

## VOL. 8, NÚM. 15 (2019)

ENERO - JUNIO 2019

### TABLA DE CONTENIDOS

#### ARTÍCULOS CIENTÍFICOS

- |  |   |
|--|---|
| Formación en creatividad e innovación: estudiando las percepciones y prácticas de los jóvenes emprendedores locales / Training in Creativity and Innovation: Studying perceptions and practices of Young Local Entrepreneurs<br>Armanda Carrillo Soto, Frida Carmina Caballero Rico, Ramón Ventura Roque Hernández   | PDF / PDF ENGLISH<br>/ WORD<br>1 - 28   |
| El uso de modelos de redes y modelos de transporte para la optimización y reducción de tiempos y costos de transporte en la Comercializadora Gonac S. A de C. V. / The use of network models and transport models for the optimization and reduction of transport times and costs in the Comercializadora Gonac S. A de C. V.<br>María Elizabeth Serrano Cervantes, Luis de Jesús Montero García | PDF / PDF ENGLISH<br>/ WORD<br>29 - 53  |
| La administración de la cadena de suministro sustentable y las pequeñas y medianas empresas de economías emergentes: caso México / The Sustainable Supply Chain Management and the Small and medium-sized enterprises of emerging economies: The case of Mexico<br>Yonatan López Santos  | PDF / PDF ENGLISH<br>/ WORD<br>54 - 81  |
| La importancia de las finanzas en el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México / The importance of the finances on the New Mexico City's International Airport<br>María de los Ángeles Velázquez Martínez, Melesio Rivero Hernández, Enrique Moreno Sánchez  | PDF / PDF ENGLISH<br>/ WORD<br>82 - 111 |

#### OPEN JOURNAL SYSTEMS

Servicio de ayuda de la revista

#### USUARIO/A

Nombre de usuario/a

Contraseña

No cerrar sesión

Iniciar sesión

#### NOTIFICACIONES

Vista

Suscribirse

#### CONTENIDO DE LA REVISTA

Buscar

Ámbito de la búsqueda

Todo

Buscar

Examinar

Por número

Por autor/a

Por título

#### TAMAÑO DE FUENTE

A<sub>1</sub> A A<sub>2</sub>

#### INFORMACIÓN

Para lectores/as

Para autores/as

Para bibliotecarios/as

## LA IMPORTANCIA DE LAS FINANZAS EN EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO / THE IMPORTANCE OF THE FINANCES ON THE NEW MEXICO CITY'S INTERNATIONAL AIRPORT

*María de los Ángeles Velázquez Martínez, Melesio Rivero Hernández, Enrique Moreno Sánchez*

### RESUMEN

El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) empezó su construcción en el mes de septiembre de 2015 con una participación aproximada de 750 inversionistas nacionales e internacionales y con un presupuesto inicial de 169 000 millones de pesos, razón por la cual en la presente investigación se ha procurado conocer la manera en que se han usado las finanzas en la construcción del NAICM, así como el reporte de los estados financieros desde el inicio de la obra hasta el segundo trimestre de 2018, y su impacto en las finanzas públicas del país. Para tal fin, se ha diseñado una investigación de tipo descriptivo-documental, en la cual se utilizó el método deductivo para tratar los datos disponibles en distintas páginas web y en documentos especializados; además, se cotejaron y analizaron cifras cuantitativas disponibles para examinar las finanzas del NAICM, ahora ubicado en el municipio de Texcoco, Estado de México, entidad financiera con legislación estatal distinta a la de la Ciudad de México. Mediante la discusión y el análisis de resultados de los informes obtenidos de diversas fuentes, se puede indicar que de los presupuestos ejercidos entre los años 2015 y 2018, los recursos adicionales invertidos de fuentes externas representan más de 50 % del total del egreso realizado, siendo la principal fuente de financiamiento la emisión de bonos verdes y la fibra E (Fideicomiso de Inversión en Energía e Infraestructura), lo que no afecta el presupuesto de egresos de la Federación. Por otra parte, en lo concerniente a la obra, hasta el segundo trimestre de 2018 los importes por cubrir comprometidos representan aproximadamente 74.99 %, lo que refleja un avance de 25.01 %. Por último, como futuras líneas de investigación se plantean dos rutas: la primera, relacionada con la asignación de recursos en los contratos de grandes proyectos, y la segunda —que resulta complementaria— se refiere al estudio puntual de su gestión financiera. De esta manera, se puede intentar cumplir con los principios de transparencia y acceso a la información pública, lo cual serviría para combatir la corrupción, pues brindaría a la sociedad expectativas claras y razonables del manejo de los recursos públicos invertidos en la administración de obras.

### PALABRAS CLAVE

aeropuerto, finanzas, Texcoco

#### OPEN JOURNAL SYSTEMS

Servicio de ayuda de la revista

#### USUARIO/A

Nombre de usuario/a

Contraseña

No cerrar sesión

Iniciar sesión

#### NOTIFICACIONES

Vista

Suscribirse

#### CONTENIDO DE LA REVISTA

Buscar

Ambito de la búsqueda

Todo

Buscar

Examinar

Por número

Por autor/a

Por título

#### TAMAÑO DE FUENTE

A A A

#### INFORMACIÓN

Para lectores/as

Para autores/as

Para bibliotecarios/as



## La importancia de las finanzas en el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

*The importance of the finances on the New Mexico City's International Airport*

*A importância das finanças no Novo Aeroporto Internacional da Cidade do  
México*

**María de los Ángeles Velázquez Martínez**

Centro Universitario UAEM Texcoco, México

[vema640828@hotmail.com](mailto:vema640828@hotmail.com)

<https://orcid.org/0000-0001-8149-8012>

**Melesio Rivero Hernández**

Centro Universitario UAEM Texcoco, México

[melesior@yahoo.com](mailto:melesior@yahoo.com)

<https://orcid.org/0000-0001-7608-4376>

**Enrique Moreno Sánchez\***

Centro Universitario UAEM Texcoco, México

[enriquetex132@gmail.com](mailto:enriquetex132@gmail.com)

<https://orcid.org/0000-0003-3274-586X>

\* Autor de correspondencia

### Resumen

El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) empezó su construcción en el mes de septiembre de 2015 con una participación aproximada de 750 inversionistas nacionales e internacionales y con un presupuesto inicial de 169 000 millones de pesos, razón por la cual en la presente investigación se ha procurado conocer la manera en que se han usado las finanzas en la construcción del NAICM, así como el reporte de los estados financieros desde el inicio de la obra hasta el segundo trimestre de 2018, y su impacto en las finanzas públicas del país. Para tal fin, se ha diseñado una investigación de tipo descriptivo-documental, en la cual se

utilizó el método deductivo para tratar los datos disponibles en distintas páginas web y en documentos especializados; además, se cotejaron y analizaron cifras cuantitativas disponibles para examinar las finanzas del NAIM, ahora ubicado en el municipio de Texcoco, Estado de México, entidad financiera con legislación estatal distinta a la de la Ciudad de México. Mediante la discusión y el análisis de resultados de los informes obtenidos de diversas fuentes, se puede indicar que de los presupuestos ejercidos entre los años 2015 y 2018, los recursos adicionales invertidos de fuentes externas representan más de 50 % del total del egreso realizado, siendo la principal fuente de financiamiento la emisión de bonos verdes y la fibra E (Fideicomiso de Inversión en Energía e Infraestructura), lo que no afecta el presupuesto de egresos de la Federación. Por otra parte, en lo concerniente a la obra, hasta el segundo trimestre de 2018 los importes por cubrir comprometidos representan aproximadamente 74.99 %, lo que refleja un avance de 25.01 %. Por último, como futuras líneas de investigación se plantean dos rutas: la primera, relacionada con la asignación de recursos en los contratos de grandes proyectos, y la segunda —que resulta complementaria— se refiere al estudio puntual de su gestión financiera. De esta manera, se puede intentar cumplir con los principios de transparencia y acceso a la información pública, lo cual serviría para combatir la corrupción, pues brindaría a la sociedad expectativas claras y razonables del manejo de los recursos públicos invertidos en la administración de obras.

**Palabras clave:** aeropuerto, finanzas, Texcoco.

### **Abstract**

The Mexico City's New International Airport (NAICM, acronym in Spanish) construction began on September 2015 with a participation of approximately 750 national and international investors and an initial budget of 169,000 million pesos, for this reason this research has sought to know the way in which financial resources have been used in the construction of the NAICM, the financial statements report from the beginning of the project up to the second quarter of 2018, and its impact on the public finances of the country. For such purpose, it has been designed a documentary and descriptive-type investigation, in which the deductive method was used to process the data available in different web pages and in specialized documents; In addition,



available quantitative figures were compared and analyzed to examine the NAICM finances, NAICM is now located in the municipality of Texcoco, State of Mexico, financial entity with a state law different from that of Mexico City. Through the discussion and analysis of the results obtained from various sources, it can be said that of the budgets executed from 2015 through 2018, additional funds invested by external resources represent more than 50 per cent of the total expenses made, being green bonds and Fibra E (Energy and Infrastructure Investment Trust) the main sources of financing which does not affect the Federal Expense Budget. In addition, with respect to the project, up to the second quarter of 2018, the committed amounts to be covered represent 74.99 per cent approximately which reflects an advance of 25.01 per cent. Finally, two routes are proposed as future lines of investigation: the first related to the resource allocation in the contracts of big projects and the second – which is complementary – refers to the careful study of its financial management. Thus, we can try to comply with the principles of transparency and access to public information, which would serve to fight against corruption, as it would provide society with clear and reasonable expectations of the management of the public funds invested in the administration of projects.

**Keywords:** airport, finance, Texcoco.

## Resumo

Cidade New Mexico International Airport (NAICM) começou a construção em setembro de 2015, com uma participação aproximada de 750 investidores nacionais e internacionais, com um orçamento inicial de 169.000 milhões de pesos, que é por isso que o essa pesquisa buscou saber como eles foram usados financiar a construção de NAICM e relatórios de demonstrações financeiras a partir do início da obra até o segundo trimestre de 2018, e seu impacto sobre as finanças públicas país Para tanto, foi elaborada uma pesquisa documental-descritiva, na qual o método dedutivo foi utilizado para lidar com os dados disponíveis em diferentes páginas da web e em documentos especializados; também foram recolhidos e analisados os dados quantitativos disponíveis para examinar as finanças da NAIM, agora localizado no município de Texcoco, Estado de México, instituição financeira que não seja a lei do Estado da Cidade do México. A través da discussão e análise dos resultados dos relatórios obtidos de várias fontes, isso pode



indicar que os orçamentos exercido entre 2015 e 2018, os recursos adicionais investidos a partir de fontes externas representam mais de 50% da descarga total realizado sendo A principal fonte de financiamento é a emissão de títulos verdes e fibras E (Trust de Investimento em Energia e Infraestrutura), o que não afeta o orçamento da Federação para gastos. Por outro lado, no que diz respeito aos trabalhos, até o segundo trimestre de 2018 os valores a serem cobertos representam aproximadamente 74,99%, o que reflete um avanço de 25,01%. Finalmente, a pesquisa futuro como dois caminhos são propostos: o primeiro relacionado à alocação de recursos em contratos para grandes projetos, eo segundo que é complementar ponto refere-se ao estudo da sua gestão financeira. Dessa forma, você pode tentar respeitar os princípios de transparência e acesso à informação pública, o que ajudaria a combater a corrupção, como daria a sociedade de gestão clara e razoável dos recursos públicos investidos nas expectativas da administração da construção.

**Palavras-chave:** aeroporto, finanças, Texcoco.

**Fecha Recepción:** Junio 2018

**Fecha Aceptación:** Diciembre 2018

---

## Introducción

El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)<sup>1</sup> fue un proyecto que estuvo pautado para edificarse en el municipio de Texcoco, Estado de México. Sin embargo, el pasado 29 de octubre de 2018, el actual presidente de la República para el periodo 2018-2024, Andrés Manuel López Obrador (conocido también por el acrónimo AMLO), ofreció una conferencia de prensa (sustentada en una consulta ciudadana que resultó polémica por la forma en que se concretó para abordar el tema del referido aeropuerto) para explicar que se suspendía el proyecto iniciado en Texcoco, específicamente en los terrenos del ex lago del municipio. En dicha conferencia, el presidente de la Nación también informó que los trabajos se iniciarían en Santa Lucía, donde actualmente se encuentra la Base Área de las Fuerzas Armadas Mexicanas, para la cual se propuso la construcción de dos nuevas pistas, así como la remodelación y

---

<sup>1</sup> Este proyecto, en sus inicios, fue dado a conocer como Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM); sin embargo, en septiembre de 2018, en la página web <http://www.aeropuerto.gob.mx/> se refiere a este con el nombre Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM).



construcción de accesos. Igualmente, se sugirió ampliar las operaciones del aeropuerto de la ciudad de Toluca, el cual se halla a más de 50 kilómetros del actual aeropuerto de la Ciudad de México, y, por último, “explicó que se mejoraría el que opera actualmente para que entre estos tres puedan brindar servicio los próximos cincuenta años” (Zavala, 29 de octubre de 2018, párr. 4).

El problema, no obstante, es que aún falta conocer no solo si estas opciones mejorarán el servicio y la competitividad área de la ciudad más grande de Latinoamérica, sino también de dónde saldrán las inversiones requeridas, las cuales se estiman en 100 000 millones de pesos. Aunado a esto, los ingenieros que estudian el proyecto opinan que en el terreno donde se está construyendo en la actualidad existen depósitos de arcilla blanca y deformable, lo cual exigiría un mantenimiento constante. A pesar de estas advertencias, se ha señalado que los avances no se podrían paralizar debido a que ello “implicaría un costo para el país de aproximadamente 120 mil millones de pesos” (Ureste, 5 de septiembre de 2018, párr. 2). Asimismo, en la nota periodista de *Adnpolítico* (17 de agosto de 2018). se señala que “la cancelación de las obras en Texcoco costaría 100 mil millones de pesos de los que 60 mil corresponden a obra ya terminada y 40 mil a contratos ya firmados” (párr. 8).

En definitiva, han pasado más de 17 años de la propuesta original del aeropuerto, y ahora, en el ocaso del mandato del presidente Peña Nieto (2012-2018) y en el inicio del nuevo periodo de gobierno, el NAIM se ha convertido en un proyecto transexenal que involucra a distintos actores políticos y sociales, y que genera diversos problemas ambientales, económicos y de finanzas que requieren ser estudiados.

Por tal motivo, el objetivo de este trabajo es conocer el desarrollo de las finanzas en la construcción del NAIM, así como el reporte de los estados financieros desde el inicio de la obra hasta el segundo trimestre de 2018, y su impacto en las finanzas públicas del país.

## Método

En esta investigación de tipo descriptivo-documental se utilizó el método deductivo para tratar los datos disponibles en distintas páginas web y en documentos especializados; además, se cotejaron y analizaron cifras cuantitativas disponibles para analizar las finanzas del NAIM, ahora ubicado en el municipio de Texcoco, Estado de México, entidad financiera con legislación estatal distinta a la de la Ciudad de México.

El trabajo se ha estructurado en tres secciones: en la primera se presenta un apartado teórico para reflexionar sobre las finanzas en los proyectos de Estado, así como sobre la importancia de la presentación de la información financiera, la función de la administración pública y el vínculo con los grandes proyectos urbanos.

Posteriormente, se ofrecen los resultados financieros del NAIM hasta el segundo trimestre del año 2018, entre los que destacan los montos pagados y los importes comprometidos con los proveedores pendientes de cubrir, así como el incremento de 140 % en el presupuesto inicial, cuyo costo estimado hasta el mes de febrero de 2017 fue de 186 000 millones de pesos, con “un costo estimado final de 285 mil millones de pesos, según documento entregado al presidente electo por el GACM” (*Adnpolítico*, 18 de agosto de 2018, párr. 8).; igualmente, cabe resaltar que aunque se presentan las cifras de los estados financieros dictaminados, no se cuenta con información de los procesos de control interno implementados en la administración, elemento fundamental para prevenir el riesgo operacional y la corrupción. Por último, se presentan la discusión, los resultados y las conclusiones del trabajo desarrollado.

## Área de estudio

El NAIM se construye en la zona oriente del Estado de México, en terrenos del ex lago de Texcoco, propiedad del Gobierno federal, “en una superficie de 12 500 hectáreas, de las cuales serán utilizadas 4430 para el NAIM” (*Aristegui Noticias*, 3 de septiembre de 2014, párr. 10).

Figura 1. Mapa de ubicación del NAIM



Fuente: Google Maps (2018)

## Lo teórico

El concepto *modernización administrativa* se hace presente en la administración pública con mayor énfasis en el año 2013 con la implementación de la Ley de Contabilidad Gubernamental, cuyo propósito principal se dispone en el artículo 1, es decir, “establecer los criterios generales que regirán la contabilidad gubernamental y la emisión de información financiera de los entes públicos, con el fin de lograr su adecuada armonización” (Instituto Superior de Estudios Fiscales [ISEF], 2015).

Domínguez (2013), por su parte, define tal término como el proceso de revisión, reestructuración y compatibilización de los modelos contables vigentes a nivel nacional, a partir de la adecuación y el fortalecimiento de las disposiciones jurídicas que las rigen, de los procedimientos para el registro de las operaciones, de la información que deben generar los sistemas de contabilidad gubernamental y de las características y contenido de los principales informes de rendición de cuentas.

Para este fin, se requiere la implantación de un sistema de control interno (CI) que se enfoque en la prevención del riesgo, lo cual fortalece el adecuado y transparente manejo de los recursos financieros. En tal sentido, el Instituto Mexicano de Contadores Públicos (IMCP)

(2013a) puntualiza que el CI es un proceso diseñado, implementado y mantenido por los responsables del gobierno de la entidad, la dirección y otro personal con la finalidad de proporcionar una seguridad razonable sobre la consecución de los objetivos de la entidad relativos a la fiabilidad de la información financiera, la eficiencia y la eficacia de las operaciones, así como el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables. En este contexto, Lawrence (2007) define las finanzas de la siguiente manera:

Se define a las Finanzas como el arte y la ciencia de administrar el dinero. Casi todos los individuos y organizaciones ganan o recaudan el dinero y lo gastan o lo invierten. Las finanzas se ocupan del proceso, de las instituciones, de los mercados y de los instrumentos que participan en la transferencia del dinero entre individuos, empresas y gobierno (p. 3).

Al respecto, Esquivel (2016) explica que “la información de las Finanzas Públicas fortalece el control, uso eficiente y apego al marco contable, siendo precisamente la innovación en esta área, la que promueve los cambios en aquellos que procesan y utilizan la información contable” (p.7). En otro contexto financiero, el Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera (CINIF) señala lo siguiente en las Normas de Información Financiera (2013), específicamente en la NIF A-3 párrafo IN1:

La contabilidad produce información indispensable para la administración y desarrollo de las entidades y, por tanto, procesa las operaciones llevadas a cabo por la entidad y agrupa datos e información para el uso de la administración y de las personas que dentro de la entidad toman decisiones. Con esta finalidad se preparan los estados financieros para dar a conocer un resumen de los aspectos financieros relevantes y primordiales para la propia entidad. Dicha información se hace extensiva a terceros interesados en el desarrollo de la misma entidad (IMCP, 2013b).

La aportación de los autores mencionados tiene como finalidad establecer las normas que rigen la valuación, presentación y revelación de las operaciones expresadas en términos monetarios según los principios establecidos; esto con el objetivo de elaborar información contable-financiera y emitir estados financieros que muestren la situación económica de los entes



públicos y privados para los interesados y la adecuada toma de decisiones, así como para la presentación de resultados transparentes que garanticen la confianza a la sociedad.

En este contexto, las finanzas públicas tienen como propósito el adecuado manejo de los recursos económicos, por lo que en la construcción del NAIM resulta relevante analizar cuál ha sido el manejo financiero de los ingresos recibidos y su aplicación a los diversos renglones del gasto presupuestado en la citada megaobra urbana que tendrá impacto social, económico, ambiental y financiero en el presupuesto del Gobierno federal.

Al respecto, cabe apuntar que el proyecto del NAIM ha sido encargado al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México S. A de C. V. (GACM), “entidad de participación estatal mayoritaria, con personalidad jurídica y patrimonio propio y es tenedora directa de 99.99 % de las acciones y del control accionario de sus Entidades Subsidiarias” (Secretaría de Hacienda y Crédito Público [SHCP], 2014, párr. 2). Este grupo fue constituido legalmente a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) el 28 de mayo de 1998 mediante el instrumento público número 44 337. Este organismo es el responsable de construir, administrar, operar y explotar el NAIM por un período de 50 años, conforme al título de concesión otorgado por el Gobierno federal y publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha 26 de enero de 2015 (GACM, 2018a).

El GACM lleva a cabo el seguimiento del proyecto de NAIM; sin embargo, al aumentar las diversas actividades se consideró necesario contar con un órgano interno de control que fortaleciera la estructura y el programa de transparencia, así como las buenas prácticas de operación. Por ende, en el acta de asamblea extraordinaria de fecha 29 de abril de 2015 se propuso modificar la estructura y el nivel ocupacional de la plaza del titular con el objetivo de que dispusiera de las cuatro figuras básicas: quejas, responsabilidades, auditoría interna y evaluación, en concordancia con las atribuciones reglamentarias de la Secretaría de la Función Pública (GACM, 2018b).

En las acciones emprendidas para la administración y operación del NAIM se tiene como referencia el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, en el programa sectorial de la referida Secretaría, específicamente en el inciso III, *Objetivos, estrategias y líneas de acción*, objetivo 5. En concreto, consolidar un modelo de administración de los recursos públicos como práctica reproducible para la administración pública federal, estrategia 5.5, para “fortalecer una cultura de

administración de la información que favorezca la transparencia, rendición de cuentas y participación ciudadana”, donde se plantean cinco líneas de acción que se describen a continuación:

5.5.1 Colaborar con el soporte informático del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.

5.5.2 Implementar los mecanismos que permitan administrar la seguridad de la información del sector.

5.5.3 Incrementar la interacción digital de los trámites y servicios al sector de la ciudadanía.

5.5.4 Fortalecer la transparencia, rendición de cuentas y participación ciudadana mediante el uso de las Tecnologías de la Información.

5.5.5 Promover el uso de documentos electrónicos en el sector, así como herramientas digitales para la gestión documental (Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes [PSCT], 2013, p.84).

Por otra parte, la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) (2015), en el estudio *Desarrollo efectivo de megaproyectos de infraestructura: el caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México* plantea que se debe “debe “aumentar la transparencia y el acceso a la información en la construcción del nuevo aeropuerto (...) [y] la divulgación proactiva de la información sobre la contratación pública y el proyecto” (p. 161).

Tomando en cuenta esta recomendación, y con el objetivo de cumplir con la transparencia en la presentación de la información, los procesos de construcción y operación del referido megaproyecto, el GACM tiene disponible en su página web (<http://www.aeropuerto.gob.mx/>) diversos datos que la ciudadanía pueda consultar, algunos de los cuales se refieren a avances financieros, transparencia, integridad y ética, considerados estos últimos como valores esenciales en la lucha contra la corrupción. De hecho, en la sección destinada a la información relacionada con el adecuado y transparente manejo de las finanzas, se incluyen los siguientes rubros de consulta:

**Tabla 1.** Rubros de consulta del NAIM

Concepto	Contrataciones	Avance físico-financiero	Transparencia
1. Integridad y ética	1. Sondeos de prevención en materia de transparencia	1. Obras preliminares y estudios	1. Normatividad de la transparencia
1.1 Acciones de integridad del grupo aeroportuario	1. Primer sondeo		2. Acceso a la información
1.2 Manifiesto de integridad de las empresas en la construcción del NAIM	2. Segundo sondeo		3. Transparencia focalizada
1.3 Comité de ética	3. Tercer sondeo		4. Participación ciudadana
1.4 Quejas y denuncias			5. Indicadores de programas presupuestarios
		6. Recomendaciones	
		7. Estudios financiados con recursos públicos	
		8. Planes, programas e informes	
		9. Políticas de privacidad	

Fuente: Elaboración propia a partir del GACM (2018)

Cada uno de los rubros referenciados en la tabla 1 contiene información diversa que regula la normatividad y operatividad del grupo aeroportuario con el objetivo de proporcionar a los interesados información bajo los principios de integridad y transparencia. De hecho, en el informe antes citado, la OCDE (2015) señala lo siguiente:

Brindar acceso a la información a los ciudadanos es un área importante, aunque a menudo requiere mucho tiempo, así como recursos humanos y financieros adecuados para ofrecer un servicio exclusivo con personal suficiente para desempeñar la tarea (p. 163).

En los informes realizados por el referido organismo en los años 2015 y 2018, se hace evidente el énfasis en dar valor al canal de comunicación tanto de interior al exterior como en sentido opuesto, por lo que con esta sección de acceso a la información se procura dar cumplimiento a las necesidades de operación del proyecto.

## Resultados

### Financiamiento

En el diccionario de la Real Academia Española (2018) se define el vocablo *financiamiento* como la “acción y efecto de financiar”, y este último verbo se refiere al hecho de proveer a una persona física o moral de recursos para la creación o desarrollo de sus actividades.

Ahora bien, derivado del análisis realizado a la información recabada sobre los egresos y los recursos adicionales de financiamiento, los presupuestos presentados por el GACM para su autorización correspondientes a los ejercicios que comprenden desde el año 2014 (inicio del proyecto) hasta el periodo 2018 se muestran en la tabla 2:

**Tabla 2.** Integración de presupuestos autorizados (millones de pesos)

Concepto	Ejercicio 2014	Ejercicio 2015	Ejercicio 2016	Ejercicio 2017	Ejercicio 2018
Gastos de operación	368.9	313	202.9	336.60	313
Gastos de inversión	1733.1	25 259	19 000.0	43 249	69 925
<b>(100 %) total del presupuesto ejercido</b>	<b>2102.0</b>	<b>25 572</b>	<b>19 202.9</b>	<b>43 585.60</b>	<b>70 238</b>
Importe del presupuesto de Egresos de la federación	2102.0	10 571	5702.9	5836.60	5550
Recursos adicionales		15 001 <sup>2</sup>	13 500	37 749 <sup>3</sup>	64 688

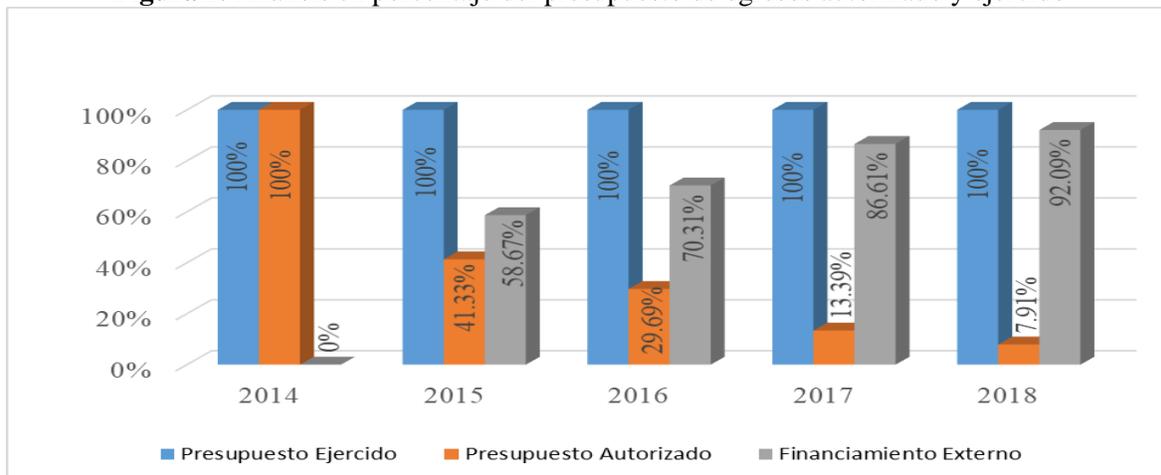
Fuente: Elaboración propia a partir del GACM (2018)

<sup>2</sup> En los ejercicios 2015 y 2016 no se tiene referencia de dónde se obtuvieron los recursos adicionales para el financiamiento, ya que la fuente de información apuntaba la siguiente leyenda en un cuadro negro: “Eliminado: Texto correspondiente a información reservada que corresponde a la estrategia de financiamiento del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) (Estrategia de fondeo). Fundamento: Artículos 113, fracciones IV Y VIII de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (LFTAIP), 110 fracciones IV y VIII de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Lineamientos vigésimo segundo, fracción IV y vigésimo séptimo de los LGMCDIEVP (GACM, 2018c y d).

<sup>3</sup> En los ejercicios 2017 y 2018 los recursos se obtendrán conforme al esquema de fondeo que contempla la cesión onerosa de la Tarifa Única aeroportuaria aprobado mediante los acuerdos CA/2Ord2015/09 de fecha 30 de junio de 2015 y CA/2Ext2015/01 de fecha 17 de septiembre de 2015. (GACM, 2018c). Ambos acuerdos no pudieron ser consultados debido a que los textos apuntaban la información señalada en la referencia número 3.

Como se observa en la presentación de los presupuestos, las erogaciones realizadas fueron superiores a las cantidades autorizadas. De hecho, para determinar los porcentajes de incremento en la financiación externa se presenta la figura 2, en la cual se refiere como base 100 el total de presupuesto ejercido:

**Figura 2.** Análisis en porcentaje del presupuesto de egresos autorizado y ejercido



Fuente: Elaboración propia a partir de GACM (2018)

Los importes aprobados en sesiones de consejo del GACM con cargo al Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) en el año 2015 fue de 41.33 %, en 2016 de 29.69 %, en 2017 de 13.39 % y en 2018 de 7.91 % en relación con el gasto real (total de presupuesto ejercido), el cual fue mayor que el autorizado en 17.34 %, 40.62 %, 73.22 %, 84.18 %, respectivamente en cada ejercicio, lo que refiere que el grupo aeroportuario, a solicitud de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y para no afectar a las mismas finanzas públicas, optó por otras fuentes de financiamiento externo para solventar la obra, ya que cuando se inició el proyecto se había establecido un valor de 3300 millones de dólares, de los que 45 % serían financiamiento del sector privado y 55 % mediante recursos presupuestales.

En cuanto al financiamiento del proyecto, en el acta de asamblea ordinaria, de fecha 28 de febrero de 2018, se asentó que mediante el PEF se han aplicado 6000 millones de dólares, tomándose las siguientes acciones para sufragar dicho monto:

- Incremento a la tarifa de uso aeropuerto (TUA)<sup>4</sup> (principios de 2014) administrada por el Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México actuando a través de Nacional Financiera, S. N. C. Institución de Banca de Desarrollo Institución Fiduciaria, no es su capacidad individual, sino únicamente como fiduciario.
- Término del contrato con la inmobiliaria Fumisa S. A de C. V.
- Ajuste en el contrato de prestación de servicios con aeropuertos y servicios auxiliares (ASA).

Adicionalmente, se presentará una propuesta para contratar una línea de crédito con el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras). En el año 2016 donde el financiamiento externo se elevó 70.31 %, y se solventó mediante la emisión de bonos verdes<sup>5</sup>.

Con el objetivo de no afectar las finanzas públicas, el PEF, en el ejercicio 2018, y a petición de la SHCP, se propuso un nuevo esquema de financiamiento con la inversión en la fibra E (Fideicomiso de Inversión en Energía e Infraestructura), la cual nació en octubre de 2015, inició operaciones en el mes de marzo de 2016 y es definida como el “vehículo de inversión que permitirá a inversionistas públicos y privados monetizar activos que tengan flujos de efectivo predecibles y estables” (*Milenio*, 30 de noviembre de 2015, párr. 3).

La Bolsa Mexicana de Valores (BMV) explica que este instrumento es un vehículo financiero que atraerá inversión para cualquier empresa pública o privada que cumpla con los requisitos establecidos por la norma, aplicable a través de la bursatilización de algunos de sus activos maduros (ya existentes)<sup>6</sup> (Meza, 21 de octubre de 2015). A continuación, se muestra el orden y suministro de las fuentes de financiamiento externo en la construcción del NAIM:

---

<sup>4</sup> Corresponde a las cuotas que se cobran a los pasajeros por el uso de un aeropuerto. Estas se aplican a todos los vuelos nacionales e internacionales, con exclusión de pasajeros exentos; las tarifas son establecidas por las concesiones respectivas de cada desarrollador aeroportuario.

<sup>5</sup> Un bono verde es cualquier tipo de bono cuyos fondos se destinan exclusivamente a financiar o refinanciar, en parte o en su totalidad, proyectos verdes elegibles, ya sean nuevos y/o existentes (Banco Bilbao Vizcaya Argentaria [BBVA], 2017).

<sup>6</sup> El Despacho de Consultoría Fiscal (Ruiz Zamarripa, 2016) señala que esta limitante quedó modificada en la Primer Resolución Miscelánea Fiscal para 2016, la cual fue publicada en el mes de abril del mismo año, donde se amplía el concepto de activos nuevos para efectos de la fibra E. En dicha resolución se incluye a los que se construyan dentro del curso normal de las operaciones de la sociedad y que tengan la finalidad de reparar, adaptar o reponer activos o cuando dejen de ser útiles para la obtención de los ingresos.

**Tabla 3.** Cronología de financiamiento

Año(s)	Fuente de financiamiento
2015-2016	Línea de crédito de hasta por 3000 millones de dólares (mdd) otorgado por un consorcio de 13 bancos, que permitió la utilización de los fondos para el inicio de la obra.
2016	Emisión de bonos verdes por 2000 mdd.
2017	Emisión de bonos verdes por 4000 mdd.
2018	Emisión de fibra E, en colocación de certificados bursátiles fiduciarios de inversión en energía e infraestructura por 30 000 mdd en 2018.

Fuente: Elaboración propia a partir del GACM (2018)

Asimismo, en el portal web del GACM se presenta el avance financiero con fecha 30 de junio de 2018 (tabla 4). Aunado a esto, se incluyó en la información una columna que refleja el porcentaje faltante por ejercer tomando como base el importe comprometido, y se incluye un renglón que indica los valores totales.

**Tabla 4.** Avance físico-financiero hasta el 30 de junio de 2018 (millones de pesos)

Contrato	Empresa	Importe comprometido	Importe pagado al 30/06/18	% Pagado	% Faltante
Nivelación y limpieza	Coconal S. A. P. I. de C. V.	1 902.81	1 975.98	100	
Caminos provisionales	Consortio integrado por Transportaciones y Construcciones Tamaulipeco, S. A. de C. V. e Inmobiliarios Mexicanos, S. A. de C. V.	608.27	488.70	80.34	19.66
Campamento GACM	Participación conjunta: Acciones Grupo Oro, S. A. de C. V. y Constructora Grupo Oro, S. A. de C. V.	112.04	112.04	100.00	
Drenaje pluvial temporal	Participación conjunta: Calzada Construcciones, S. A. de C. V. y Construcciones y Dragados del Sureste, S. A. de C. V.	243.25	221.97	91.25	8.75



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.	891.80	887.76	99.55	.45	
Barda y camino perimetral convenio 1-3	Sedena	2 930.97	2 930.97	100		
Limpieza, nivelación e instrumentación geotécnica, pista 6	Sedena	2 346.28	2 346.28	100		
Desarrollo de ingeniería y construcción de subestaciones y acometida eléctrica	Proyectos y Construcciones Urisa S. A. de C. V.	1 114.84	708.78	63.58	36.42	
<b>Edificio terminal</b>	Pilotes de cimentación	Gami Ingeniería e Instalaciones S. A. de C. V.	999.89	971.33	97.14	2.86
	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.	7 555.64	4 656.53	61.63	38.37
	Terminal de pasajeros	Constructora Terminal Valle de México S. A. de C. V.	84 828.37	5 624.58	6.63	93.37
Torre de control	Construcciones Aldesem S. A. de C. V.; Aldesa Construcciones S. A.; Jaguar Ingenieros Constructores S. A. de C. V.	1 242.17	305.28	24.58	75.42	

Losa de cimentación CTT	Sacyr Epccor Naicm S. A. P. I. de C. V.	1 399.98	1 043.78	74.56	25.44
Pista 2	Coconal S. A. P. I., Constructora y Pavimentadora Vise S. A. de C. V.	7 926.29	6 145.46	77.53	22.47
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.	7 359.20	4 470.89	60.75	39.25
Plataformas de la terminal edificio satélite, terminal de carga y mantenimiento de aeronaves del NAIM	ICA Edificio Satélite S. A. de C. V.	7 145.53	00	00	
Construcción de la red de distribución eléctrica de media tensión en 23 kV y subestaciones	ICA Flour Daniel, S. de R.L. de C.V.; Industria del Hierro S.A. de C.V.	3 656.00	192.49	5.27	94.73
<b>Valor total (pesos)</b>		<b>132 263.33</b>	<b>33 082.82</b>	<b>25.01</b>	<b>74.99</b>

Fuente: Elaboración propia a partir del GACM (2018)

Es importante indicar que la información contenida en la tabla 4 no se muestra de forma similar en los comunicados del GACM, pues ha sido modificada por los avances de obra y por el anuncio de la cancelación del proyecto, por lo que se considera información valiosa en la investigación de las finanzas del NAIM.

Con base en los resultados totales, se puede indicar que la diferencia que falta por cubrir para su conclusión es de 74.99 %. Al inicio de la obra se tenía planeado terminar en el mes de octubre de 2020; sin embargo, se ha mencionado que si no se cancela el proyecto, probablemente será terminado en el año 2023. En este contexto, y para no afectar las finanzas públicas de la Federación, en la primera sesión extraordinaria del GACM, de fecha 28 de febrero de 2018, se autorizó la emisión de la fibra E, la cual operaría de la siguiente manera:

En primera instancia se crea el fideicomiso fibra E, que emitirá los certificados bursátiles a través de la oferta pública en el mercado de valores; los recursos de la oferta serán usados por el fideicomiso para suscribir y pagar las acciones serie “P”, que son acciones preferentes, y no tienen rendimiento garantizado, es retorno preferente y son emitidas por GACM; una vez contando con estos recursos de la oferta estos serán transferidos al fideicomiso de administración y pago que se tiene en Nacional Financiera, que es el que actualmente maneja los recursos para financiar la obra, y, en su caso, GACM distribuirá a los tenedores un porcentaje del flujo distribuible al fideicomiso a partir de marzo de 2021 (GACM, 2018e, párr. 10).

La emisión de la fibra E permite que el proyecto sea autofinanciable, de modo que no se afectarían las finanzas públicas del Estado, argumento esgrimido para cancelar el proyecto. Por ende, “el presidente del Consejo Coordinador Empresarial (CCO) Juan Pablo Castañón coincide con el electo presidente AMLO en que deben encontrar formas para financiarlo, lo que permitirá ver un México moderno con futuro” (Saldana, 6 de junio de 2018, párr. 3). Se estima que el poder de captación de este instrumento financiero es de aproximadamente tres mil millones de dólares.

Por último, y en lo concerniente a la transparencia en la adjudicación de contratos para la construcción del proyecto, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) considera que existen riesgos de corrupción en la construcción del nuevo aeropuerto, algunos de los cuales se mencionan a continuación:

El 90 % del monto analizado por los acuerdos y convenios (más de 130 675 millones de pesos) se adjudicaron mediante licitaciones públicas; sin embargo, 157 de los 320 acuerdos estudiados fueron adjudicados directamente. De igual manera, únicamente 19 % de los procedimientos que no se adjudicaron públicamente tienen una justificación legal adecuada, al tiempo en que 25 de los procedimientos que ascienden a 3036 millones de pesos tuvieron menos de cuatro días para preparar sus propuestas. 12 de las 21 categorías únicas establecidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (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 (Celis, 6 de septiembre de 2018, párr. 5).

### Información financiera

En cuanto a la información que revelan los estados financieros y los rubros que los integran, estos únicamente se encuentran descritos de forma literal en las correspondientes actas de consejo celebradas en los diferentes ejercicios que se resumen en la tabla 5:

**Tabla 5.** Datos de los balances generales (millones de pesos)

Rubro/ejercicio Fiscal	2014	2015	2016	2017
Activo total	3345	26 868.7	65 769.70	88 125.20
Pasivo	12	1275.4	2 211.80	3 502.20
Capital contable/patrimonio	3333	25 593.3	63 557.80	84 623.00
Pasivo más capital	3345	26 863.7	65 769.70	88 125.20

Fuente: Elaboración propia a partir del GACM (2018)

Los estados financieros del ejercicio 2017 fueron presentados en la asamblea ordinaria de fecha 4 de abril de 2018. Los rubros señalados en los balances generales se integran como sigue: la cantidad de 9450.50 millones de pesos representa el IVA acreditable que se paga en las facturas de gastos y del que se realizan gestiones ante la SHCP para su devolución, la cifra de 4651.67 millones de pesos pertenece a anticipos de los contratistas ganadores de las licitaciones, no amortizados<sup>7</sup>, lo que en definitiva representa un importe de activo total de 88 125.20 millones de pesos.

El activo no circulante se compone por la cantidad de 48 441.10 millones de pesos, lo que constituye el patrimonio que se tiene en el fideicomiso de administración y pago, más las inversiones en las subsidiarias del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), los Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México (SACM), y 30 242.6 millones de pesos que corresponden al rubro bienes inmuebles, infraestructura y construcciones en proceso (inversión en la obra), de modo que el total del activo asciende a 88 125.20 millones de pesos. En relación con el pasivo, la cantidad de 3503.20 millones de pesos corresponde al Fondo Nacional de

<sup>7</sup> Representa un gasto pagado por anticipado que se registrará en la inversión o gasto en el periodo que le corresponda.

Infraestructura (Fonadin)<sup>8</sup>, el cual es recuperable. En cuanto al patrimonio, este asciende a la cantidad de 84 623 millones de pesos, mientras que los estados de resultados reportan en sus ingresos y egresos las siguientes cifras:

**Tabla 6.** Estados de resultados (millones de pesos)

Rubro/ejercicio fiscal	2014	2015	2016	2017
Ingresos	2945	21 160.3	62 160.5	20 818.3
Egresos	1513	20 802.1	60 981.7	36 277.5
Remanente	1432	358.2	1778.8	-15 459.20

Fuente: Elaboración propia a partir del NAIM (2018)

Como se observa, en 2017 se muestra un exceso en las cifras de los egresos en comparación con los ingresos, diferencia que corresponde a retribuciones por intereses del fideicomiso de administración y pago.

Los egresos reportan erogaciones por las cantidades de 18 264.3 millones de pesos de gasto corriente y 131.4 millones de pesos de servicios personales, los cuales se otorgan en el PEF para operar.

En el acta se describe que la cantidad de 17 989.0 mdp corresponde al aprovechamiento que es adquirido por la SCT al AIC, el cual es consolidado; dicho aprovechamiento se transfiere a la SCT y regresa como un incremento en el presupuesto de la propia Secretaría para capitalizar a GACM y esta es la ruta que se ha venido siguiendo (GACM, 2018, p.).

Por último, cabe mencionar que las cifras enseñadas en las tablas 5 y 6 — correspondientes a los estados financieros— fueron recabadas con información obtenida de las diferentes actas de asamblea ordinarias y extraordinarias realizadas por el GACM, en donde se describen de forma literal las cantidades correspondientes a cada rubro y donde indican a la letra estados financieros individuales y estados financieros consolidados con el AICM y los SACM, aunque se omite si las cifras presentadas cuadran los activos con el pasivo y el patrimonio.

<sup>8</sup> Participó con 4 mil millones de pesos que se han venido desembolsando y la cantidad mencionada es la que está subordinada a la deuda; actualmente, se está trabajando con el Fonadin y con la SHCP en capitalizar estos recursos para evitar que siga creciendo el monto (GACM, 2018f).

## Discusión

En la construcción del NAIM se tienen diversas fortalezas, entre las que se destacan la incluida en su página web, específicamente dentro del apartado *Acciones de integridad*, donde se ofrece el siguiente párrafo:

GACM ha emprendido un programa de trabajo y ha adoptado medidas de integridad y transparencia enmarcadas en la legislación del Sistema Nacional Anticorrupción, de transparencia y acceso a la información. Además, a partir del nueve de enero de 2015 se tiene firmado un acuerdo con la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) quien ha venido acompañando al GACM en la implementación de mejores prácticas en temas de gobernanza, integridad y transparencia, brindando seguridad a que GACM se apega a los más altos estándares a nivel mundial en la construcción del NAIM (GACM, 2018, p.).

Asimismo, se destaca que durante el proceso de la investigación se tuvo la oportunidad de acceder y verificar la información cualitativa contenida en el referido portal del GACM. En tal sentido, en el apartado donde se indican los resultados de los sondeos de prevención en materia de transparencia, se constataron los informes emitidos por el despacho Vázquez Nava Consultores y Abogados referidos a los procesos de contratación de obras, donde se acota en su primer informe que las “contrataciones públicas para GACM tienen como premisa fundamental la transparencia, eficiencia, eficacia, optimización y honradez en el ejercicio del gasto público, lo cual es relevante dado que es un tema crucial para los diversos cuestionamientos que surgen en la sociedad” (p. ).

En los tres informes disponibles correspondientes a los años 2016 y 2017, esta firma de abogados manifiesta que se obtiene un buen resultado en los mecanismos de transparencia de las licitaciones efectuadas, las cuales están fundamentadas en los lineamientos que sugiere la Secretaría de la Función Pública y los documentos básicos del Sistema Nacional Anticorrupción; asimismo, como recomendación se sugiere buscar procesos de evaluaciones alternas donde se integre a los grupos de interés para que puedan exponer diversas áreas de oportunidad.

Igualmente, y en cuanto a la información presentada en el avance físico-financiero del proyecto mostrado en la tabla 4, los trabajos de la construcción de la barda y el camino perimetral, así como de limpieza, nivelación e instrumentación geotécnica de la pista seis tienen

un costo de 5277.25 millones de pesos, cantidad que fue liquidada en su totalidad, y estuvo a cargo de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), cuyas funciones se describen a continuación:

#### *Misión de la Sedena*

Organizar, administrar y preparar al Ejército y a la Fuerza Aérea Mexicana con objeto de defender la integridad, la independencia y la soberanía de la nación.

#### *Visión 2018 de la Sedena*

Ser la dependencia del Poder Ejecutivo Federal que mediante cooperación institucional, compromiso con la democracia y apoyando al desarrollo nacional, se convierta en el pilar de las instituciones; con un renovado Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, fortalecidos axiológicamente, organizados, equipados y adiestrados para confrontar con éxito en los ámbitos táctico, operacional y estratégico las amenazas tradicionales o multidimensionales de origen interno o externo proveniente de agentes estatales o no estatales, que constituyan un obstáculo al logro de los objetivos nacionales (Sedena, 2018, párr. 3).

Ante este escenario surge el siguiente cuestionamiento: ¿la Sedena tuvo a cargo esta obra que le fue asignada directamente? Para ofrecer una respuesta se debe considerar que no está dentro de sus facultades “la construcción directa”, pues el artículo 29, fracción VIII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal señala que “le corresponde el despacho de asesorar militarmente la construcción de toda clase de vías de comunicación terrestres y aéreas” (Secretaría de Servicios Parlamentarios [SSP], 2018).

En el caso de la construcción de la terminal de pasajeros a cargo del proveedor Constructora Terminal del Valle de México, por la cantidad de 84 828.37 millones de pesos, la discusión radica en si existe un solo proveedor para la magnitud de dicha obra, de la cual aún falta por cubrir 93.37 %. En tal sentido, el Grupo Carso consiguió dos de las más importantes licitaciones del proyecto, la empresa de Carlos Slim<sup>9</sup> tiene a su cargo la mencionada construcción del edificio terminal (terminal de pasajeros) y la pista tres, valuada en 7359.20 millones de pesos.

---

<sup>9</sup> Socio fundador de Grupo Carso. Nació en la Ciudad de México el 28 de enero de 1940. Es ingeniero civil de profesión, egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México. Es el sexto hombre más rico del mundo.



Este organismo estimó que este grupo ha obtenido beneficios por más de 21 250 millones de pesos por su relación con el nuevo aeropuerto (Ventura, 17 de octubre de 2018).

La construcción del edificio terminal está a cargo de constructora Valle de México y la pista tres a cargo de la 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. o el Grupo Carso, que se asoció con este grupo de empresas.

En tal sentido, Mariana Campos, coordinadora del área de presupuestos y rendición de cuentas de México Evalúa, señaló en una entrevista que “cuando una obra se eleva más del 25 por ciento de lo presupuestado ya debe preocupar, porque se está hablando de proyectos que no fueron bien preparados o pueden tener corrupción” (*Aristegui Noticias*, 10 de octubre de 2018, párr. 5). En el caso del NAIM, su costo se ha elevado en casi 70 %, lo que sirve para preguntarse si la justificación se halla en el incremento del precio de dólar, en el aumento de los materiales de construcción o en los sueldos de los trabajadores, cuestionamientos que seguramente con el transcurso del tiempo se podrán dilucidar.

Por otra parte, en lo referente a la revisión de la información contenida en los estados financieros disponible en el portal del NAIM, específicamente en la sección *Transparencia*, no se puede verificar la presentación de dichos estados según lo señalan las Normas de Información Financiera (NIF A1), ya que en los documentos correspondientes a las actas de las asambleas ordinarias y extraordinarias únicamente se menciona de forma literal la presentación de los diferentes rubros que conforman los estados financieros sin salvedades y sus notas, dictaminados por la firma de auditores externos Price Waterhouse Coopers (PWC). Estos dictámenes se pueden consultar en el informe sobre la revisión de la cuenta pública del GACM.

La información documentada en este trabajo integra las acciones y procedimientos a seguir por el GACM para prevenir la corrupción y obtener resultados transparentes; sin embargo, no se logró revelar sobre la aplicación práctica de los procesos mencionados debido a que en los dictámenes de los estados financieros se refiere que la información fue elaborada con base en los lineamientos establecidos en la Ley de Contabilidad Gubernamental. Asimismo, se menciona que “se tiene un entendimiento del control interno relevante, con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre su efectividad” (PWC, 2016, p. 3). De hecho, no se revelan notas donde se



manifiesten los métodos, lineamientos y políticas contables implementadas para los procesos de control interno y la operación contable de la construcción del NAICM, elementos fundamentales para el adecuado y sano manejo de las finanzas públicas.

## Conclusiones

La presente investigación muestra resultados cuantitativos sustentados en datos reales obtenidos de diversas fuentes de información. Esto significa que no se basan en supuestos de costos financieros de lo que podría ser un avance de la construcción del proyecto urbano de mayor relevancia para el país, por lo que no se descarta que pudieran existir actos de corrupción o mal manejo de recursos financieros, lo cual debe ser tema de un estudio posterior.

La construcción de un nuevo aeropuerto se justificó porque desde hace cuatro años se han realizado casi 16 000 declaratorias de saturación por parte de los usuarios del actual AICM. El proyecto empezó su construcción en el sexenio del presidente Enrique Peña Nieto, con avances de 25.64 % hasta el segundo trimestre de 2018.

El manejo del financiamiento externo a través de la emisión de acciones de fibra E, a pesar de constituir un pasivo, pudiera resultar adecuado, ya que derivaría en una construcción del proyecto de manera autofinanciable, y con la obtención de este recurso el Presupuesto de Egresos de la Federación y las Finanzas Públicas del país no se verían afectados.

Asimismo, el control interno (CI), como uno de los elementos más importantes en una adecuada gobernanza, debe ser evaluado en sus políticas y procedimientos, ya que en los resultados se fundamentan los alcances para las pruebas de auditoría y la opinión sobre las cifras presentadas en los estados financieros dictaminados, así como también se pueden detectar y prevenir los riesgos en la operación. Por ello, se considera muy importante que en la página web del NAIM se incluya un informe sobre su evaluación de confiabilidad, lo que fortalecería las políticas de integridad establecidas. Del mismo modo, los procesos de adjudicación de contratos de obra deben estar sustentados en un manual de procedimientos donde se ordenen los procesos necesarios para su asignación con el fin de evitar riesgos de corrupción.

Finalmente, los estados financieros emitidos según las normas de valuación, presentación y revelación de la información financiera gubernamental proporcionan confianza, credibilidad y seguridad a terceros interesados. Igualmente, los procesos, acciones, estructura, administración y

gestión de los recursos financieros utilizados en la construcción del NAIM, así como la emisión de los referidos estados financieros deben estar disponibles y ser de fácil acceso para la ciudadanía.

En tal sentido, como futuras líneas de investigación se plantean dos rutas: la primera relacionada con la asignación de recursos en los contratos de grandes proyectos, y la segunda — que resulta complementaria— enfocada en el estudio puntual de su gestión financiera. De esta manera, se puede intentar cumplir con los principios de transparencia y acceso a la información pública, lo cual serviría para combatir la corrupción, pues brindaría a la sociedad expectativas claras y razonables del manejo de los recursos públicos invertidos en la administración de obras.

## Referencias

- Adnpolítico (17 de agosto de 2018). *Las dudas en torno al futuro del Nuevo Aeropuerto de México*. Recuperado de <https://adnpolitico.com/presidencia/2018/08/17/dudas-que-nos-quedan-sobre-el-futuro-del-nuevo-aeropuerto>
- Adnpolítico (18 de agosto de 2018). *Costos, contratos y otros detalles del Nuevo Aeropuerto de México*. Recuperado de <https://adnpolitico.com/mexico/2018/08/18/costos-contratos-y-otros-detalles-del-nuevo-aeropuerto-internacional>
- Aristegui Noticias (3 septiembre de 2014). *7 Datos sobre el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México*. México. Recuperado el 4 de septiembre de 2018, de <https://aristeguinoticias.com/0309/mexico/7-datos-sobre-el-nuevo-aeropuerto-de-la-ciudad-de-mexico/>.
- Aristegui Noticias (10 de octubre de 2018). *Costo de tren México-Toluca se elevó 77%; el del Paso Exprés, 73%, y el del NAIM, 68%: México Evalúa*. Recuperado de <https://m.aristeguinoticias.com/1010/mexico/costo-de-tren-mexico-toluca-se-elevo-77-el-del-paso-expres-73-y-el-del-naim-68-mexico-evalua/>.
- Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) (6 de octubre de 2017). *Bonos verdes: qué son y cómo funcionan*. Recuperado de <https://www.bbva.com/es/bonos-verdes-que-son-que-financian/>.



- Celis, F. (6 de septiembre de 2018). IMCO ve riesgo de corrupción en el Nuevo Aeropuerto. *Forbes*. Recuperado de <https://www.forbes.com.mx/nuevo-aeropuerto-es-indispensable-pero-existen-riesgos-de-corrupcion-imco/>.
- Domínguez, N. (2013). *505 preguntas y respuestas sobre la armonización contable*. México: Ediciones Fiscales ISEF.
- Esquivel, M. (2016). *Revisión y fiscalización de la cuenta pública en la Federación y el Estado de México*. México: IMCP.
- Google Maps. (2018). Recuperado de [https://www.google.com/search?q=mapas+de+ubicacion+del+nuevo+aeropuerto+internacional&client=firefoxbab&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=2oqSudXsqalIfM%253A%252CS6LWTrbKbkREYM%252C\\_&usg=AI4\\_kQSOpjKKpSOAnE\\_eykOzFdKABISw&sa=X&ved=2ahUKEwiloZuW8K7eAhULG6wKHU\\_HAAUQ9QEwHHoECAMQCA#imgrc=XL-g1IRhwKy5pM](https://www.google.com/search?q=mapas+de+ubicacion+del+nuevo+aeropuerto+internacional&client=firefoxbab&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=2oqSudXsqalIfM%253A%252CS6LWTrbKbkREYM%252C_&usg=AI4_kQSOpjKKpSOAnE_eykOzFdKABISw&sa=X&ved=2ahUKEwiloZuW8K7eAhULG6wKHU_HAAUQ9QEwHHoECAMQCA#imgrc=XL-g1IRhwKy5pM)
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) (2018a). *Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*. Recuperado de <http://www.aeropuerto.gob.mx/quienes-somos.php>.
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) (2018b). *Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México*. Recuperado de [http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf\\_transparencia\\_focalizada/acta-de-consejo-1a-extraordinaria-2015.pdf](http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf_transparencia_focalizada/acta-de-consejo-1a-extraordinaria-2015.pdf).
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) (2018c). *Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México S. A. de C.V.* Recuperado de [http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf\\_transparencia\\_focalizada/acta-de-consejo-4a-ordinaria-2015.pdf](http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf_transparencia_focalizada/acta-de-consejo-4a-ordinaria-2015.pdf).
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) (2018d). *Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México S. A. de C. V.* Recuperado el 10 de julio de 2018, de [http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf\\_transparencia\\_focalizada/Acta\\_de\\_la\\_Cuarta\\_Sesion\\_Ordinaria\\_2016.pdf](http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf_transparencia_focalizada/Acta_de_la_Cuarta_Sesion_Ordinaria_2016.pdf).
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) (2018e). *Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*. Recuperado de



[http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf\\_transparencia\\_focalizada/ACTA\\_1A\\_SES\\_EXT\\_AORD\\_2018\\_CONSEJO\\_ADMON\\_GACM.pdf](http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf_transparencia_focalizada/ACTA_1A_SES_EXT_AORD_2018_CONSEJO_ADMON_GACM.pdf).

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) (2018f). *Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*. Recuperado de [http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf\\_transparencia\\_focalizada/ACTA\\_4TA\\_SES\\_ORD\\_2017\\_CONSEJO\\_ADMON\\_GACM.pdf](http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf_transparencia_focalizada/ACTA_4TA_SES_ORD_2017_CONSEJO_ADMON_GACM.pdf).

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) (2018). *Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México S. A. de C. V.* Recuperado de [http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf\\_transparencia\\_focalizada/acta-de-consejo-2a-ordinaria-2014.pdf](http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf_transparencia_focalizada/acta-de-consejo-2a-ordinaria-2014.pdf).

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) (2018). *Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México S. A. de C. V.* Recuperado de [http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf\\_transparencia\\_focalizada/acta-de-consejo-1a-ordinaria-2014.pdf](http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/pdf_transparencia_focalizada/acta-de-consejo-1a-ordinaria-2014.pdf).

Instituto Mexicano de Contadores Públicos (IMCP) (2013a). *Normas de auditoría para atestiguar, revisión y otros servicios relacionados* (3.ª ed.). México: IMCP.

Instituto Mexicano de Contadores Públicos (IMCP) (2013b). *Normas de información financiera*. México: IMCP.

Instituto Superior de Estudios Fiscales (ISEF) (2015). *Compendio de contabilidad gubernamental* (4.ª ed.). México: ISEF.

Lawrence, G. (2007). *Principios de administración financiera* (11.ª ed.). México: Pearson.

Meza, N. (21 de octubre de 2015). 10 claves para entender la fibra E. *Forbes*. Recuperado de <https://www.forbes.com.mx/10-claves-para-entender-la-fibra-e/>.

Milenio (30 de noviembre de 2015). Siete preguntas para entender la fibra E. *Milenio*. Recuperado de <http://www.milenio.com/negocios/7-preguntas-para-entender-la-fibra-e>.

Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) (2015). *Desarrollo efectivo de megaproyectos de infraestructura: el caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*. Recuperado de <https://www.oecd.org/centrodemexico/medios/NAICM%20e-Book.pdf>.



- Price Waterhouse Coopers (PWC) (2016). *Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S. A. de C. V.* Recuperado de <http://cuentapublica.hacienda.gob.mx/work/models/CP/2016/tomo/VII/KDH.05.DAR.pdf>
- Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) (2013). Recuperado de [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa_Sectorial_de_Comunicaciones_y_Transportes.pdf).
- Ruiz Zamarripa, Ch. (2016). *Modificaciones a reglas de FIBRA-E como parte de la Primera Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2016*. Recuperado de [http://chevez.com/upload/files/FlashCF\\_2016-9.pdf](http://chevez.com/upload/files/FlashCF_2016-9.pdf).
- Saldana, M. (6 de junio de 2018). Coinciden empresarios con AMLO en necesidad de nuevo aeropuerto. *El Universal*. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.mx/cartera/economia/coinciden-empresarios-con-amlo-en-necesidad-de-nuevo-aeropuerto>.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) (2014). *Cuenta pública*. Recuperado de <http://cuentapublica.hacienda.gob.mx/work/models/CP/2014/tomo/VII/KDH/KDH.02.NEF.pdf>.
- Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) (2018). *¿Qué hacemos?* Recuperado de <https://www.gob.mx/sedena/que-hacemos>.
- Secretaría de Servicios Parlamentarios (SSP). *Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*. México.
- Ureste, M. (5 de septiembre de 2018). El Nuevo Aeropuerto, la mejor opción, aunque hay 5 riesgos de corrupción en la obra. *Animal Político*. Recuperado de <https://www.animalpolitico.com/2018/09/nuevo-aeropuerto-5-riesgos-corrupcion/>.
- Ventura, P. (17 de octubre de 2018). Revelan que Slim, Quintana, Hank Rhon, y dos empresarios más tienen el 51 % de contratos del NAIM. *El Financiero*. Recuperado de <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/slim-quintana-hank-rhon-gerard-rivero-y-vazquez-rana-con-mas-del-50-de-contratos-del-naim>.
- Zavala, M. (29 de octubre de 2018). AMLO confirma construcción de nuevo aeropuerto en Santa Lucia. *El Universal*. Recuperado de

**Ricea**



REVISTA IBEROAMERICANA  
DE CONTADURÍA, ECONOMÍA  
Y ADMINISTRACIÓN

ISSN: 2007 - 9907

[https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/amlo-confirma-construccion-de-nuevo-aeropuerto-en-santa-lucia.](https://www.eluniversal.com.mx/nacion/politica/amlo-confirma-construccion-de-nuevo-aeropuerto-en-santa-lucia)