

En contexto

El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Mayo 2018



CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA



Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública

El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Salvador Moreno Pérez

Introducción

Derivado de la polémica en torno a la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) el documento presenta un panorama general organizado en torno a los siguientes aspectos: antecedentes, la viabilidad del proyecto, los contratos y licitaciones, así como los principales argumentos a favor y en contra de la obra, comentarios finales a manera de conclusión, además se incorporan algunos anexos sobre las principales licitaciones de obras y montos comprometidos.

Es importante destacar que la información que aquí se presenta, en su mayoría fue tomada de la página del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México,¹ S.A. de C.V. (GACM), empresa de participación estatal mayoritaria, la cual es responsable de construir, administrar, operar y explotar el NAICM conforme al título de concesión otorgado del gobierno federal por 50 años y que fue publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 26 de enero de 2015.²

Antecedentes

La construcción del NAICM se sustenta en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 que tiene como objetivo contar con una infraestructura de transportes que implique menores costos para realizar la actividad económica mediante la modernización, ampliación y conservación de la infraestructura del transporte aéreo.

¹ www.aeropuerto.gob.mx

² SEGOB, *Diario Oficial de la Federación*, 26 de enero de 2015, México. Disponible en [www.dof.gob.mx], consulta:23 marzo de 2018.

La necesidad de construir un nuevo aeropuerto se basa en la saturación del Aeropuerto Internacional Benito Juárez, tanto de pasajeros como de mercancías. Dicho aeropuerto concentra el 65% de las mercancías que nuestro país comercia con el resto del mundo, por lo que es fundamental para el desarrollo de la competitividad del país, según el GACM.

De acuerdo con datos del Foro Económico Mundial, México ocupa la posición 51 y 62 en competitividad e infraestructura respectivamente, en calidad de transporte aéreo ocupa la posición 67 de 137 países evaluados en 2017.³

Con la finalidad de solucionar las necesidades aeroportuarias y fomentar la competitividad, y crecimiento económico el gobierno federal propuso construir el NAICM, de forma colateral porque el aeropuerto transformará la Zona Oriente del Valle de México para convertirla en nuevo polo de desarrollo, según la visión del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM).⁴

El proyecto del NAICM

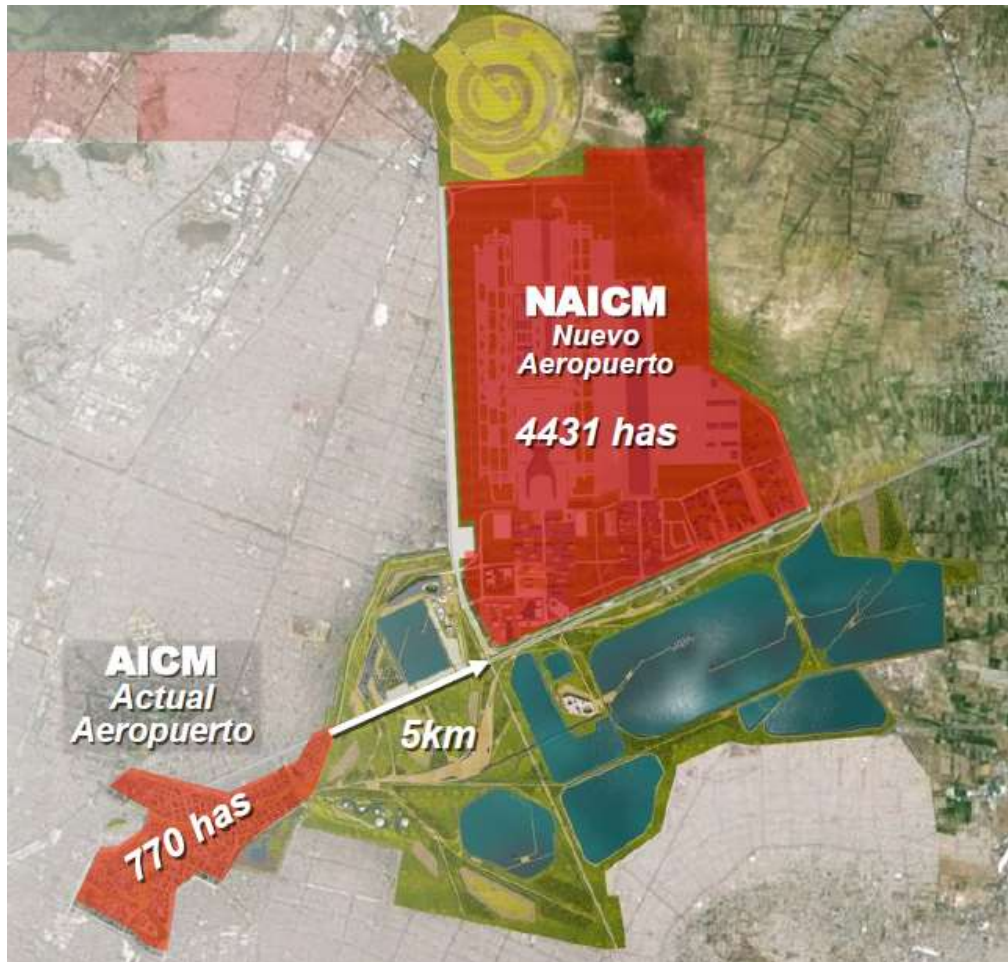
El NAICM ocupará una superficie de casi 5 mil hectáreas que están ubicadas al oriente de la ciudad de México, en los terrenos del Ex-Vaso de Texcoco (ver Mapa 1). En una primera fase contará con una sola terminal de 743 mil metros cuadrados, el equivalente a 12 veces el tamaño de la plancha del zócalo de la ciudad de México.⁵

³ World Economic Forum, *Global Competitiveness Index 2017-2018*, Geneva, 2017.

⁴ SCT-GACM, *Visión integral del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, México, 2016, p. 21

⁵ Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, *Preguntas frecuentes Nuevo Aeropuerto*. Disponible en [www.aeropuerto.gob.mx], consulta: 20 de abril de 2018.

Mapa 1. Ubicación estratégica



Fuente: tomado de SCT, GACM, *Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México*, México, 2015.

En su primera etapa tendrá capacidad para recibir hasta 50 millones de pasajeros cada año, lo que se traduce en cerca de 440 mil vuelos. En su máximo desarrollo tendrá dos terminales y seis pistas que permitirán que puedan aterrizar y/o despegar hasta tres aviones al mismo tiempo, y podrá recibir hasta un millón de vuelos al año, que equivaldría a 120 millones de pasajeros, aproximadamente cuatro veces más que el actual aeropuerto (véase Cuadro 1).⁶

⁶ GACM-SCT, *Visión integral del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, México, 2016

Cuadro 1. NAICM. Programa de desarrollo progresivo

Actual AICM	Primera fase	Máximo desarrollo
<ul style="list-style-type: none"> • 32 millones de pasajeros por año • 365,000 operaciones por año • 2 pistas paralelas no simultáneas • 96 plataformas de aeronaves • 770 hectáreas de terreno 	<ul style="list-style-type: none"> • 50 millones de pasajeros por año • 410,000 operaciones por año • 3 pistas paralelas simultáneas • 118 plataformas de aeronaves • 4,431 hectáreas de terreno • 76 posiciones de contacto y 42 posiciones remotas 	<ul style="list-style-type: none"> • 120 millones de pasajeros por año • 1,000,000 operaciones por año • 6 pistas con operación triple simultánea • 210 plataformas de aeronaves • 4,431 hectáreas de terreno

Fuente: Elaboración propia con base en GACM-SCT, *Visión integral del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, México, 2016

El diseño arquitectónico del NAICM estuvo a cargo de los Arquitectos Fernando Romero, fundador del despacho de arquitectura FR-EE y Norman Foster, ganador del Premio Pritzker (reconocimiento equivalente al Nobel de Arquitectura).⁷

Esquema 1. Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Proyecto



Fuente: tomado de SCT, GACM, *Avances del Proyecto Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México*, México, 2016.

⁷ Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, *op. cit.*

La obra cuenta con el apoyo y asesoría técnica de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) con un costo aproximado de poco más de 2,126 millones de pesos. En un inicio se contempló que la obra tendría un costo de 120 mil millones de pesos (alrededor de siete mil millones de euros). El inicio de la construcción fue previsto para 2015 y su finalización en 2020.⁸

Como producto de la cooperación con la OCDE el 30 de enero de 2018 se aprobó un pronunciamiento de cero tolerancia a conductas corruptas por el Comité de Ética y de Prevención de Conflictos de Intereses del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México avalado por dicha organización, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaría de la Función Pública (SFP).⁹

Viabilidad del Proyecto

El secretario de comunicaciones y transportes, Gerardo Ruiz Esparza informó a diputados federales que para determinar el lugar de construcción del NAICM el gobierno se basó en estudios de organismos internacionales dedicados a ese tema “el gobierno de la República, con la participación de organismos altamente especializados como MITRE (agencia experta en estudios aeronáuticos) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) realizaron estudios aeronáuticos, hidrológicos, ambientales, de mecánica de suelos, de ingeniería y arquitectónicos, los cuales determinaron que el lugar más adecuado para establecer las nuevas instalaciones del aeropuerto se sitúa en la zona contigua del actual”¹⁰, aseguró el funcionario ante las comisiones de Infraestructura y Comunicaciones de la Cámara de Diputados.

El estudio sobre la visión integral del NAICM elaborada por el GACM lo plantea como un proyecto aeroportuario icónico porque estará entre los tres más

⁸ Acuerdo entre la SCT y la OCDE para el fomento de la integridad, la transparencia y las buenas prácticas en la contratación pública para el desarrollo y construcción del NAICM. Disponible en [http://www.sct.gob.mx/uploads/media/Anexo_Acuerdo_SCT-OCDE.pdf], consulta: 10 de abril de 2018.

⁹ Disponible en [<http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/manifiesto/CEROTOLERANCIA.pdf>], consulta: 10 de abril de 2018.

¹⁰ Autor, título de la nota, *El Universal*, 24 de septiembre de 2014. Disponible en [www.eluniversal.com.mx], consulta: 23 de abril de 2018.

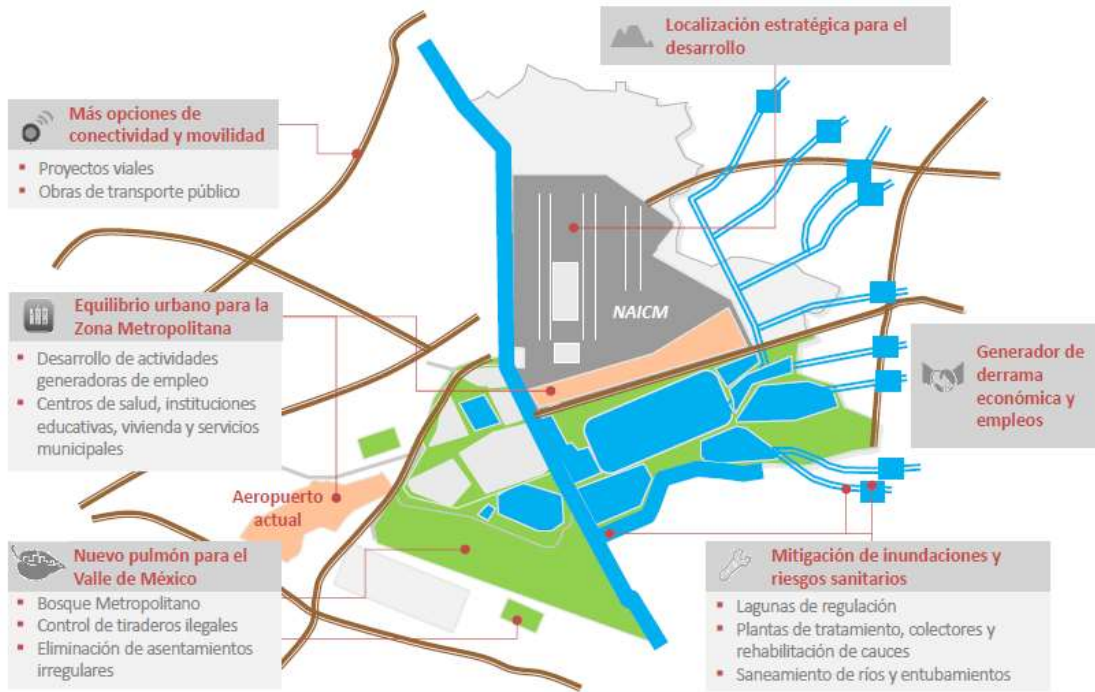
grandes del mundo sustentables y será patrimonio de los mexicanos. De los aspectos sobresalientes destacan la localización estratégica para el desarrollo; la mitigación de inundaciones y riesgos sanitarios; funcionará como nuevo pulmón para el Valle de México, con mayores opciones de conectividad y movilidad lo que provocará un equilibrio urbano para la Zona Metropolitana de la ciudad de México y será un polo generador de desarrollo y empleo.¹¹

El mismo estudio destaca que los terrenos son propiedad del Gobierno Federal en la zona contigua al AICM. La obra se plantea con 300 km² de zona de impacto que abarca 11 municipios del estado de México y tres delegaciones de la ciudad de México. Además de lo anterior se menciona la cercanía con el centro de demanda; la factibilidad técnica, ambiental e hidráulica, sociopolítica y administrativa de la zona y el aprovechamiento de los recursos existentes del AICM, entre otras.

En el Esquema 2 se muestra la estrategia integral para transformar la Zona Oriente del Valle de México.

¹¹ GACM-SCT, *Visión integral del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, México, 2016.

Esquema 2. Estrategia integral para transformar la Zona Oriente del Valle de México



Fuente: GACM-SCT, Visión integral del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, México, 2016.

También se contemplan medidas medioambientales (como el bosque metropolitano), de conectividad y movilidad, mediante la construcción de infraestructuras de transporte como carreteras y la transformación del actual aeropuerto (véase Mapa 2).¹²

Para llevar a cabo esas acciones se prevé una inversión superior a los 19 mil millones de pesos a ejecutarse entre 2014-2018.¹³

¹² *Idem.*

¹³ GACM-STC, *Avances del Proyecto Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México*, México, abril 2016.

Mapa 2. Beneficios ambientales del NAICM



Fuente: tomado de SCT, GACM, *Avances del Proyecto Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México*, México, 2016.

De los beneficios sociales por la construcción del NAICM el GACM destaca que 3.9 millones de personas se beneficiarían de manera directa; la creación de 450 mil empleos al alcanzar su máxima operatividad y la creación de 160 mil nuevos empleos generados durante su construcción.¹⁴

El plan integral del Proyecto se da bajo una visión compartida entre el gobierno federal y sus distintas dependencias, así como de las direcciones del Distrito Federal y Estado de México (véase Esquema 3)

¹⁴ SCT-GACM, *Avances del Proyecto Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México*, México, 2016.

Esquema 3. Dependencias que participan en la ejecución del NAICM



Fuente: Elaboración propia con base en GACM-SCT, *Visión integral del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, México, 2016

Una vez que inicie operaciones el NAICM el actual AICM dejará de operar debido a que técnicamente es incompatible tener dos aeropuertos operando de manera simultánea en una distancia inferior a 18.5 km.

Una visión contraria a la del GACM fue presentada por la Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad que de acuerdo con un análisis de manifestaciones de impacto ambiental concluye que el desarrollo del proyecto NAICM debió ser rechazado por la DGIRA debido a que existe incertidumbre sobre el proyecto que surge de la omisión deliberada de información y que no permite una evaluación correcta del posible impacto ambiental de la obra.¹⁵

¹⁵ Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad, *Análisis del resolutivo SGPA/DGIRA/DG/09965 del proyecto "Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C. V." MIA-15EM2014V0044*, Grupo de Análisis de Manifestaciones de Impacto Ambiental, enero de 2015, México.

Entre las deficiencias técnicas de la manifestación de impacto ambiental señalan las siguientes: 1) el proyecto contempla la siembra de 264,534 organismos de especies exóticas invasoras como una de las principales medidas de compensación; 2) se pretende construir en la zona con mayor vulnerabilidad y omite la presentación de estudios de riesgo ambiental asociados a la posibilidad de inundaciones ante eventos hidrometeorológicos; 3) no existen elementos técnicos suficientes para asegurar que las obras hidráulicas que supuestamente desviarán los escurrimientos sean suficientes para evitar las inundaciones en la zona del proyecto y en zonas aledañas; 4) pretende duplicar y mejorar la calidad ambiental de los humedales; sin embargo, no se presenta ningún tipo de información sobre cómo se creará y mantendrá estos nuevos cuerpos de agua; 5) no existen escenarios hídricos que permitan evaluar la factibilidad del recurso dentro de la red municipal de agua potable en cada una de las etapas del proyecto; 6) los elementos técnicos para evaluar el impacto que sufrirán las aves son completamente deficientes, exceptúan información deliberadamente, no cuenta con un programa adecuado para el manejo de la ornitofauna, minimizan el riesgo por colisión entre las aves y los aviones.

Por su parte, Javier Buenrostro, especialista de la UNAM afirma que "en caso de escasez de agua ¿qué pasará? ¿Se le recortará al aeropuerto, a sus locales comerciales y a los turistas de clase mundial o se hará en detrimento de las colonias populares y de la gente humilde que hoy en día está condenada a vivir con cortes cotidianos del suministro? La respuesta es obvia". De esa forma se profundizará la desigualdad social y el acceso al vital líquido, aseguró Buenrostro.¹⁶

En el mismo sentido, el ex director de la Comisión Nacional del Agua, José Luis Luege Tamargo se manifestó en contra de la construcción del NAICM porque "...no sólo es inconstitucional, incompatible y muy costoso, sino que dicho 'botín' de

¹⁶ Javier Buenrostro, "El desastre ecológico como negocio privado: El Nuevo Aeropuerto Internacional de Ciudad de México", *RT*, 24 de febrero de 2018, México. Disponible en [<https://actualidad.rt.com/opinion/javier-buenrostro/263912-desastre-ecologico-negocio-privado-aeropuerto-mexico>], consulta: 25 de abril de 2018.

la presidencia implica un altísimo riesgo para la población y la infraestructura de la ciudad de México”.¹⁷

En el estudio denominado, *Consideraciones hidrológicas y ambientales para el posible desarrollo de infraestructura aeroportuaria en el Lago de Texcoco*, elaborado por la Conagua en 2012 la conclusión es determinante “la construcción del NAICM representa un alto riesgo para la ciudad en términos de inundación, y es incompatible con la vocación reguladora de grandes volúmenes de agua de lluvia y drenajes que tiene el vaso del lago de Texcoco. Es igualmente incompatible con los servicios ambientales que presta el lago Nabor Carrillo como refugio de aves migratorias”.¹⁸

Contratos, licitaciones y auditorías

La estrategia de ejecución del proyecto del NAICM ha transitado por varias etapas o fases; las primeras se concentraron en el diseño y la planeación, ahora el proceso se encuentra en la etapa de contratación-construcción.

De acuerdo con la información oficial, en 2015 los procesos de contratación pública fueron desglosados en 21 paquetes (véase Cuadro 2).

Cuadro 2. Paquetes principales para la construcción del NAICM

Obras preliminares	1. Nivelación del terreno
	2. Drenajes pluviales y sanitarios
	3. Cimentación de terminal
	4. Subestación eléctrica
	5. Pistas (2,3 y 6) / calles de rodaje / túneles
	6. Torre y centro de control
Infraestructura principal 2016-1	7. Edificio terminal
	8. Terminal de combustibles
	9. Plataforma de embarque
	10. Línea de distribución de combustible

¹⁷ Álvaro Delgado, *El Nuevo Aeropuerto “inconstitucional, muy costoso y de altísimo riesgo”*, Proceso, 28 enero de 2016 Disponible en [<https://www.proceso.com.mx/427895/el-nuevo-aeropuerto-inconstitucional-muy-costoso-y-de-altisimo-riesgo>], consulta: 25 de abril de 2018.

¹⁸ *Ídem*.

	11. Sistemas de ayudas a la navegación (NAVAIDS)
	12. Túnel central / servicios
	13. Ayudas visuales
Para puesta en operación 2016-2 & 2017	14. Estaciones de bomberos
	15. Edificios de soporte
	16. Entronques viales de acceso (1ª fase)
	17. Centro multimodal de transporte
	18. Estacionamiento de empleados
	19. Centro de operaciones
	20. Estacionamiento general
	21. Entronques viales de acceso (2ª fase)

Fuente: tomado de SCT, GACM, *Avances del Proyecto Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México*, México, 2016.

Durante 2016 se desarrollaron seis obras para poder construir en el terreno: barda y caminos perimetrales, drenaje pluvial temporal, campamento de obra, limpieza y nivelación, remoción de escombros y caminos de acceso.

Ese mismo año se llevaron a cabo licitaciones de obras relevantes como: las pistas dos y tres, subestación eléctrica, losa de cimentación del edificio terminal, losa de cimentación del centro de transporte terrestre multimodal, pilotes para edificio terminal, torre de control y centro de transporte terrestre multimodal; también se iniciaron los procesos de licitación para la construcción del edificio terminal y de la torre de control.

En febrero de 2017 se reportaron los siguientes avances: la conclusión de la etapa de planeación, estudios, proyectos y el plan maestro del proyecto. Se están ultimando las obras de preparación del sitio. Asimismo, se han licitado las obras más importantes, comprometiendo recursos por más de 115 mil millones de pesos, equivalente a cerca del 65% del valor total del proyecto.¹⁹

Además se inició la construcción de dos pistas y la cimentación del edificio terminal, torre de control y centro de transporte terrestre. Para el financiamiento del proyecto se colocaron dos mil millones de dólares en bonos a 10 y 30 años. Se

¹⁹ GACM-SCT, Comisión Especial de Seguimiento de la Construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, 3ª Reunión Ordinaria, México, febrero de 2017, pág.18.

prevé ampliar esta emisión hasta seis mil millones de dólares con lo que se resuelven las necesidades de recursos para la presente administración.

El GACM reportó que en las últimas 10 licitaciones participaron más de 350 empresas. Para 2017 se contemplaron 20 licitaciones que representan 85% del valor total.

En materia de transparencia y acceso a la información el GACM destacó la publicación de contrataciones abiertas (desde febrero de 2017) ha publicado 248 contrataciones por un monto de 127 mil millones de pesos. En 2016 se practicaron ocho auditorías por la ASF y la SFP, las cuales implicaron una revisión de más del 70% de los contratos formalizados en 2015.

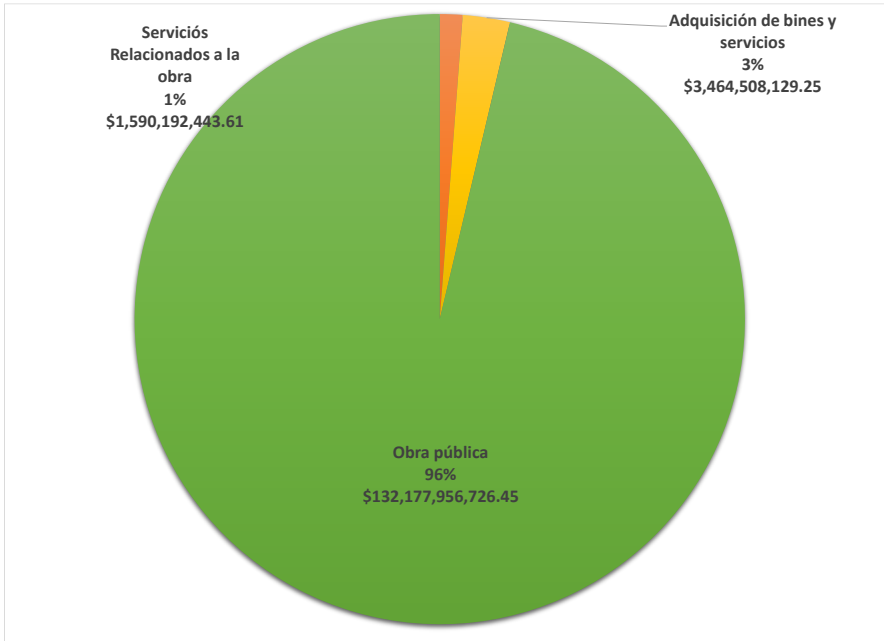
Desde el mes de marzo de 2018 los indicadores en materia de contrataciones abiertas reportan la existencia de 321 contratos con un valor financiero total de poco más 137 mil millones de pesos (véanse Cuadro 3 y gráficas 1 y 2).

Cuadro 3. Indicadores en materia de contrataciones abiertas

	Marzo 2018	
No. de contratos	321 <small>13va. actualización (información a diciembre 2017)</small>	
Valor total	137,232 <small>millones de pesos (mdp)</small>	
Procedimiento de contratación		
Adjudicación Directa	0.4%	599 mdp
Contrataciones ASA	2.0%	2,756 mdp
Convenios de colaboración	6.4%	8,742 mdp
Invitación a Tres	4.0%	5,539 mdp
Licitación Pública	87.1%	119,596 mdp
Destino de contratación		
Obra Pública (OP) y Servicios Relacionados a la Obra (SRO)	97.5%	133,7 mdp
Adquisición de Bienes y Servicios (ABS)	2.5%	3,464 mdp
Estatus de los contratos		
Contratos vigentes	73	128,848 mdp <small>(94% del total contratado) 96% OP</small>
Contratos concluidos	248	8,383 mdp

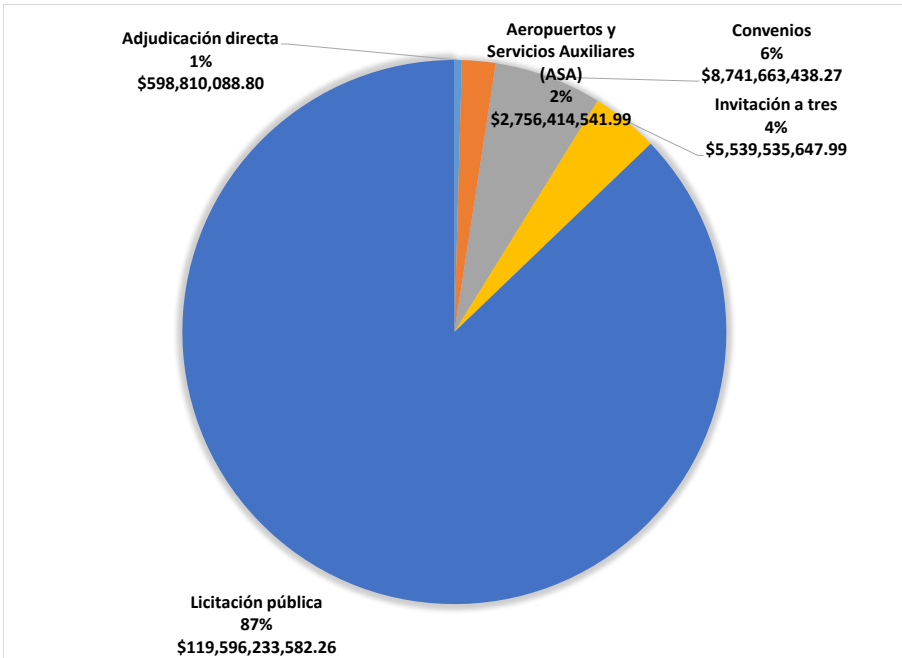
Fuente: *Indicadores en materia de contrataciones abiertas*. Disponible en [www.aeropuerto.gob.mx], consulta: abril de 2018.

**Gráfica 1. Contratos y convenios relacionados con la construcción del NAICM.
Por destino de la contratación (marzo de 2018)**



Fuente: *Indicadores en materia de contrataciones abiertas* Disponible en [www.aeropuerto.gob.mx], consulta: abril de 2018.

**Gráfica 2. Contratos y convenios relacionados con la construcción del NAICM.
Por procedimiento de la contratación (marzo de 2018)**

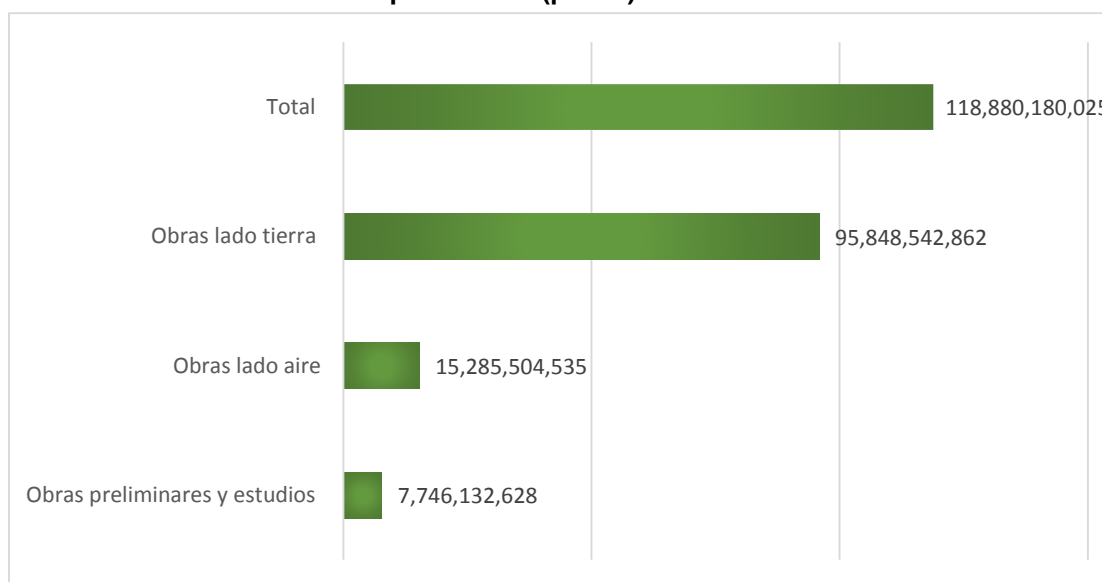


Fuente: *Indicadores en materia de contrataciones abiertas*. Disponible en [www.aeropuerto.gob.mx], consulta: abril de 2018.

La estrategia financiera pretende que el NAICM sea un proyecto autofinanciable por la utilización de un esquema de recursos públicos y privados. La mitad de los recursos tendrá como fuente el capital privado mediante créditos bancarios y emisión de bonos; la otra parte será con recursos públicos fiscales multianuales. Se contempla que el gobierno federal recupere su inversión en un plazo de 20 años a partir del inicio de operaciones.²⁰

La información más reciente del GACM sobre el avance físico y financiero de las obras, con corte al 31 de marzo de 2018 indica lo siguiente: un importe comprometido de poco más de 118 mil millones de pesos; 96 mil millones en obras de lado tierra, 15 mil millones en obras de lado aire y casi 8 mil millones en obras preliminares y estudios como se detalla en la gráfica 3 (para mayor detalle consultar anexos del cuadro 1 al 3).

Gráfica 3. Obras comprometidas (pesos) corte al 31 de marzo de 2018



Fuente: Elaboración propia con base en GACM, *Avance Físico Financiero*. Disponible en [www.aeropuerto.gob.mx], consulta 23 de abril de 2018.

Aunque la transparencia es uno de los aspectos más destacados en los informes de avances del GACM existen estudios que demuestran lo contrario. Al

²⁰ GACM-SCT, *Beneficios generales del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, México, 2016.

respecto una investigación elaborada por Mathieu Tourliere de la revista *Proceso* evidencia que los grandes contratos de obra pública fueron para empresas afines a los intereses de Enrique Peña Nieto. En lo que toca a la construcción del NAICM destaca la participación de las empresas del Grupo Hermes –de todos los Hank- que ganaron la licitación de 84 mil millones de pesos entre las que se encuentran: la constructora GIA + A de Hipólito Gerard Rivero y la constructora Omega. El documento afirma que la información oficial es incompleta y confusa.²¹

Lo anterior se pudo corroborar al consultar la lista de obras iniciadas en 2015 en la página oficial, el concepto de la obra viene incompleto y no se encontró el dato de las empresas ganadoras de las licitaciones, el gasto total reportado fue de 6,494 millones de pesos.

En la Cámara de Diputados se conformó una Comisión Especial de Seguimiento a la Construcción del NAICM, en boletín de prensa se informó sobre el apoyo que la Auditoría Superior de la Federación (ASF) debía de realizar a las “auditorías forenses” del GACM sobre la administración y ejercicio de los recursos públicos vía fideicomisos, así como de fiscalizar el esquema financiero, la línea de crédito adquirida y los bonos verdes contemplados en el proyecto.²²

La ASF elaboró un Programa de Fiscalización 2015-2020 para verificar el cumplimiento del Plan Integral de Financiamiento del NAICM que incluye fuentes de financiamiento, obras públicas y sus impactos.

Entre 2014 y 2016 la ASF llevó a cabo seis auditorías relacionadas con los ingresos públicos y los recursos privados que provienen de la contratación de una línea de crédito y la emisión de bonos por seis mil millones de dólares que serán liquidados con recursos de la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA).²³

²¹ *Proceso*, número 2160, 25 de marzo de 2018, pp. 6-9.

²² “Rafael Hernández anuncia solicitud para que auditoría superior Fiscalice fideicomisos del nuevo aeropuerto”, Boletín de Prensa, Cámara de Diputados, 29 de marzo, 2017. Disponible en [<http://www5.diputados.gob.mx/index.php/esl/content/download/77574/388827/file/B15.pdf>], consulta: 17 de abril de 2018.

²³ Auditoría Superior de la Federación, *Informe especial. Estrategia de fiscalización del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, México, octubre de 2017.

En el mismo periodo la ASF realizó 18 auditorías relacionadas con los procesos de planeación, contratación y ejecución, así como los servicios relacionados con el NAICM.

De las auditorías practicadas por la ASF se han promovido 146 acciones. Aquí sólo se destacan algunas de las observaciones y promociones de responsabilidad pendientes por atender en el corte de octubre de 2017:

- No se suscribió un acuerdo con la SEDENA para las obras que realizó (construcción de la primera etapa del proyecto integral de la barda y camino perimetral, alumbrado, servicios inducidos y casetas de acceso para el NAICM).
- No existe un estudio como parámetro para asegurar que la propuesta presentada por la SEDENA sobre la construcción del proyecto integral de la barda y camino perimetral (con todas las obras adyacentes) se encontraba dentro de costos de mercado, ni justificó las razones por las cuales se adjudicó directamente.
- Deficiencias en los avances físico-financieros por la contratación de estudios de instrumentación geotécnica generando pagos pendientes por trabajos adicionales o extraordinarios no reconocidos.
- Con relación a las obras hidráulicas se detectó duplicidad de los costos indirectos en la construcción y mantenimiento de caminos.
- No resguardaron ni custodiaron la documentación comprobatoria de los procesos de adjudicación, contratación de los proveedores y prestadores de servicios.
- No se formalizó un convenio que haya modificado el presupuesto por ejercicio anual, inicio de los trabajos y ni por el importe del anticipo, esto por el retraso en la firma de un contrato.
- En la construcción de la losa de cimentación del edificio terminal se adjudicó directamente el contrato a un contratista con una propuesta 61.4% más elevada que la propuesta de menor costo.

Argumentos a favor y en contra de la construcción del NAICM

Después de que el candidato a la presidencia por la coalición “Juntos haremos historia”, Andrés Manuel López Obrador (AMLO) habló de la posibilidad de cancelar la construcción del NAICM en caso de ganar las elecciones, se generó una serie de reacciones tanto a favor como en contra de esa propuesta. Éstas se dieron entre los diferentes candidatos a la presidencia como José Antonio Meade y Ricardo Anaya, por las coaliciones “Todos por México” y “México al Frente”, respectivamente, así como en los diferentes sectores de la población, entre los que destacan: especialistas ambientales y de infraestructura, miembros del sector empresarial y funcionarios públicos, organismos internacionales y de la sociedad en general.

Los argumentos en pro de la construcción del NAICM destacan el grado de avance de las obras, los efectos económicos multiplicadores como la creación de empleos para su construcción y funcionamiento, el elevado número de contrataciones y licitaciones, los altos costos que implicaría la indemnización por la cancelación de contratos.

El más reciente, fue el pronunciamiento del empresario Carlos Slim el 16 de abril de 2018, que en conferencia de prensa dijo que suspender la construcción (del NAICM) es clausurar el crecimiento del país y operar dos aeropuertos, el actual y el de Santa Lucía que implica problemas técnicos de seguridad.

El GACM informó que se llevó a cabo una consulta social a 15 mil 750 personas: usuarios del AICM, habitantes de San Salvador Atenco y Texcoco y 94 de cada cien consultados coincidió que el NAICM traerá beneficios al país.²⁴

El periódico *El Universal* realizó una encuesta telefónica en 2014, lo resultados mostraron que la mayoría de los habitantes de la ciudad de México y los municipios conurbados saben de la construcción del NAICM y están a favor de su

²⁴ “Encuesta señala que el NAICM traerá beneficios al país: GACM”, Milenio diario. Disponible en [\[http://m.milenio.com/region/naicm-beneficios-gacm-texcoco-san_salvador_atenco-milenio-noticias_0_923307959.html\]](http://m.milenio.com/region/naicm-beneficios-gacm-texcoco-san_salvador_atenco-milenio-noticias_0_923307959.html), consulta:25 de abril de 2018.

construcción (64% de los encuestados) y desean que los terrenos del actual aeropuerto se convierta en zona ecológica.²⁵

En tanto que los argumentos en contra de la construcción destacan la opacidad de los contratos y licitaciones, inversiones cuantiosas y altos costos de mantenimiento, por el hundimiento de los suelos y destrucción de los cerros aledaños para rellenar el terreno.

En lo que respecta a la ubicación de la obra, los argumentos a favor destacan: el rescate de la región del ex lago de Texcoco. En contraste, investigadores de la Universidad Autónoma de Chapingo denunciaron que la construcción del NAICM está provocando desequilibrio hidrológico de la cuenca del Valle de México alrededor del lago de Texcoco y daños al ecosistema debido a que la Secretaría de la Defensa Nacional otorgó 25 permisos de uso de explosivos y detonantes para extraer tezontle y basalto a nueve empresas y cinco personas físicas para la obra.²⁶

Comentarios finales

En la construcción del NAICM se puede destacar el esfuerzo por publicar documentos importantes. A pesar de ello la información relacionada con los presupuestos y los grados de avances es limitada. Así lo detectó por ejemplo la Auditoría Superior de la Federación y organizaciones civiles como México Evalúa.

La probable cancelación a futuro deberá considerar que no sólo se trata de la construcción del NAICM, sino también de una serie de obras en la zona de influencia en materia hidráulica como plantas de tratamiento, rehabilitación de áreas verdes y obras viales para mejorar la conectividad y movilidad, entre las más importantes.

²⁵ *El Universal*, 9 de septiembre de 2014, México . Disponible en [<http://archivo.eluniversal.com.mx/nacion-mexico/2014/impreso/avalan-la-construccion-de-aeropuerto-para-df-218506.html>], consulta: 25 de abril de 2018.

²⁶ *La Jornada*, 17 de abril, p. 5

No obstante, diversos estudios de expertos en materia socio ambiental destacan los daños ecológicos de la obra como la tala de cerros de forma inmoderada para rellenar y hacer firmes los suelos de las pistas del NAICM.

Las últimas notas de prensa señalan que se tendrá que cortar una parte del cerro de Chiconautla ubicado en los límites de Ecatepec, Tecamac y Acolman para que los aviones no tengan problemas para despegar o aterrizar, ello ocasionará daños al entorno ecológico de la región.

La discusión en torno a la construcción del nuevo aeropuerto se ha convertido en una noticia que ha ocupado un lugar importante en los noticieros y periódicos nacionales debido a la polémica desatada por el proyecto alternativo en la base militar de Santa Lucía propuesto por el ahora candidato a la presidencia de México, Andrés Manuel López Obrador. La disputa implicó al gremio empresarial con el que anteriormente el candidato había pactado una mesa de discusión, misma que fue cancelada. Al corte del presente artículo, la discusión continúa y las obras del proyecto también.

Anexos

Cuadro 1. Proyectos relevantes para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México. Obras preliminares y estudios

Contrato	Objeto del Contrato	Contratista	Importe		Avance Físico	Avance Financiero
			Comprometido	Pagado al 31-03-18		
LPN-OP-DCAGI-SC-112/15	Nivelación y Limpieza	COCONAL S.A.P.I. DE C.V.	\$1,902,808,441	\$1,862,559,635	100%	98%
LPN-OP-DCAGI-SC-114/15	Caminos Provisionales	CONSORCIO INTEGRADO POR: TRANSPORTACIONES Y CONSTRUCCIONES TAMAULIPECOS, S.A. DE C.V. E INMOBILIARIOS MEXICANOS, S.A. DE C.V.	\$608,275,578	\$488,701,043	82%	79%
LPN-OP-DCAGI-SC-066/15	Campamento GACM	PARTICIPACIÓN CONJUNTA: ACCIONES GRUPO ORO, S.A. DE C.V. Y CONSTRUCTORA GRUPO ORO, S.A. DE C.V.	\$112,046,321	\$112,046,321	100%	100%
LPN-OP-DCAGI-SC-076/15	Drenaje Pluvial Temporal	PARTICIPACIÓN CONJUNTA: CALZADA CONSTRUCCIONES, S.A. DE C.V. Y CONSTRUCCIONES Y DRAGADOS DEL SURESTE, S.A. DE C.V.	\$243,253,417	\$221,978,609	100%	91%
LPN-OP-DCAGI-SC-115/15	Remoción de Escombros	PARTICIPACIÓN CONJUNTA: OMEGA CONSTRUCCIONES INDUSTRIALES, S.A. DE C.V. CALZADA CONSTRUCCIONES, S.A. DE C.V. Y CONSTRUCCIONES Y DRAGADOS DEL SURESTE, S.A. DE C.V.	\$833,926,929	\$873,643,656	100%	100%
CONVENIO ESPECÍFICO DE COLABORACIÓN	Barda y Camino Perimetral Convenio 1-3	SEDENA	\$1,980,976,549	\$1,980,976,549	100%	100%
CONVENIO ESPECÍFICO DE COLABORACIÓN	Adecuaciones para la incorporación de la subestación eléctrica, adecuaciones al camino (desvío) y obras inducidas	SEDENA	\$950,000,000	\$950,000,000	100%	100%
LPN-OP-DCAGI-SC-069-16	Desarrollo de ingeniería y construcción de subestaciones y acometida eléctrica	PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES URISA S.A. DE C.V.	\$1,114,845,394	\$644,770,859	60%	58%

Fuente: GACM, *Avance Físico Financiero*. Disponible en [www.aeropuerto.gob.mx], consulta: 23 de abril de 2018.

Cuadro 2. Proyectos relevantes para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México. Obras lado tierra

Contrato	Objeto del Contrato	Contratista	Importe		Avance Físico	Avance Financiero	
			Comprometido	Pagado al 31-03-18			
LPI-OP-DCAGI-SC-070-16	Edificio Terminal	GAMI INGENIERÍA E INSTALACIONES S.A. de C.V.	\$822,363,697	\$792,214,775	89.06%	96.33%	
LPI-OP-DCAGI-SC-080-16		Losa de Cimentación	ICA CONSTRUCTORA DE INFRAESTRUCTURA S.A. DE C.V.; IMPULSORA DE DESARROLLO INTEGRAL S.A. DE C.V.; CONSTRUCCIONES Y TRITURACIONES S.A. DE C.V.; CONTROLADORA DE OPERACIONES DE INFRAESTRUCTURA S.A. DE C.V.; CONSTRUCTORA EL CAJÓN S.A. DE C.V.	\$7,555,647,477	\$1,836,281,808	24.25%	23.35%
LPI-OP-DCAGI-SC-002-17		Terminal de Pasajeros	CONSTRUCTORA TERMINAL VALLE DE MÉXICO S.A. DE C.V.	\$84,828,377,320	\$3,282,049,034	3.80%	3.87%
LPI-OP-DCAGI-SC-011-17	Torre de Control	CONSTRUCCIONES ALDESEM S.A. DE C.V. ALDESA CONSTRUCCIONES S.A. JAGUAR INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A. DE C.V."	\$1,242,171,350	\$151,552,688	12.68%	12.07%	
LPI-OP-DCAGI-SC-093-16	Losa de cimentación CTT	SACYR EPCOR NAICM S.A.P.I. DE C.V.	\$1,399,983,018	\$402,336,886	11.40%	27.60%	

Fuente: GACM, *Avance Físico Financiero*. Disponible en [www.aeropuerto.gob.mx], consulta: 23 de abril de 2018.

Cuadro 3. Proyectos relevantes para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México. Obra lado aire

Contrato	Objeto del Contrato	Contratista	Importe		Avance Físico	Avance Financiero
			Comprometido	Pagado al 31-03-18		
LPI-OP-DCAGI-SC-071-16	Pista 2	COCONAL S.A.P.I., CONSTRUCTORA Y PAVIMENTADORA VISE S.A. DE C.V.	7,926,299,965	5,592,267,820	63.95%	63.36%
LPI-OP-DCAGI-SC-072-16	Pista 3	OPERADORA CICSA S.A. DE C.V., CONSTRUCTORA Y EDIFICADORA GIA+A S.A. DE C.V., PROMOTORA Y DESARROLLADORA MEXICANA S.A. DE C.V., LA PENINSULAR COMPAÑÍA CONSTRUCTORA S.A. DE C.V.	7,359,204,570	4,571,135,624	50.00%	46.87%

Fuente: GACM, *Avance Físico Financiero*. Disponible en [www.aeropuerto.gob.mx], consulta: 23 de abril de 2018.

Cuadro 4. Posicionamientos de los candidatos a la presidencia de México 2018 sobre la construcción del NAICM

Candidatos	Viabilidad del proyecto	Ubicación	Opacidad	Proyecto alternativo al NAICM en Santa Lucía
Andrés Manuel López Obrador (En contra)	“... que se forme una comisión tripartita del gobierno actual, de nosotros y del Consejo Coordinador Empresarial para revisar la construcción del Nuevo Aeropuerto de Texcoco, que se conozcan los contratos, se transparenten y se analice la viabilidad de esta obra, que se estima costaría alrededor de 300 mil millones de pesos”. ²⁷	“Es inviable técnicamente... están relleno demasiado, han devastado los cerros de toda la región para rellenar”. ²⁸	“Estamos hablando de una inversión cuantiosa... no queremos que se convierta en una especie de FOBAPROA, de acuerdo a las proyecciones plantean que se terminaría en 2024. O sea que a nosotros nos tocaría construirlo o pagarlo?... queremos saber de qué se trata”. ²⁹	“Vamos a construir dos pistas en la base aérea militar de Santa Lucía para resolver el problema de la saturación del actual aeropuerto de la Ciudad de México... se suspenderá la construcción del nuevo aeropuerto en el Lago de Texcoco y, con ello, ahorraremos más de 200 mil millones de pesos”. ³⁰
José Antonio Meade Kuribreña (A favor)	“El nuevo aeropuerto, es necesario y urgente, oponerse es un capricho” el actual opera hoy a su máxima capacidad...”Su cancelación sería irresponsable y afectaría el desarrollo de nuestro país. México merece empleos, inversiones y competitividad”.	“Después de muchos estudios solamente hay un lugar en donde un aeropuerto como el que México necesita se puede construir que es el Valle de Texcoco... es una obra profundamente mexicana”...	“Se trata de un proceso que se ha planeado desde que yo empecé en el sector público. Ya entonces se tenía consciencia de que habría que hacerlo y se tenía consciencia de que habría que hacerlo y se tenía consciencia de que no había ningún otro lugar”...	“El nuevo aeropuerto, es necesario y urgente, oponerse es un capricho” el actual opera hoy a su máxima capacidad...”Su cancelación sería irresponsable y afectaría el desarrollo de nuestro país. México merece empleos, inversiones y competitividad”.
Ricardo Anaya Cortés	... “es necesario hacer una revisión	“Reitero que me parece un absoluto	“No sería facultad de un organismo	

²⁷ El candidato publicó un video de 4.6 minutos sobre la transparencia del NAIM en su cuenta de Twitter el 26 de marzo de 2018. Disponible en <https://twitter.com/lopezobrador>.

²⁸ Jorge Almazán, “AMLO supervisa obra del NAICM; insiste que no es viable”, Milenio diario, 19 de octubre de 2017. Disponible en <http://www.milenio.com/politica/amlo-fiscal-general-enrique-pena-nieto-aeropuerto-texcoco-tlcan-elecciones-2018-0-1051095232.html>.

²⁹ Disponible en <https://twitter.com/lopezobrador>.

³⁰ “El Gobierno dejada de ser “Fabrica de nuevos ricos” NAIM se suspenderá: AMLO”, Redacción, Aristegui Noticias, 1 de abril de 2018 Disponible en <https://aristeginoticias.com/0104/mexico/el-gobierno-dejara-de-ser-fabrica-de-nuevos-ricos-naim-se-suspendera-amlo/>. “AMLO ve pocos resultados con TLCAN y se lanza contra NAIM”, Redacción, Excelsior, 1 de abril de 2018. Disponible en <http://www.excelsior.com.mx/nacional/amlo-ve-pocos-resultados-con-tlcan-y-se-lanza-contra-naim/12298061>.

Candidatos	Viabilidad del proyecto	Ubicación	Opacidad	Proyecto alternativo al NAICM en Santa Lucia
(A favor)	de los contratos para asegurar los estándares de transparencia de los mismos a nivel internacional”. ³¹	disparate el pretender dar marcha atrás a una obra que sí se requiere para el país, primero; y segundo, en la cual ya se ha erogado una cantidad muy importante de recursos públicos”. ³²	empresarial decidir si la obra continúa o no”... “Por un lado, está el candidato del PRI que simplemente quiere que la obra continúe en la opacidad, con corrupción, y en el otro extremo AMLO, que lo que quiere es cancelar la obra”. ³³	

³¹Héctor Figueroa Alcántara, *Un disparate cancelar el NAIM, asegura Anaya, Excélsior*, 24 de marzo de 2018. Disponible en [<http://www.excelsior.com.mx/nacional/2018/03/24/1228315>].

³²Rafael Ramírez, “Disparaté, cancelar el NAIM: Ricardo Anaya”, *Sol de México*, 26 de marzo de 2018. Disponible en [<https://www.elsoldemexico.com.mx/mexico/politica/disparate-cancelar-el-naim-ricardo-anaya-1537941.html>].

³³Ernesto Méndez, “Ricardo Anaya se reúne con integrantes del Club Rotatorio”, *Excélsior*, 24 de marzo de 2018. Disponible en [<http://www.excelsior.com.mx/nacional/2018/03/24/1228363>]. Héctor Figueroa Alcántara, *Un disparate cancelar el NAIM, asegura Anaya, Excélsior*, 24 de marzo de 2018. Disponible en [<http://www.excelsior.com.mx/nacional/2018/03/24/1228315>].

Cuadro 5. Posicionamientos de actores relevantes sobre la construcción del NAICM

Actores sociales	Viabilidad del proyecto	Ubicación	Opacidad	Proyecto alternativo al NAICM
<p>Carlos Slim Helú (Empresario/ presidente de Grupo Carso)</p>	<p>“Con este proyecto se detona el desarrollo acelerado de toda el área metropolitana”... “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 solo se le puede comparar con el Canal de Panamá”...³⁴</p>	<p>“Seguro que se va a hundir, al igual que todo el Valle de México. Lo que hay que hacer es dejar de explotar el acuífero y dejar que el 40% del agua de lluvias se pierda, hacer lagunas de infiltración, construir dos zonas de infiltración en la zona del Nuevo Aeropuerto”....³⁵</p>	<p>“La discusión no debe ser si cuesta más o menos uno que otro; no es un coche que se está comprando. No es la inversión que se va hacer, sino qué efecto va a tener la inversión”...³⁶</p>	<p>“Uno de los problemas que le veo (al proyecto de Santa Lucia) es que está en una zona muy alejada”... “El terreno del aeropuerto viejo da para hacer un paseo de la Reforma aún más grande que el actual que conectaría con el Aeropuerto nuevo, y para una zona de desarrollo inmobiliario (vivienda, hospitales y hoteles)... “Esto es una idea, no es ningún proyecto”.³⁷</p>
<p>Federico Patiño (Director General de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM))</p>	<p>“El impacto más relevante sería no tener un aeropuerto como el que se está construyendo, además de otros efectos difíciles de calcular como el riesgo reputacional y que “estaríamos afectando el Estado de derecho”. Se perdería una gran oportunidad de impulsar el desarrollo de la Zona Oriente del Valle de México, que incluye a municipios como Ecatepec, Nezahualcóyotl, Chimalhuacán y Atenco que se van a ver</p>	<p>“75% de la gente que habita en los alrededores está a favor del proyecto, son 43 mil personas las que laboran en el lugar y veo los nuevos beneficios de la terminal”...</p>	<p>“No creo que se vaya a cancelar. No lo veo, ni quiero verlo”.</p>	

³⁴ “Las frases con las que Carlos Slim defendió el NAIM”, Redacción, *El Universal*, 16 de abril de 2018. Disponible en [<http://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/las-frases-con-las-que-carlos-slim-defendio-el-naim>].

³⁵ “Carlos Slim pide no detener al NAIM; AMLO: “lo están utilizando para frenar nuestro movimiento “Redacción, Sin embargo, 16 de abril de 2018. Disponible en [<http://www.sinembargo.mx/16-04-2018/3408320>].

³⁶ Disponible en [<http://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/las-frases-con-las-que-carlos-slim-defendio-el-naim>].

³⁷ Disponible en [<http://www.sinembargo.mx/16-04-2018/3408320>].

Actores sociales	Viabilidad del proyecto	Ubicación	Opacidad	Proyecto alternativo al NAICM
	beneficiados con el aeropuerto". ³⁸			
Mario Alberto González, Secretario General de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA) ³⁹	El NAICM representa desarrollo para toda la industria y una necesidad imperante desde hace 25 años.			Tener dos terminales aéreas complicará la conectividad de los pasajeros.
Francisco Serrano (Director de Serrano Arquitectos y Asociados, S.C)	(El proyecto) "Está en manos de grandes arquitectos; la crítica que todo mundo hace se va para el lado de la política. Creo que es un edificio que será testimonio de una época de México, y en el cual participa un famoso arquitecto extranjero". ⁴⁰	"Hay demasiada gente pensante que viene trabajando desde el 2000 para demostrar que ése sitio (adecuado), sus bondades, etcétera; siento que la discusión actual es un problema de índole político, pero no es razonable".		
Arquitecto Fernando Romero, coautor del diseño del NAICM	"..El aeropuerto es una obra de infraestructura muy relevante para el desarrollo económico y turístico de México". ⁴¹ "El proyecto es muy noble porque no sólo resuelve un problema cuantitativo de crecimiento de la industria de la aviación, sino que es una oportunidad para construir una puerta de entrada a México".			"Cancelar la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) es tan absurdo como la construcción de un muro en la frontera entre México y Estados Unidos".

³⁸ Xóchitl Bárcenas y Carlos Lara, "Costaría 120 mdp cancelar construcción de NAICM: Federico Patiño", *El Sol de México*, 27 de marzo de 2018. Disponible en [<https://www.elsoldemexico.com.mx/mexico/costaria-120-mil-mdp-cancelar-construccion-de-naicm-federico-patino-1544293.html>].

³⁹ *El Universal*, 20 de noviembre de 2018, p. 1.

⁴⁰ Yanireth Israde, "Cancelar NAIM, una estupidez": Francisco Serrano, sección cultura, *Reforma* 13 de abril de 2018.

⁴¹ Diario Reforma, 17 de Marzo de 2018. Disponible en [www.gruporeforma.com], consulta: 24 de abril de 2018.

Actores sociales	Viabilidad del proyecto	Ubicación	Opacidad	Proyecto alternativo al NAICM
<p>Dip. Rafael Hernández Soriano, presidente de la Comisión Especial para dar seguimiento al NAICM</p>	<p>A ausencia de estudios de planeación El costo de la obra ya rebasó con mucho lo planeado y lo mismo ocurrirá para su operación y mantenimiento. El proyecto y su ejecución están plagados de ilegalidades. Es una insensatez continuarlo.⁴²</p>	<p>Se observan daños ambientales y sociales graves, el uso de combustible robado y destrucción de sitios arqueológicos.</p>	<p>Opacidad en los procesos de gestión y financieros. Omisiones en el plan maestro y en la planeación urbana, así como el ocultamiento de obras o el inicio de las mismas sin un plan de interconectividad</p>	
<p>Javier Jiménez Espriú, asesor en infraestructura del candidato de Morena, Andrés Manuel López Obrador⁴³</p>	<p>Es mejor opción mantener el actual Aeropuerto Internacional Benito Juárez para vuelos nacionales. El precio ha aumentado, de los 120 mil millones de pesos iniciales a 169 mil millones. Ahora ya son 250 mil millones porque varió el tipo de cambio.</p>			<p>Mejor habilitar la base aérea de Santa Lucía para operaciones internacionales.</p>

⁴² Diario *Reforma*, 25 de marzo de 2018. Disponible en [<https://busquedas.gruporeforma.com>], consulta: 25 de abril de 2018.

⁴³ Martha Martínez, “El aeropuerto en disputa”, *Revista R*, Diario *Reforma*, 8 de abril de 2018.