

**BOLETÍN DE PRENSA**  
**Nuevo Aeropuerto Internacional de México,**  
**un proyecto indispensable: riesgos y oportunidades**

- El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) sirve a 44 millones de pasajeros y realiza más de 445 mil operaciones al año.
- El AICM tiene capacidad para 61 operaciones por hora: en 2014, en mil 801 ocasiones rebasó ese número, por lo que se emitió una declaratoria de saturación.
- La saturación del AICM podría implicar mayores niveles de riesgo para la seguridad de pasajeros, tripulaciones, trabajadores del aeropuerto y vecinos de zonas aledañas.
- En 2018 se tuvo que modificar el Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) para satisfacer la demanda aérea esperada en 2021, ya que se incrementó de 42 a 55 millones de pasajeros al año y de 508 a 634 mil toneladas de carga.
- La construcción del NAIM debe continuar: es la mejor alternativa para atender la creciente demanda de transporte aéreo y abre oportunidades de crecimiento económico y desarrollo regional.
- El 29% de los procedimientos de compra pública del proyecto no fueron asignados bajo criterios de competencia.

La construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) debe continuar. Esta obra es la mejor alternativa para atender la creciente demanda de transporte aéreo de los mexicanos. Una amplia conectividad aérea abre oportunidades de crecimiento económico y desarrollo regional, al permitir el mayor flujo posible de turistas nacionales e internacionales, inversionistas e intercambio de bienes entre las distintas entidades federativas del país.

De cara a la consulta pública y con el objetivo de que los mexicanos cuenten con la mayor información sobre el NAIM, el IMCO expone el estado actual de la infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México. Como toda obra de infraestructura de gran escala, la construcción del aeropuerto tiene riesgos e ineficiencias administrativas, las cuales son mapeadas en la presente investigación. También se incorpora una serie de recomendaciones para asegurar la obtención de los beneficios sociales esperados.

**¿Por qué se requiere con urgencia un nuevo aeropuerto?**

El actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) es una infraestructura obsoleta para las necesidades de la fuerza económica del Valle de México y la generación directa e indirecta de beneficios regionales en todo el país.

- En 2017, México ocupó el lugar 67 de 137 en calidad de infraestructura aeroportuaria y el lugar 51 en competitividad, según el Foro Económico Mundial.
- Es el último lugar en logística comercial entre los 36 países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.

Aunque la capacidad del AICM es, en teoría, de 32 millones de pasajeros y 365 mil operaciones al año, en 2014 hubo 34 millones de pasajeros y 410 mil vuelos, mientras que en **2017 superó los 44 millones de pasajeros y 449 mil vuelos**. Lo anterior puede materializarse en un riesgo de seguridad para los pasajeros y operaciones. Debido a la creciente demanda, es necesario aumentar y agilizar las operaciones de transporte aéreo en México, sin sacrificar la seguridad de los usuarios.

## **Construcción del NAIM**

**El proyecto original del NAIM fue rebasado por la realidad y requirió ser redimensionado**, lo cual hace poco óptimas otras sedes de aeropuerto que no alcanzan la frecuencia de vuelos necesaria, o que eleva los costos y tiempo de desplazamiento para los usuarios. En 2018 se tuvo que modificar el Plan Maestro para satisfacer la demanda aérea esperada al 2021, ya que se incrementó de 42 a 55 millones de pasajeros al año y de 508 a 634 mil toneladas de carga.

Asimismo, se reestructuró y aumentó el costo de la inversión al actualizar el monto de 169 mil millones de pesos a 285 mil millones de pesos, lo cual representa un incremento del 70%. Esto se debe, en parte, a que el costo original de 13 mil 300 millones de dólares fue calculado con un tipo de cambio de 12.7 pesos por dólar en 2014.

Si bien el incremento podría provocar que se cuestione la viabilidad del proyecto, lo cierto es que de acuerdo con datos oficiales, el proyecto ahora es financiado con solo el 10% de inversión pública y el 90% de inversión privada. El Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) reportó que de los 113 mil millones de pesos de recursos públicos provenientes de siete ejercicios del Presupuesto de Egresos de la Federación (2014-2020), solo se tiene contemplado el uso de 28 mil millones de pesos.

Asimismo, el GACM reportó que ya se cuenta con los recursos para el 70% del costo total de la obra, por lo que restaría conseguir el 30%. Las fuentes de las que se obtendrán los 88 mil millones de pesos restantes son: 10 mil 750 millones de pesos captados de la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) interconexión; 32 mil 250 millones de pesos de una nueva emisión de FIBRA E; y 65 mil millones de pesos de la concesión del Centro de Transporte Terrestre, la cancelación del contrato con Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y de la monetización de terrenos del AICM y de Ciudad Aeropuerto. Se contempla un excedente de 20 mil millones de pesos a utilizarse como margen por variación de costos.

Es importante subrayar que **el costo aproximado de cancelación del NAIM es de 120 mil millones de pesos**, que corresponde a 58 mil millones ya pagados, más las penas y el monto por gastos no recuperables, que se generarían por la cancelación de contratos proporcionales al monto comprometido de 102 mil millones y liquidación de trabajadores.

**El costo de cancelación equivale al 42% de la inversión total del NAIM sin edificarlo.**

## **Fortalezas generales NAIM**

- Se ha realizado un esfuerzo ejemplar en la transparencia de la obra. Es la primera dependencia pública en aplicar el estándar de datos abiertos en un megaproyecto de infraestructura. Además, con la aportación de documentos del equipo de transición del Gobierno electo, el NAIM ha marcado un nuevo estándar en transparencia para cualquier proyecto de infraestructura futuro.
- El manejo del presupuesto ha resultado en un esquema de financiamiento en el cual solo el 10% de los recursos proviene del sector público.
- El proyecto es socialmente rentable, a pesar de los incrementos de la inversión. Si bien el presupuesto aumentó un 70% respecto a lo originalmente previsto, la tasa interna de retorno está por encima de la tasa social de descuento de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

### Riesgos generales del NAIM

- Existe un área de oportunidad en el control y justificación en la adjudicación directa de contratos.
- Se detecta una insuficiente estructura de control interno y vigilancia.
- Los requisitos administrativos y legales frenan la competencia.
- Carece de un plan de movilidad consolidado a dos años de su apertura. Sin una red de transporte masivo, los cerca de 68 millones de pasajeros y 50 mil empleados no tendrán formas seguras y eficientes de llegar a las instalaciones.

### Análisis de puntos críticos y riesgos de corrupción en el NAIM

El IMCO revisó las tres etapas de contratación de obra pública para evaluar los puntos críticos de riesgos de corrupción. Para ello, se analizaron 16 puntos críticos en 320 procedimientos de contratación, los cuales representan el 73% de los contratos adjudicados por el GACM al 1 de abril de 2018 y el 81% del monto actualmente comprometido en el proyecto. Es importante subrayar que nuestro método analiza procesos y riesgos de corrupción sin que pretenda determinar responsabilidades penales, administrativas o montos malversados.

#### 274 contratos y 46 convenios analizados del NAIM

Tipo de contrato	Número	Monto	Porcentaje
Licitación pública (LP)	58	\$117,570,499,076	90%
Adjudicación directa (AD)	157	\$3,825,039,024	3%
Invitación restringida (IR)	59	\$1,914,534,338	1%
Convenios (CV)	46	\$7,365,652,065	6%
<b>Total</b>	<b>320</b>	<b>\$130,675,724,503</b>	<b>100%</b>

### Buenas prácticas en los procesos de contratación del NAIM

- El 90% del monto adjudicado fue a través de licitación pública.
- El GACM ha realizado un esfuerzo ejemplar en la transparencia de la obra. Con la aportación de documentos del equipo de transición del Gobierno electo, **el NAIM ha marcado un nuevo parámetro en transparencia para cualquier proyecto de infraestructura futuro.**
- El 95% de los contratos firmados fueron iguales o menores al presupuesto original. Solo el 5% restante supera el presupuesto original.
- Es una buena práctica del GACM publicar los oficios de presupuestación de todas sus contrataciones.
- Es una buena práctica que 69 de los 274 contratos hayan tenido un bajo número de convenios.
- El GACM tiene la buena práctica de publicar el avance físico de cada contrato. A junio de 2018, el avance de los contratos (sin contar las siete obras más grandes) es de: Licitación Pública, 86%; Invitación Restringida, 93%; y Adjudicación Directa, 93%.

### Riesgos de corrupción en los procesos de contratación del NAIM.

- 40% de las propuestas son desechadas por requisitos administrativos y legales.

- 90% del monto analizado se adjudicó a través de licitación pública. Sin embargo, 157 de los 320 contratos analizados se asignaron por adjudicación directa.
- Solo el 19% de los procedimientos que no se asignaron mediante licitación pública cuenta con una justificación legal adecuada.
- 25 procedimientos que representan un monto de 3 mil 036 millones de pesos tuvieron menos de cuatro días para preparar las propuestas.
- 24 procedimientos que suman un monto de 424 millones 955 mil 803 pesos tuvieron menos de 10 días entre la publicación de la convocatoria y la entrega de las propuestas.
- 12 de las 21 categorías únicas establecidas por la SHCP nunca utilizaron un procedimiento competitivo.
- Si la dependencia compradora adjudica un contrato al proveedor con la única propuesta solvente, hay riesgo de una simulación de competencia. El 29% de los procedimientos de compra pública carecen de verdadera competencia.
- La suma de montos adjudicados a 34 procedimientos con una sola propuesta solvente es de mil 801 millones 502 mil 818 pesos.
- El proyecto nunca fue contemplado como tal en el Plan Nacional de Desarrollo, ni en el Plan Nacional de Infraestructura, ni en los subsecuentes programas a nivel sectorial y regional.

### **IMCO Propone**

#### **Propuestas para la obra pública en México**

- Modificar la Ley de Obra Pública, así como la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público para convertirlas en una ley general, y que de esta forma se homologuen los 33 regímenes actuales en contrataciones públicas que operan en el país.
- Modificar las legislaciones mencionadas que permiten establecer convenios de colaboración entre dependencias públicas y crear un marco jurídico para estos.
- Robustecer los lineamientos que la SHCP establece para la elaboración de los análisis costo-beneficio.
- Crear una autoridad a nivel nacional encargada de la planeación, proyección, supervisión y dirección efectiva de los proyectos de infraestructura a gran escala.
- Incluir las cláusulas antisoborno y anticorrupción en cada uno de los contratos (cláusulas AB/AC).
- Regular que los contratos puedan modificarse solo en casos específicos y, de ser así, fundarse, motivarse, contar con un responsable de la modificación y que el expediente electrónico se actualice inmediatamente.
- Incluir en los contratos el objeto social de las empresas, registro en CompraNet, beneficiarios finales y el historial de cumplimiento del proveedor con otros contratos del Gobierno.
- Incluir en el expediente electrónico la autorización de la Secretaría de la Función Pública en caso de convenios modificatorios que excedan los porcentajes permitidos por la ley.
- Especificar en los contratos el tipo de seguimiento a la obra pública, los plazos para verificar su terminación y la elaboración del finiquito.
- Fortalecer las capacidades de investigación de los órganos de control y contratación para verificar los antecedentes de los proveedores.
- El Gobierno federal debe invertir en mejor tecnología para la presupuestación, administración y la rendición de cuentas de los grandes proyectos de infraestructura pública. Una buena práctica a nivel internacional es el uso de Building Information Modelling (BIM).

- BIM es una plataforma digital que inicialmente se utilizaba para la construcción y seguimiento de las obras en edificios y desarrollos privados, pero que se ha vuelto cada vez más relevante para la obra pública a nivel internacional.

**El IMCO es un centro de investigación que propone soluciones a los desafíos más importantes de México.**

**Consulta más información sobre este análisis en <http://www.imco.org.mx/> y sigue la conversación con el hashtag [#AeropuertoNecesario](#)**

**Para entrevistas favor de comunicarse con:**

Romina Girón | [prensa@imco.org.mx](mailto:prensa@imco.org.mx) | Cel. (55) 7907 6656