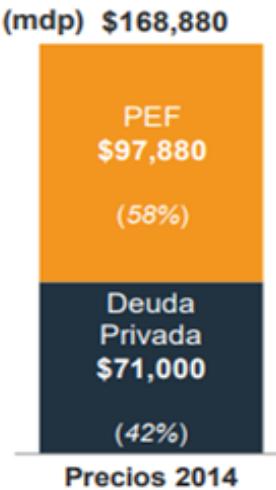
- El monto de inversión varíe más del 10%
- Las metas físicas presenten variaciones superiores al 25%
- La entrada en operación del proyecto se difiera más de tres años
- Cambie en el tipo de inversión, fuente o esquema de financiamiento

El Proyecto NAICM, incurrió en las cuatro condiciones anteriores, por lo que se debió actualizar imperativamente el análisis costo-beneficio, lo que nunca aconteció, violando la normatividad en esta materia y más grave aún, con el ocultamiento de la información de Parsons.

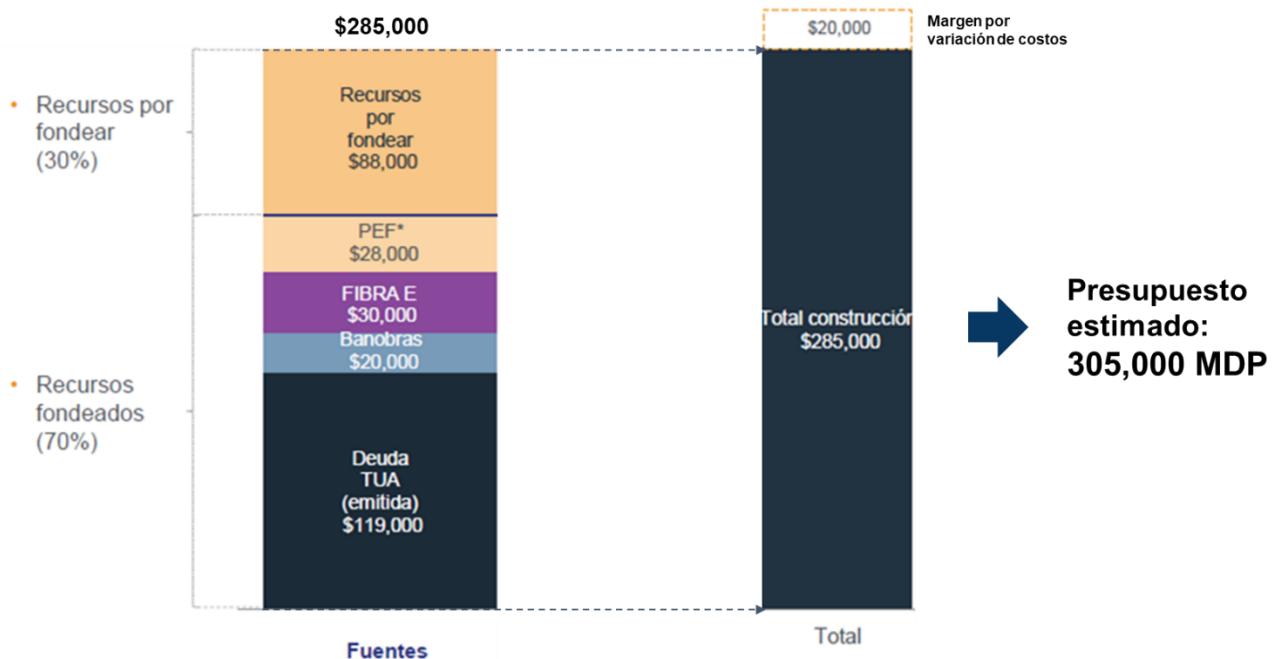
La SHCP debió suspender el proyecto dos o tres años antes de 2018, por las desviaciones de costos y del tiempo de ejecución de las obras. El daño patrimonial hubiese sido menor.

### **IV. Aspectos económicos y financieros**

En el esquema original de fondeo del proyecto en 2014 se consideraba que el 58% de los recursos serían públicos (98 mil millones de pesos) y el 42% de financiamiento privado (\$71 mil millones de pesos).



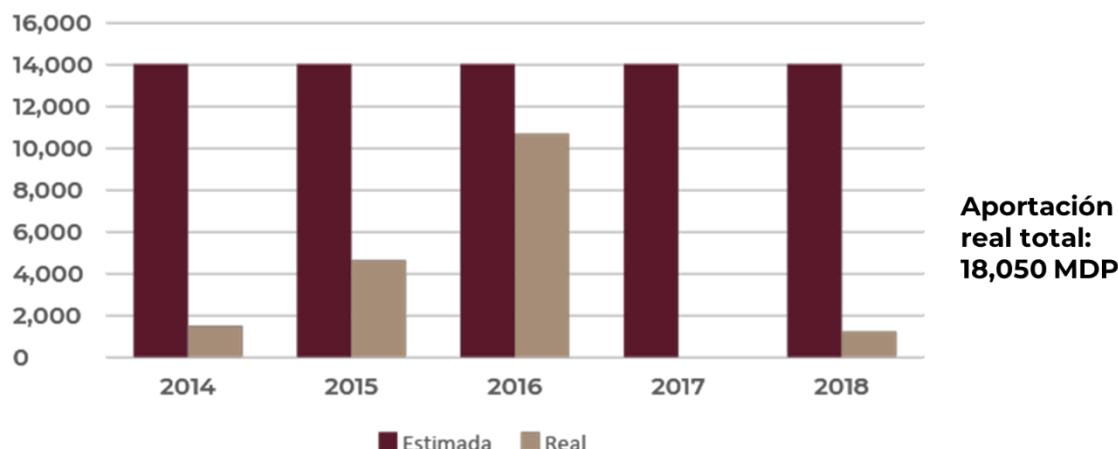
*Esquema original de fondeo, 2014*



*Esquema financiero NAICM, Agosto 2018*

Las aportaciones federales fueron sólo de 18 mil millones de pesos, por lo que se modificó el programa de financiamiento y se emitió deuda por 6 mil millones de dólares en bonos con vencimientos a 10 y 30 años y por 30 mil millones de pesos en certificados fiduciarios conocidos como FIBRA-E, de todas formas insuficiente, ya que el presupuesto se había elevado a 305 mil millones, por lo que dejaba a la siguiente administración con los compromisos financieros establecidos y la necesidad de obtener 108 mil millones de pesos más.

## Aportaciones Federales Estimada VS Real



Los recursos logrados por la emisión de Bonos, no fueron contratados al amparo de las disposiciones en materia de crédito externo, sino como financiamiento privado.

Los puntos anteriores están siendo analizados y en su momento se someterán a la Secretaría de la Función Pública para su análisis y dictamen correspondiente.

Adicionalmente, este esquema financiero preveía únicamente el pago de intereses sobre los bonos, a partir de la Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA) pero sin amortizar el capital, perpetuando el endeudamiento. Es importante mencionar que para garantizar el pago de estos financiamientos, se incrementó la TUA en 58% para vuelos nacionales, pasando de 15 a 23 dólares y 143% para vuelos internacionales, de 18 a 44 dólares.

El hecho de no disponer de antemano de un proyecto financiero bien definido y al no contar con un presupuesto multianual, no sólo afectó la rentabilidad y el costo beneficio del proyecto, sino que fue una irresponsabilidad fiscal.

Más aún, al no tener la debida autorización ni la reevaluación del proyecto por parte de la SHCP, fueron invertidos recursos provenientes de financiamiento privado, con garantías públicas, esperando que la carga presupuestal de los recursos públicos se diera hacia los últimos años del proyecto, lo que dejaba la carga a la administración 2018-2024, lo que es irresponsable y violatorio de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Aún con la información de múltiples obras no estudiadas ni presupuestadas, se instrumentaron acciones de “blindaje” financiero, para asegurar la continuidad del proyecto y para hacer muy costoso y complicado jurídicamente el diferirlo o cancelarlo. El “blindaje” les daba a los participantes beneficios muy superiores al riesgo que asumían por una eventual cancelación del NAICM. Asimismo, el GACM tomó la decisión de acelerar la asignación de contratos de obra, la entrega de anticipos y la construcción de la terminal sin proyecto ejecutivo.

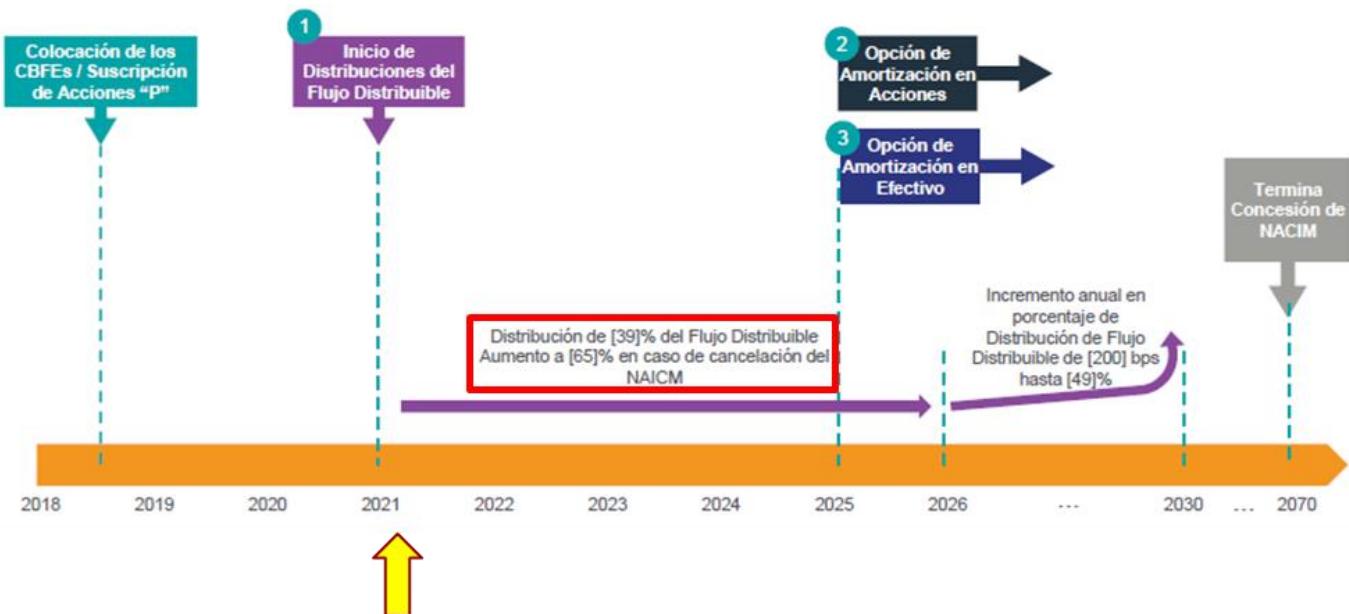
La contratación de la FIBRA-E fue una inyección de capital innecesaria en ese momento, pues se tenían más de 100 mil millones de pesos disponibles y comprometía al GACM a pagar rendimientos del 10% a tasa real durante la duración del instrumento, sin posibilidad de amortización anticipada antes de 2026, lo que representaba prácticamente, pagar el doble del valor de la FIBRA al final del contrato.

Esto, además, les otorgaba derecho a los tenedores para nombrar dos Consejeros con derecho a veto sobre decisiones importantes y sobre cualquier decisión que tuviera por objeto modificar o anular las resoluciones previamente adoptadas por el Consejo de Administración del Grupo Aeroportuario. Les daba también el 20% del valor de las acciones serie P del Grupo Aeroportuario, con lo que se intentó restringir el control del Gobierno Federal para determinar el curso de la empresa y del proyecto, lo que violenta las normas en materia de entidades paraestatales.

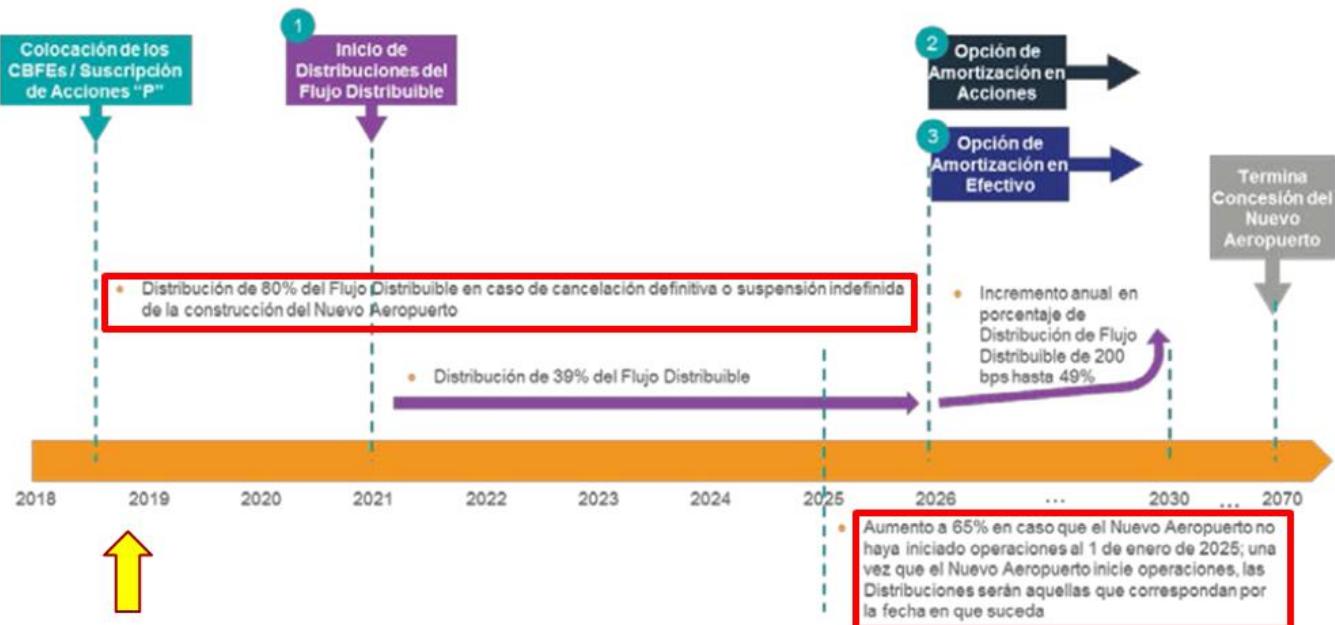
Pero, además, la concertación de este instrumento financiero, tiene una carga adicional muy delicada.

Como se ve en los documentos de la Fibra-E suscrita en marzo de 2018, las enormes ventajas para los inversionistas: adelanto de pagos e incremento del porcentaje en caso de “cancelación definitiva o suspensión indefinida de la construcción del aeropuerto” o de que “no haya iniciado operaciones el 1o. de enero de 2025”, se concedieron a sabiendas de que el proyecto, ya en discusión pública, de llevarse a cabo, no se concluiría, en el caso más optimista, antes de 2024, como les advirtió Parsons desde 2016.

## Documento previo a la emisión de la FIBRA-E:



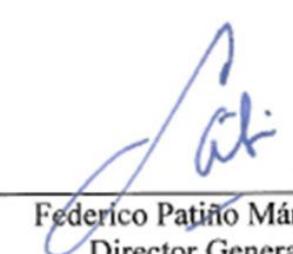
## Documento utilizado para la emisión de la FIBRA-E:



Una maniobra por demás dolosa, pues manifestaron que no tenían conocimiento de información relevante que se hubiera omitido; maniobra de elevado costo para el patrimonio nacional y para los compromisos del siguiente gobierno, lo que, además, no fue informado en la entrega-recepción, lo que será hecho del conocimiento de las autoridades competentes.

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a los bienes, derechos o valores fideicomitidos en su caso, así como la información financiera de GACM contenida en el presente Prospecto, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

**Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.**



Federico Patiño Márquez  
Director General



Ricardo Dueñas Espriu  
Director Corporativo de Finanzas



Ricardo Pavel Meza Pozos  
Director Corporativo Jurídico

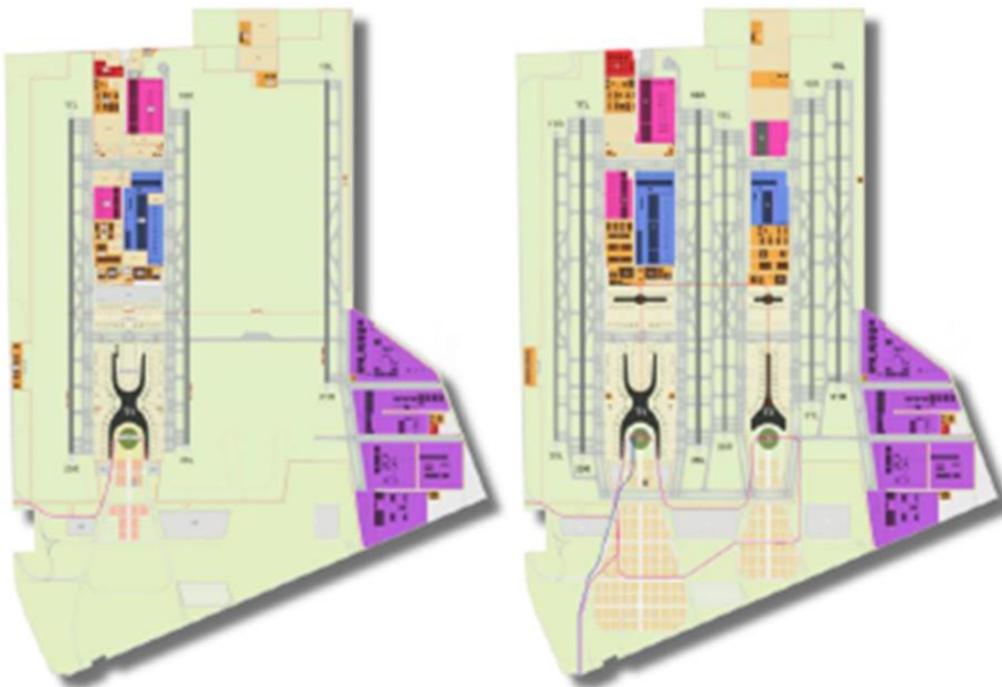
*Prospecto definitivo para la emisión de la Fibra-E*

Está en análisis también el alto pago al agente contratado por asignación directa, para concertar la Fibra E, y que fue de 200 millones de pesos, en adición a los casi 700 millones de pesos por gastos de emisión, cuando pareciera que la Fibra fue diseñada por los propios inversionistas.

Igualmente, en la suscripción de la Fibra-E, el Grupo Aeroportuario informó que con la construcción de la primera fase, que según Parsons, costaría no 13.3, sino entre 16 y 17 mil millones de dólares, atendería a 55 millones de pasajeros, es decir, sólo recibiría 10 millones de pasajeros más que el Aeropuerto Benito Juárez, ya que, para los 140 millones de pasajeros de la leyenda urbana del nuevo aeropuerto, se habría requerido una inversión adicional, de cuando menos 10 mil millones de dólares.

<b>Aeropuerto Existente</b>	<b>Nuevo Aeropuerto – Primera Fase*</b> (información proyectada; % de cambio contra Aeropuerto Existente)	<b>Nuevo Aeropuerto Fase Final**</b> (información proyectada; % de cambio contra Aeropuerto Existente)
(al 31 de diciembre de 2017)		
Pasajeros por año.....	44,732,418	55,012,000 (23%)
MTA por hora.....	62	106
MTAs por año .....	449,656	538,300
Pistas.....	2 (no simultáneas)	3 (simultáneas triples) (50%)
Puertas de embarque.....	60	108 (80%)
Terreno total (hectáreas).....	769	4,431 (476%)
Edificio terminal (m <sup>2</sup> ).....	581,953	743,000 (28%)
		Sujeto a los planes de desarrollo

*Prospecto definitivo para la emisión de la Fibra-E*



### Fase I

- Inversión de ~US\$13.3bn
- ~69 mm de pasajeros anuales
- 743,000m<sup>2</sup> de área terminal
- 3 pistas paralelas con operación simultánea
- 126 posiciones para aeronaves

### Desarrollo total

- Capex adicional de ~US\$9.4bn
- 140 mm de pasajeros anuales
- 1,632,000m<sup>2</sup> de área terminal
  - 2 terminales y 2 satélites
- 6 pistas paralelas - 3 con operación simultánea
- 275 posiciones para aeronaves

*Recursos adicionales para la segunda fase del proyecto*

## V. Aspectos procedimentales y jurídicos

Se violentaron las leyes de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, de Adquisiciones y de Obras Públicas.

El proyecto arquitectónico fue convocado por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), a partir de una invitación a ocho despachos de arquitectos nacionales e internacionales, que, a pesar de requerir propuestas económicas, se planteó como una “investigación de mercado” y no como licitación ni como concurso por invitación como lo ordena la Ley. Este proceso concluyó con la contratación por

adjudicación directa de los arquitectos Norman Foster y Fernando Romero, por la cantidad de 1,841 millones de pesos, que después de cuatro convenios modificatorios, se incrementó a 2,692 millones de pesos (46%).

Por adjudicación directa, igualmente, se contrató a la empresa norteamericana Parsons como Gerente de Proyecto, con un contrato por 2,362 millones de pesos, con vencimiento al 8 de octubre de 2020, y que después de dos convenios modificatorios, se incrementó en 14% a 2,692 millones de pesos.

El desarrollo del proyecto llevó a la firma de 692 contratos, de los cuales, hasta la cancelación del proyecto el 27 de diciembre de 2018, 523 contratos (76%) cuyo monto ascendió a más de 22 mil millones de pesos, fueron otorgados mediante asignación directa; 90 contratos (13%) mediante procedimiento de invitación y 79 contratos (11%), se hicieron mediante licitación.

Tipo de contratación	Número de contratos	Participación
Adjudicación directa	523	76%
Invitación a tres	90	13%
Licitación pública	79	11%
<b>Total</b>	<b>692</b>	<b>100%</b>

*Contratos asignados por el GACM*

## V.I Procesos de fiscalización en marcha

A la fecha, Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México tiene abiertos 198 procedimientos fiscalizadores de diversa índole por parte de las autoridades competentes, desde 2015. Se analiza, en algunos de ellos, la probable comisión de daño patrimonial por un monto superior a 6 mil millones de pesos.

Se está procesando la información necesaria sobre los temas aquí tratados, para dar vista a la Secretaría de la Función Pública.

## V.II Aspectos jurídicos

En la Sesión del Consejo de Administración del GACM del 30 de octubre de 2018, se informó sobre dos demandas del Gerente del Proyecto ante la Corte

Internacional de Justicia de la Cámara de Comercio Internacional, por más de 1,500 millones de pesos.

Sin embargo, el GACM sólo informó al equipo de transición de una demanda por parte de Parsons, por 350 millones de pesos, por variación cambiaria peso-dólar; no se hizo mención del segundo procedimiento, el más oneroso y que data de 26 de junio de 2018. Esta demanda fue posterior a un convenio modificatorio firmado el 13 de diciembre de 2017, en el que el GACM aceptó cambiar la jurisdicción de controversias a Arbitraje Internacional según el Reglamento de la Cámara de Comercio Internacional y no según lo dispuesto por la Ley de Obras Públicas, como estaba establecido originalmente. Esta modificación, previa a la demanda, debe ser aclarada.

### **Contrato original firmado el 9 de octubre de 2014:**

#### **TRIGÉSIMA NOVENA.- ARBITRAJE Y JURISDICCIÓN.**

Para la interpretación, cumplimiento y ejecución a las cláusulas del presente contrato, "**LAS PARTES**" se someten a arbitraje en términos de lo dispuesto en el capítulo Tercero del Título Séptimo de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, excepto las controversias derivadas de la rescisión administrativa o la terminación anticipada del contrato.

Para lo relativo a aquellas controversias derivadas de la rescisión administrativa o la terminación anticipada del contrato, así como para aquello que no esté expresamente estipulado en éste "**LAS PARTES**" se someterán de forma expresa a la jurisdicción de los Tribunales Federales con residencia en la Ciudad de México, Distrito Federal, por lo que "**EL CONTRATISTA**" renuncia a cualquier otro fuero que pudiera corresponderle en razón de su domicilio presente o futuro, o por cualquier motivo.

### **Cuarto Convenio Modificadorio firmado el 13 de diciembre de 2017:**

#### **TRIGÉSIMA NOVENA. - ARBITRAJE Y JURISDICCIÓN.**

*Las controversias que surjan con motivo de la interpretación de las cláusulas del Contrato o por cuestiones derivadas de su ejecución, serán resueltas de acuerdo con el Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional por tres (3) árbitros nombrados de conformidad con dicho Reglamento. Los árbitros deberán escribir, hablar y leer en forma fluida en español y en inglés. El procedimiento se llevará a cabo en español e inglés con traducción simultánea en caso de audiencias, reuniones y llamadas. La sede del arbitraje será Toronto, Canadá. La ley aplicable al fondo del arbitraje será la legislación mexicana aplicable al Contrato. Las actuaciones arbitrales serán confidenciales y así se asentará en el acta correspondiente, o bien en cualquier otro documento o actuación procesal, por lo que cualquier persona que participe en el mismo deberá guardar reserva.*

*Para lo relativo a aquellas controversias derivadas de la rescisión administrativa o la terminación anticipada del Contrato, así como para aquello que no esté expresamente estipulado en éste, "**LAS PARTES**" se someterán de forma expresa a la jurisdicción de los Tribunales Federales con residencia en la Ciudad de México, por lo que "**EL CONTRATISTA**" renuncia a cualquier otro fuero que pudiera corresponderle en razón de su domicilio presente o futuro o por cualquier otro motivo.*

Por otro lado, el consorcio conformado para la construcción del edificio terminal, entabló el Juicio Contencioso Administrativo Federal, el 25 de octubre de 2018 ya comentado, en contra del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, por el incumplimiento en la entrega del Proyecto Ejecutivo con Ingeniería de Detalle.

En la demanda se refieren nueve notificaciones al GACM, la primera en agosto de 2017 y la última en mayo de 2018, sobre la imposibilidad de cumplir con el Programa General de Ejecución por causas no imputables al contratista.

### **Juicio Contencioso Administrativo Federal**

25 de octubre de 2018

Sala Regional Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Administrativa

Actor: Constructora Terminal del Valle de México S.A. de C.V. (CTVM)

Demandado: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (GACM)

**CTVM demanda al GACM por el incumplimiento en la entrega del Proyecto Ejecutivo con Ingeniería de Detalle al 100% Aprobado para Construcción, compatible con un Nivel de Desarrollo LOD 350.**

En la demanda se refieren nueve notificaciones de imposibilidad de cumplir con el “PROGRAMA GENERAL DE EJECUCIÓN CONFORME AL CATÁLOGO DE CONCEPTOS” por causas no imputables al contratista. La primera notificación fue realizada el 10 de agosto de 2017, la última el 8 de mayo de 2018.

Se mencionan las siguientes incidencias:

- 1) Falta del Ingeniería de Detalle terminada al 100% y “Aprobada para Construcción”.
- 2) Entrega de diversas actualizaciones y versiones del Proyecto Ejecutivo.
- 3) Modificación y Entrega de Nuevas ESPECIFICACIONES.
- 4) Emisión de Solicitudes de Información (Sdl’s) por Ingeniería No Prevista.
- 5) No entrega en tiempo y forma del Modelo BIM (Building Information Modeling).

## **VI. Análisis y Consulta**

En un hecho sin precedentes para la vida pública de nuestro país, se pusieron a disposición de toda la población y de los grupos interesados, más de 400 documentos técnicos y análisis de expertos sobre el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y se organizaron múltiples foros de debate.

Con esta documentación y la respuesta de la Consulta Ciudadana, el reto fue resolver todas las implicaciones que conllevaba la cancelación del NAICM; cumplir los compromisos ya establecidos; atender las demandas y las controversias de tipo contractual, financiero, social y ecológico; restablecer en lo posible la tranquilidad y daño que se hizo a las comunidades contiguas al polígono; terminar de manera anticipada con apego a la Ley de Obras Públicas, las obras en proceso y definir qué hacer con las ellas y cómo se renegociaría con los tenedores de Bonos, inversionistas y financieros de la FIBRA-E.

También deberá existir una rendición de cuentas del infortunio de la decisión original; qué responsabilidades les corresponden a los promotores y ejecutores del proyecto, a los administradores y a los que fueron omisos en la definición de los estudios adecuados, así como a quienes aprobaron las acciones y las formas para “blindarlo”.

## **VII. Acciones del Gobierno de México**

Con la finalidad de instrumentar la cancelación del proyecto, el Gobierno de México inició desde el primero de diciembre una cuidadosa estrategia, enmarcada en los principios rectores de honestidad, austeridad, respeto al estado de derecho, crecimiento para generar empleos y bienestar, convergencia del sector público y privado para detonar el desarrollo regional sustentable y máxima conservación y aprovechamiento de la infraestructura instalada.

El día 2 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración del GACM, nombró al nuevo Director General y se le instruyó para que lanzara, en coordinación con la Secretaría de Hacienda, una oferta de recompra por 1,800 millones de dólares de los bonos y para que revisara el Plan Estratégico Institucional para evaluar el estado que guardaba el proyecto.

El día 19 de diciembre se anunció que se había logrado el consentimiento de los tenedores de bonos para modificar las condiciones de los créditos, que obligaban a la inversión en el proyecto de Texcoco y se había acordado la recompra, pagando los intereses pactados en la oferta original. Esto reduce el monto de intereses a pagar y posibilita al Grupo Aeroportuario a reorientar su actuar en beneficio de México.

Esto permitió, además, la modificación de convenios y acuerdos previos e incluyó el compromiso de pago de intereses y una recompra anual de 200 millones de dólares de los bonos garantizados por la TUA del Aeropuerto Benito Juárez para lograr el pago total de la deuda en 19 años, así como la desvinculación del Proyecto del Nuevo Aeropuerto como fuente de pago futuro de la deuda contraída.

Resuelto el problema de los bonos y los resultados de la evaluación del Programa Estratégico Institucional, el 27 de diciembre de 2018, encontrando causas de interés general en los aspectos de planeación, presupuestación, técnicos y hacendarios mencionados, como motivos suficientes para la terminación anticipada de los contratos, convenios, adquisiciones y otras operaciones relacionadas, el Consejo instruyó a la dirección de Grupo Aeroportuario para que iniciara la suspensión o terminación anticipada de los contratos, con respeto absoluto al estado de derecho.

De los 692 contratos, hoy 578 ya están cerrados y pagados y se concentran los esfuerzos en cerrar los 114 restantes.

El Consejo de Administración instruyó igualmente al Director General para que iniciara el proceso de amortización anticipada de la Fibra-E. Dicho proceso concluyó el 28 de febrero de 2019 liquidando a los tenedores el capital invertido, con su rendimiento y aprobando la venta de las acciones Tipo P que este grupo retenía. Es decir, se devolvió el dinero prestado y se pagaron los intereses del periodo, que innecesariamente se pactaron. Esto permitió modificar los estatutos sociales y regresar al esquema de entidad de participación estatal mayoritaria, sin estar sujeta a vetos ni limitaciones.

En síntesis, un gobierno con legitimidad abrumadora, luego de una votación histórica en nuestro país, no puede ser timorato ni omiso. Los paradigmas del desarrollo han cambiado. Frente a un proyecto dispendioso, amañado e insensible al entorno de pobreza vigente, la decisión lleva a mejorar las condiciones del ambiente en beneficio de la sociedad. El gobierno de México tendrá ahora la encomienda de impulsar un sistema metropolitano de aeropuertos, como en otras capitales del mundo, garantizando la seguridad y la conectividad eficiente de los usuarios de los aeropuertos.

Sin embargo, la decisión de la cancelación debió asumir un costo que se ha estimado en 100 mil millones de pesos, 60 mil millones ya erogados y 40 mil millones por gastos no recuperables, que en virtud de los resultados de las negociaciones y por el aprovechamiento de materiales y equipo existentes, debería resultar menor.

Por el contrario, el continuar con la obra del Nuevo Aeropuerto, habría requerido una inversión del orden de 400 mil millones de pesos, tan sólo para la primera etapa, más la obligada inversión en el aeropuerto Benito Juárez para que funcionara entre 6 y 8 años más.

Independientemente de las anomalías de diversa índole que hemos relatado, del ocultamiento de información relevante y de las irregularidades encontradas que pudieran derivar en responsabilidades por las omisiones y posibles actos de corrupción o daño patrimonial, de todo lo cual se dará vista a los órganos fiscalizadores competentes, reiteramos que el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en Texcoco, nunca debió aprobarse y menos iniciarse.