

**RESUMEN DE AUDITORÍA
RELEVANTE SOBRE LA
FISCALIZACIÓN SUPERIOR DE LA
CUENTA PÚBLICA 2017**

FINALIDAD DESARROLLO ECONÓMICO

Sector Comunicaciones y Transportes

***EFFECTOS SOCIALES DEL NUEVO AEROPUERTO
INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO***

**GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
S.A. DE C.V., (GACM)**

¿A QUIÉNES AUDITAMOS?

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

¿QUÉ AUDITAMOS?

Los resultados del GACM en la elaboración del diagnóstico de los efectos sociales del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM); el diseño del Plan Maestro Social (PMS) 2017-2020; la coordinación e implementación de dicho plan, y el mejoramiento del nivel de vida de la población de la zona de influencia.

¿POR QUÉ SE REALIZÓ ESTA AUDITORÍA?

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, establece que la construcción de proyectos de alto impacto, por su inversión e importancia, tienen, además del desarrollo económico, otra finalidad: el desarrollo social. El GACM definió como problema público relacionado con los efectos sociales del NAICM que éste “se localiza en un territorio con reducidas capacidades para el desarrollo humano de su población, y con bajos niveles de competitividad territorial”.

El PMS 2017-2020 tiene el objetivo de “identificar y mitigar los impactos negativos y los riesgos sociales que podría tener el NAICM en la población de la zona de influencia, y obtener la licencia social para que el proyecto operara bajo condiciones favorables durante la ejecución de las obras”, y en él se estableció el compromiso de “mejorar el nivel de vida de la población de la zona de influencia del NAICM”.

CONCLUSIONES DE LA ASF

En cuanto al diagnóstico de los efectos sociales, si bien el GACM acreditó que elaboró un Análisis Costo Beneficio del NAICM, que incluyó la factibilidad técnica, legal, ambiental y económica, no realizó el estudio de factibilidad para determinar los beneficios sociales previstos y el impacto que el nuevo aeropuerto podría generar, requisito señalado en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas. Una vez iniciado el proyecto, el GACM realizó un diagnóstico social, y lo incluyó en el PMS 2017-2020; sin embargo, en ese diagnóstico no se especificaron los impactos positivos y negativos, así como los riesgos sociales que la construcción y operación del proyecto pudieran propiciar, ni se tomaron en cuenta los resultados de la consulta realizada a la población del área de influencia.

En el diseño del PMS 2017-2020, el objetivo de “obtener la licencia social” no tiene un sustento normativo que lo conceptualice, ni que establezca los criterios para su cumplimiento. Asimismo, el GACM no definió el compromiso de “mejorar el nivel de vida”, también establecido en el plan maestro, lo que implicó que no se tuviera certeza de hacia dónde orientaría sus recursos. No fue posible identificar el origen, el monto y el destino de los recursos asignados para cumplir el plan, ni se especificó a las unidades responsables de trazar, ejecutar y darle seguimiento. El GACM tampoco dispuso de indicadores y metas para valorar el compromiso de mejorar el nivel de vida de la población de la zona de influencia.

En cuanto a la coordinación, el GACM no suscribió acuerdos con ninguna de las 10 dependencias y 12 entidades del Gobierno Federal, ni con el del Estado de México y de los cinco municipios (Texcoco, Atenco, Ecatepec de Morelos, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl) de la zona de influencia, a pesar de que en el PMS 2017-2020 previó dicha coordinación.

El GACM no acreditó avances en la implementación del PMS 2017-2020, ni elaboró el padrón de beneficiarios de los programas sociales establecidos en dicho plan.

En opinión de la ASF, el GACM, a 2017, no acreditó que obtuvo la “licencia social” de la población de los cinco municipios del Estado de México (Texcoco, Atenco, Ecatepec de Morelos, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl) identificados por el grupo aeroportuario como zona de influencia del proyecto, que asegurara condiciones favorables para su desarrollo y operación, ya que no diseñó dicho plan con base en un diagnóstico de los impactos positivos y negativos, así como de los riesgos sociales que pudiera traer el nuevo aeropuerto, ni en una consulta de las necesidades de la población que habitaba esos municipios, y tampoco acreditó el avance en el cumplimiento del compromiso de “mejorar el nivel de vida de la población de la zona de influencia”.

Se determinaron 35 recomendaciones al desempeño orientadas a que el GACM implemente acciones correctivas y preventivas, a fin de que en el NAICM y en los proyectos de infraestructura que desarrolle, vigentes y futuros, identifique los impactos negativos y riesgos sociales que pudiera traer en la población de la zona de influencia; que cuantifique a la población que pretende atender; que conceptualice la “mejora del nivel de vida de la población de la zona de influencia”, y que implemente acciones para lograr dicha mejora, a fin de “obtener la licencia social” que permita llevar a cabo estos proyectos en condiciones adecuadas.