

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
COORDINACION DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



I LEGISLATURA

Comisión Especial para el Desarrollo Aeroportuario Integral
Mesa de Trabajo

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Sala Benita Galeana

19 de octubre de 2018

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ.- Amigas y amigos, muchas gracias por la asistencia.

Vamos a dar inicio a nuestra reunión de trabajo.

Le voy a pedir al diputado Jorge Triana nos haga favor de comentar de los diputados que estamos presentes y también dar cuenta del currículum de nuestros invitados del día de hoy, por favor.

EL C. SECRETARIO DIPUTADO JORGE TRIANA TENA.- Gracias, diputado Presidente.

Contamos con la presencia del diputado Alberto Martínez Urincho, el diputado Guillermo Lerdo de Tejada, por supuesto el Presidente de la Comisión, y un servidor diputado Jorge Triana.

Voy a dar a continuación lectura al orden del día para nuestra reunión de trabajo.

- 1.- Presentación de invitados especiales y de los diputados integrantes.
- 2.- Palabras de bienvenida por parte del Presidente de la Comisión.
- 3.- Intervención por parte del ingeniero Sergio Samaniego Huerta, coautor del libro Sistema Aeroportuario del Valle de México.

- 4.- Intervención de las y los diputados integrantes de esta Comisión.
- 5.- Respuestas y comentarios del ingeniero Sergio Samaniego.
- 6.- Posteriormente la intervención del capital Alan Luna Alatorre, ex piloto de la Universidad del Ejército y Fuerza Aérea.
- 7.- Intervención de las y los diputados integrantes de la Comisión.
- 8.- Respuestas y comentarios del capitán.
- 9.- Clausura de nuestra reunión de trabajo por parte del Presidente de la Comisión.

Es cuanto, Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias. Por lo tanto vamos a darle la palabra el ingeniero Sergio Samaniego Huerta, pero antes que nada y pedirle también al señor diputado Secretario nos haga favor de dar cuenta de su currículum.

Entre sus actividades está la de coautor del libro Sistema Aeroportuario del Valle de México; que quiero decirles que lo estuvimos buscando, ya se agotó el libro, y bueno voy a decir que tuvimos que fotocopiarlo porque eso no está permitido desde el punto de vista legal, no lo hicimos, pero ojalá nos puedan facilitar algunos otros, supimos que estaban en diferentes librerías, pero realmente se nos agotó el libro. Bueno ya está aquí, ya tenemos dos ejemplares, muchas gracias por el obsequio. Vamos a pedirle entonces al diputado Secretario dé cuenta del currículum del coautor e ingeniero Sergio Samaniego Huerta y posteriormente le damos la palabra al ingeniero.

EL C. SECRETARIO.- Claro que sí, Presidente.

El ingeniero Sergio Rubén Samaniego Huerta, es ingeniero agrónomo con estudios en la especialidad de industrias y especialista en zootecnia por la Universidad Autónoma de Chapingo, perito valuador agropecuario certificado por el Colegio de Ingenieros Agrónomos de México y especialista en valuación inmobiliaria por la Universidad Autónoma de Zacatecas. Tiene amplia experiencia como perito valuador, asesor y consultor para organismos tanto públicos como privados, además de haber publicado diversos textos de evaluación y artículos referentes al tema para la revista de la Dirección General de Profesiones y otras.

Entre sus nombramientos honorarios destacan ser ex presidente del Colegio de Ingenieros Agrónomos de México, AC y ex secretario general de la UMAI que es la Unión

Mexicana de Asociaciones de Ingenieros, como presidente fundador del INVAF que es el Instituto Nacional de Evaluación Agropecuaria y Forestal, AC y de la integradora nacional de servicios profesionales para el desarrollo rural, SA de CV, así como actualmente es vicepresidente de la asociación no lucrativa Unidad Nacional de Asociaciones de Ingeniería.

El ingeniero ha publicado tres guías metodológicas para el evaluó agrícola, forestal y ganadero, respectivamente, así como un método de selección colegiada en peritos para la SEP y ha participado como presidente de tesis del método de evaluación ganadera y el método de evaluación forestal para la Universidad Autónoma de Chapingo.

Bienvenido, ingeniero. Tiene usted el uso de la palabra por 10 minutos.

EL C. ING. SERGIO RUBÉN SAMANIEGO HUERTA.- Muy amables. Buenos días a todos.

A nombre del ingeniero José María Reubón Martín y de un servidor, les agradecemos la invitación para tratar de fundamentar los motivos que nos llevaron a crear el anteproyecto que presentamos como alternativa a la construcción del aeropuerto del Lago de Texcoco.

El objeto de la presentación va a ser realmente esa justificación, tratar de exponer qué fue lo que encontramos, más que datos técnicos de distancias, alturas o concretos; lo que queremos es exponer las razones por las que encontramos inconsistencias en el proyecto que se está llevando a cabo, de manera que se generó este esquema.

Entonces la presentación es más amplia de lo que vamos a presentar, pero vamos a llegar hasta el punto donde termina la exposición.

El objeto del análisis que se nos encomendó o que se nos solicitó era ver que se atendiera la necesidad del transporte aeronáutico que viene a la Ciudad y que sale de la Ciudad de México. Esa capacidad aeroportuaria era fundamental.

Esta problemática se manifestaba como un aeropuerto saturado, hago una declaración oficial, es decir el término saturado es un término que tiene condiciones normativas, esta obedece a una condición de excedentes sobre la capacidad de un aeropuerto, cuando se dan estos excedentes se puede declarar la saturación y entonces las autoridades permiten una sobreutilización mientras se resuelve el problema.

Entonces ese esquema es al que llegamos con aquella declaratoria de saturación, generar una respuesta que diera oportunidad a ese renglón.

Esa normatividad que se presenta, ese marco normativo en general, tiene cantidad de aterrizajes y salidas por hora que son los slot, operaciones autorizadas, tiempo de ocupación de la pista y cuántas aeronaves pueden estar en el aire esperando.

Cuando esa normatividad es rebasada, entonces viene el colapso del sistema. El aeropuerto actualmente presenta ese colapso, es decir el número de salidas y aterrizajes y los vuelos que se están dando ya excede esa frecuencia autorizada de 60, en algunos casos ha llegado hasta 110 operaciones por hora, lo cual casi duplica lo autorizado, sobre todo en *Semana Santa*, y la cantidad de puntos de ascenso y descenso de los pasajeros.

Ahorita voy a tratar de explicar por qué es tan importante el lugar donde ascienden y descienden los pasajeros como las pistas para aterrizar.

Por último, el aeropuerto además de otros servicios de la Policía Federal, de la Presidencia de la República, tiene una cantidad importante de movimientos de carga nacionales e internacionales, esos tres conceptos mayoritarios son los que tienen agobiado al aeropuerto.

Un aeropuerto que consiste en aeródromo y puerto, es en realidad un estacionamiento de avión. Los aviones bajan, el servicio de aviación es desde el momento en que despegan hasta el punto donde aterrizan, esa es la aviación. Una vez que estos aviones aterrizan tienen unas maniobras para completar su servicio y luego otras maniobras para poder reiniciar el servicio que sigue. Esa estancia es el tiempo que ocupa el estacionamiento.

Si nosotros hacemos un símil con un edificio de estacionamiento que tuviera un solo lugar y una sola entrada y salida y entrara un auto por minuto y cada auto durara una hora que es aproximadamente el mismo efecto de los aviones y los vuelos, cada minuto aterriza un avión en el aeropuerto o despegas, cada minuto hay una maniobra de salida y llegadas.

Entonces si el carro que vamos a meter al estacionamiento encuentra el lugar vacío, entra, se estaciona y va a durar una hora en el lugar; el segundo auto ya no podría entrar hasta una hora después que saliera el auto.

Si hubiera dos lugares, podría entrar el primero y un minuto después el segundo; tres lugares tres minutos; cuatro lugares, 20 lugares 20 minutos, hasta 60 lugares 60 minutos. A los 60 minutos se desocuparía el primer lugar y ya el siguiente auto podría empezar a ocupar los que se van desocupando como es un ciclo de una hora de estancia, estarían desocupando. Ese es el funcionamiento del aeropuerto de una manera muy coloquial, muy simplista.

Por eso los números de lugares le dan viabilidad, si hay un solo lugar por más que se tuvieran cinco o siete pistas no serviría porque no hay donde estacionarlo, tiene que haber una correlación entre lugares y pistas, capacidad de aterrizaje.

Ese esquema es el que está saturado. Si al aeropuerto llega un avión más, pues se tarda un avión en salir, rompe el esquema tan crítico en el que se encuentra el aeropuerto y entonces tienen que ir al aire, es decir no los dejan aterrizar a otros aviones y empieza a haber sobrevolando una cantidad de aviones esperando aterrizar, eso pone en riesgo una serie de circunstancias que bueno son las normas que vimos y esa alteración es la que hay que remediar.

En la problemática aeroportuaria de Benito Juárez tiene la necesidad de incrementar esas dos condiciones; uno, los números de despegues y aterrizajes para poder aterrizar y despegar más, si ya están cada minuto y la norma no admite más, se requiere otra pista y ya no se puede aterrizar en la misma pista porque ya está cada minuto llena; entonces esa capacidad de aterrizar y despegar se incrementa con la pista, pero vuelve a ser inútil si no hay dónde estacionar los aviones, porque quedan inutilizados. Entonces el mayor número de pistas tiene que estar complementado con mayor cantidad de plataformas y mayor lugar de puntos donde sube y baje el pasaje y la carga.

Esas dos acciones remedian el problema del aeropuerto. Quiero distinguir entre alivio y remedio. Un alivio es algo momentáneo que resuelve la urgencia y un remedio es algo permanente que arregla el defecto. Entonces esto permite remediarlo.

¿Cuáles son las bases de criterio que nos planteó el grupo que nos invitó a trabajar; es necesario que la acción correctiva del aeropuerto de Texcoco destruya dos aeropuertos? Fue la pregunta que nos plantearon.

¿Es necesario que se pierdan dos aeropuertos funcionales? Entonces nosotros hicimos un par de primicias, la hipótesis uno es: El aeropuerto Benito Juárez que es el problemática, Santa Lucía no tiene ni ha tenido ningún problema.

El Aeropuerto Benito Juárez no sirve, se está hundiendo, se ha partido, está inútil, fuera de reglamento, cualquier otra cosa que pone en riesgo la aviación. Entonces si es así, si está totalmente inútil la respuesta es su destrucción, hay que terminarlo y construir otro en otra parte.

La segunda hipótesis es: No, el aeropuerto sólo está saturado, puede remediarse con los alivios que dijimos y los remedios que señalamos. Si eso es así, entonces hay que

incrementar su capacidad y en el segundo caso liberarlo de carga, transportar su carga a otro lado.

Si en el edificio de departamentos de 10 departamentos que yo tengo hay 15 familias, el primer remedio es sacar a 5 familias de ahí y ponerlas en otra parte para que caigan en el estándar que pueden ocupar. Esos dos alivios lo permiten.

Cuando nosotros analizamos el Aeropuerto de Texcoco encontramos que había una contradicción y eso es inconsistencia. La primera respuesta para el aeropuerto inútil, se le había dado a la segunda hipótesis, que el aeropuerto no está inútil.

Entonces se había determinado destruir aeropuertos que todavía eran funcionales y que podían aliviarse con un solo movimiento. Ese marco general es el que nos llevó a analizar entonces posibles sitios o posibles alternativas que hubieran dado la respuesta sencilla de aliviar y remediar sin necesidad de generar otra respuesta tan amplia como el Lago de Texcoco.

Llegamos a la conclusión de que se requería un proyecto que resuelve el aeródromo, pero había que negar, había que soslayar otros objetivos que quedan inducidos y que pueden ser parte de la decisión, pero no parte del problema del aeródromo.

Si esos otros objetivos se suman a la solución del aeródromo entonces complica la respuesta. Si se le quitan esos otros objetivos, la respuesta es muy sencilla.

¿Cuál es el esquema? No considerar esos otros objetivos para decir que era lo probable. Entonces era un proyecto decoroso, eficiente, de medio ambiente y sostenible. Ese proyecto fue el que nos dimos a elaborar.

¿Cuál era? Construir dos pistas aéreas y 50 posiciones de ascenso y descenso, pero no se podía en Benito Juárez porque no hay espacio. Entonces había que buscar un espacio para poner dos pistas, sólo dos y una estación de 50 posiciones y eso daba una viabilidad de 50 años al sistema aeroportuario.

Ese manejo de tener la solución tan sencilla necesitaba nada más un lugar. Nos dimos a las alternativas de ubicación por qué se había determinado ese renglón y recorrimos las inmediaciones y desde Querétaro hasta Tlaxcala, Cuernavaca, Toluca y Pachuca, encontramos que había pues un sistema que podía dar alivio a ese renglón.

Lo más llamativo es que en un radio de 20 kilómetros encontramos 4 aeropuertos, aparecen tres por la siguiente razón, el Aeropuerto actual Benito Juárez y encontramos un

Aeropuerto en Atizapán pero que no tiene las características necesarias para ser un aeropuerto comercial, es un aeropuerto chico de 1 mil 800 metros de pista que no puede convertirse y además está en una zona llena de obstáculos, entonces descartamos Atizapán y encontramos la zona militar Santa Lucía. Esa cercanía, esa distancia era una distancia común entre aeropuertos entre muchas partes del mundo.

Entonces ubicamos dónde iba a quedar Texcoco y quisimos identificar la condición. La parte poniente de ese círculo todo es serranía, son Las Lomas, son la parte que sube a Interlomas, son la parte que va hacia Toluca, y en esa parte no íbamos a encontrar nada que nos aproximara; la parte llana era la parte nororiente, esa parte sí tiene espacios para lograr el esquema, sin embargo está toda poblada, tiene gran densidad de población. Entonces sólo hay dos opciones para poder ubicar el aeropuerto y esas dos opciones que encontramos eran Santa Lucía y el Lago de Texcoco.

Si hacemos memoria de cómo estaba el Lago de Texcoco veremos que en el siglo XVII, XVIII Santa Lucía tenía la mitad de Santa Lucía bajo el agua, pero ya para el siglo XIX Santa Lucía estaba completamente seca. Al inicio del siglo XX Santa Lucía ya no estaba ni cercana al lago, a la mitad del siglo XX todavía permanecía, y en todos los casos el Aeropuerto de Texcoco estaba bajo el agua.

Es hasta el tercer tercio del siglo XX, el siglo pasado, que se empieza a desecar Santa Lucía y hasta el año 2000 se puede disponer del predio, es decir, tiene escasos 20 años sin impresión hídrica en ese marco.

Cabe señalar que la parte del Lago de Texcoco es la parte salada del lago general, la parte de Santa Lucía y Zumpango, que en realidad es el Lago Xaltocan, esa parte era de agua dulce por la razón simple de que es mucho más alto y todos los escurrimientos salinos y de arenas venían al Lago de Texcoco y lavaban las tierras de arriba. Eso quiere decir que los depósitos están en Texcoco y no en Santa Lucía.

La historia muy breve es que el Valle de México estaba abierto, el Valle de México no era un valle cerrado hace muchos años, muchos miles de años, decenas de miles de años, y tenía un arroyo que corría hacia Cuernavaca, un arroyo profundo que corría hacia Cuernavaca. Los movimientos geológicos cerraron volcánicamente ese lugar y se volvió un valle cerrado y todo lo que escurría hacia Cuernavaca se atoró en el Lago de Texcoco; y a lo largo de muchos años llegó hasta 1 mil 500 metros de profundidad los depósitos de

arcillas y arenas que hay en el Lago de Texcoco, el Lago de Texcoco tenía 1 mil 500 metros de profundidad.

Entonces el lago está sobre ese manto, la mezcla de mantos de diferentes depósitos que vamos a ver en un momento, y me apuro porque yo me embebo en esto.

¿Qué resultó de esto? Que este es el Distrito Federal, es la parte final del Distrito Federal y el nuevo aeropuerto se encuentra en ese lugar. Ese lugar es la zona 3, la zona del lago, que es un depósito lacustre muy blando y compresible, es decir, se va a estar moviendo; y como dije, no es una olla lisa que se meza con los temblores, es una olla llena de topes que cuando se mecen los temblores varía. Es el centro donde hace explosión los temblores y nos afectan a la ciudad, ahí.

Pero esas arcillas rojas que se ven ahí están todavía más complicadas con el mapa de la zonificación sísmica, el mismo lugar que es de ampliación de las ondas sísmicas, el lugar rojo donde se encuentra el Lago de Texcoco.

Por eso cuando nosotros leímos toda esta información y nos dimos cuenta del análisis y vimos dónde estaba ubicado el proyecto dentro del Lago de Texcoco, en la zona de más alta sismicidad, dijimos con convicción que era el lugar más complicado. Nos dijeron que había capacidad de ingeniería, sí, pero por qué tomar el lugar más complicado, el más sensible, el más delicado para construir.

Solamente que hubieran, como dije en las pantallas anteriores, otros propósitos, entonces se justifica la idea de ir a construir hasta allá, de otra manera no queda muy claro por qué irse al lugar más complicado.

Esas son las perforaciones, la que está a la extrema izquierda es la perforación del lago de Texcoco. En el lago de Texcoco la zona lacustre, que es la primera figura, se encuentra una primera capa hasta 200 metros, son 200 metros de lodos, luego hay una capa pequeña y sigue la otra capa 500 metros más, entonces esas capas no le van a dar estabilidad nunca al lago, son capas volcánicas, porosas, que son frágiles de romperse.

El suelo entonces debe considerarse que simplificar esto, simplemente simplificar los cimientos de cualquier construcción era mucho más barato en cualquier otra parte, sobre todo si estábamos en la zona de mayor hundimiento, que viene a complicar todavía más, dicen que es la que se hunde o no se hunde más, se hunde entre 20 y 40 centímetros, según lo que señala aquí, al año, pero no sólo es eso sino que es la zona que más se ha hundido, que es la cuenca, esa zona que está hundida es la zona donde está el

aeropuerto, ese es el lago Nabor Carrillo y esta es la posición donde está el aeropuerto, el caracol. Santa Lucía está fuera de esa zona de hundimiento. Esos fueron nuestros argumentos, eso nos botó y señalamos no puede ser, hay que evitar concentrar en una sola pista todas esas cosas y otros señalamientos técnicos alternativos.

Los proyectos que han surgido en el lago de Texcoco siempre han sido con la orientación de vuelos oriente-poniente, realmente noreste-sur-oeste, pero muy inclinado, son 50 grados de inclinación, por eso la pista es 05, por los 50 grados. Ese renglón de inclinación de 50 grados siempre ha sido respetado por los proyectos, este es el proyecto de 1984, este es el proyecto de 1997, en que tomaba el Bordo de Xochiaca como ampliación de pista, y este es el último, el de 2000.

Este es el proyecto que se hizo al final del periodo de Fox, continuó el ex Presidente Calderón, ya tiene un gradiente de orientación hacia el norte, que no se explica con ningún estudio de vientos, y el último proyecto, el del lago de Texcoco, es totalmente norte-sur. Este gradiente de 50 grados altera toda la línea de vuelo, perdón, despegue y aterrizaje, debe aterrizar contra y a favor del viento. En ese marco y sin un estudio, porque lo hemos pedido y no se nos ha presentado, esta variación de 50 grados puede encontrarse con vientos de costados.

Ellos nos dicen es que está mejor, según percibimos –no hay estudio- pero según percibimos es mejor la orientación norte-sur. La respuesta nuestra es me alarmo porque quiere decir que estuvimos volando mal cien años, si lo mejor era norte-sur por qué volamos oriente-poniente; no, es que estaba bien, ¿entonces norte-sur está mal? No puede ser que las dos estén bien, y no hay una justificación. Eso también nos orilló a decir por qué. La razón es sencilla: Atenco no permitía que se volara oriente-poniente porque terminaban en sus terrenos, entonces es una manera de evitar la invasión sobre Atenco.

Para las pistas que tienen los aeropuertos hoy día son casi paralelas, esas son las pistas del aeropuerto Benito Juárez y esa es la orientación que tiene la pista de Santa Lucía, es decir no se interponen en la cercanía y pueden volar a mucha distancia, son pistas de 4 kilómetros.

Entonces, había dos sitios, Santa Lucía, que es la parte uno, y el lago de Texcoco, que es la parte dos. Esto evidentemente, tomado en referencia del aeropuerto actual, Santa Lucía, que vuelan paralelos, podrían subsistir los dos volando juntos, pero en el momento en que se determina la construcción del lago de Texcoco y éste cruza las líneas de vuelo

de los dos aeropuertos, los dos aeropuertos están condenados a desaparecer. Esa es la razón por la que tiene que desaparecer Santa Lucía, que ni la debía ni la tenía, esa alineación que tienen las nuevas líneas de vuelo.

Entonces, Santa Lucía es un terreno que es un aeropuerto actualmente, es un terreno que actualmente tiene 2,400 hectáreas libres, aloja una base militar y una base del Ejército, una base aérea militar y una base militar del Ejército.

La pista de Santa Lucía y las zonas que están edificadas son esas dos regiones, es una pista que tiene 3.5 kilómetros de distancia, es la pista más ancha existente hasta este momento con setenta y tantos metros, es de concreto, no se ha hundido, nunca ha recibido reparación de hundimiento: el concreto tiene el problema que si hay hundimientos diferenciales se rompe, el asfalto es un poco más flexible, este es de concreto, no ha sufrido ese renglón y ha operado durante 50 años o un poco más.

Entonces la propuesta es que permanezca la base dividiendo el terreno en dos partes y dejando el área militar separada, no desaparece la base de Santa Lucía, se le deja la base aérea. La otra parte libre sería la terminal comercial, en esa terminal comercial los edificios que dan servicio a la base en este momento se trasladarían a las áreas libres de la base e inclusive la gente habitacional se tendría que reubicar, eso está considerado dentro del proyecto, son las habitaciones las que se tendrían que reubicar en la zona habitacional del poblado de Santa Lucía; por lo demás, se ubicarían en los 5.5 kilómetros que hay, dos pistas de 5 kilómetros que son el suficiente largo. El nuevo proyecto que traigo yo aquí están a mil 500 metros de distancia las tres pistas, la militar y las otras dos, de manera que pueden aterrizar simultáneamente cualquier cantidad de aviones de cualquier tamaño.

Entonces todavía inclusive en ese bosque cabe una tercera pista y se puede trasladar, ese ya es un bosquejo ya orientado, esas son las dos pistas, esa es la aduana y eso es lo que tenemos actualmente, son las causales, se tienen dos pistas comerciales en el aeropuerto Benito Juárez que están muy juntas, es cierto, no es posible separarlas, pero sí se pueden utilizar alternadamente con las otras pistas que están a distancia, entonces estarían tres pistas que pueden utilizar simultáneamente; hay cargas nacionales, internacionales y 96 posiciones de abordaje que eso hay en el aeropuerto, hay una pista militar en la base aérea sin posiciones de abordaje, por supuesto ahí no hay abordaje

comercial. Entonces el aeropuerto actual debido a la cercanía no pueden operar simultáneamente, es lo que dice ese letrado.

De ahí nace entonces la propuesta de hacer un sistema alternativo integrado por dos aeropuertos, la base militar, en esa base militar la propuesta es conservar las dos pistas actuales, para algunas aerolíneas de pasajeros. Una de las observaciones que se nos hizo es que por qué íbamos a partir las aerolíneas en dos, no, no se propone eso, se propone que las aerolíneas por grupo vaya cada una y voy a poner un ejemplo, Aeroméxico se queda en la dos donde está, a lo mejor Interjet en la uno donde está y a lo mejor Volaris se va a Santa Lucía, o al revés, las internacionales también se ubicarían, cada aerolínea cada completa en una ubicación. Si bajo de la aerolíneas francesas o inglesas y quiero viajar en una aerolínea del aeropuerto me tengo que trasladar hacia allá en el tren confinado, pero no son todos los casos, la mayor parte de los casos se pueden conectar entre la uno y la dos como se hace actualmente.

La policía federal quedaría y se conservarían las terminales 1 y 2. En el caso de Santa Lucía conservar una fracción de la base militar, construir dos pistas adicionales para diferentes aerolíneas y para carga internacional. ¿Por qué la carga internacional en Santa Lucía? Porque entran muchos camiones, no toda la carga que llega al aeropuerto viene por avión, mucha carga viene por tierra, que es aterrizado en otros aeropuertos, pero no internar al país y tiene que venir en la aduana del aeropuerto de la Ciudad de México. Entonces todo ese tránsito de camiones si lo ponemos en Santa Lucía queda en línea de tránsito del circuito mexiquense, del arco norte, nos quitaríamos todo ese tránsito de vehículos que entran a la Ciudad de México.

Uno de los cuestionamientos que se nos hace es quién nos asesoró, estos son los especialistas chileno que desde el origen participaron con nosotros, ellos nos señalaron, claro se requieren estudios muy amplios y costosos que nosotros no estábamos en capacidad de afrontar, pero su comentario es que sobre los puntos que nos eran señalados como negativos, la cercanía de los aeropuertos, la altura de la Ciudad de México, no poder compartir el espacio aéreo, la contaminación por ruido, todos esos elementos no eran causa.

Dice que nosotros al presentar el proyecto alternativo contratamos al equipo de expertos de ellos y que la opinión es que te meten el de carácter técnico porque no tienen todos los estudios, pero la conclusión es la relevante, el proyecto es totalmente viable.

Hoy tenemos más información en ese sentido, la propia OACI el 9 de septiembre, bueno antes de eso, la propia OACI en el año 2013 emitió un estudio donde acepta dos cosas, una que profundizó suficiente en el estudio de Santa Lucía y la segunda que lo que profundizó le parece que tienen grandes opciones para ser una alternativa, si bien para ella que no profundizó en el estudio de Santa Lucía, profundizó en Texcoco y Tizayuca y selecciona mejor Texcoco que Tizayuca, pero no descarta en ninguna parte del documento a Santa Lucía porque no profundizó en el estudio.

Entonces la siguiente presencia de comentarios es el comentario que hace la Universidad de Amsterdam, la Universidad de Amsterdam le envía al Colegio de Ingenieros Civiles una opinión de que Santa Lucía sola puede atender 70 millones de pasajeros y esta carta no se hace pública hasta que la Universidad decide contactarnos a nosotros. Yo la envié esta carta al Colegio de Ingenieros Civiles, no la visto publicada, la hago de su conocimiento yo, Santa Lucía sola puede atender 70 millones de pasajeros con sus dos pistas.

Luego nos envía la propia Universidad este documento que es el análisis del esquema aéreo ya con un simulador, ya con tres expertos, uno italiano, un argentino y un mexicano que están en la Universidad de los Países Bajos y que nos envían y nos dicen, hay cinco pasos que dar, hay que incorporar a Toluca, hay que incorporar a otros elementos y cuando llega al paso quinto dice, si ustedes hacen el proyecto como lo tienen, pueden llegar a 80 millones, 90 millones de pasajeros, pero si en vez de 40 posiciones que era el proyecto, ponen 60, se quita la obstrucción del estacionamiento, con 60 pueden llegar a 120 millones de pasajeros con las 5 pistas que es la misma meta que persigue Texcoco. Entonces eso alivia nuestra condición de presión entre los dos aeropuertos pueden llegar a 120 millones.

Entonces si con 5 pistas se puede llegar a 120 millones y ellos van a llegar a 120 millones con 6 pistas, empieza a haber ese contraste por qué generamos esta condición.

Entonces nos dicen que se puede, las fortalezas son, nuestras necesidades y que si este equipo puede venir. Vino este equipo, estuvo en Santa Lucía, sobrevolamos en helicóptero todo el entorno, vimos las pistas, vimos todas las condiciones y ellos dieron su análisis.

Tenemos también expertos mexicanos, está Víctor Hernández y el propio capitán Abraham Luna, con una experiencia de muchos años y muchísimas horas de vuelo uno y

el otro con la experiencia de diseño y haber trabajado en la OACI, porque esos tres ingenieros también son de la OACI, nos dicen como está no se puede, claro. Hay que hacer una reingeniería de vuelo, tenemos que volver a ver los planos de vuelo y entonces podrán organizarse.

Entonces el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México, el de Texcoco, el NAICM, va a construir ahorita hasta el 2020 dos pistas comerciales y una pista de uso militar, lo que está construyendo ahorita son sólo dos pistas comerciales. Esas dos pistas comerciales al arranque van a cerrar Santa Lucía y con estas dos tienen que atender Policía Federal, el Ejército, la Presidencia, los particulares, la carga y el vuelo comercial, con esas dos pistas al arranque, se van a tener menos pistas que las que tenemos ahora y menos exclusividad.

Sí el Ejército o la Policía tienen necesidades de volar, van a cerrar una pista para uso por la razón de que esto fuera, emergencias, desastres, DN-III.

Entonces no es tan clara la solución, pero ya con la tercera pista igualarían la condición que tenemos ahorita con mejor separación entre las comerciales.

El plan original era que de 2040 a 2060 se iban a construir otras tres pistas para tener 6, es hasta entonces que se tendría la segunda etapa, no de inmediato.

Ese es el proyecto de las pistas que se tiene en dos etapas, son 6 pistas, primera y segunda etapa. La primera etapa actualmente la que se está construyendo son sólo esas 3, contando con que la de uso militar todavía no inicia su construcción. Si revisamos entonces el inventario que se tiene con la terminal y con las aduanas y con la cuestión del depósito de carga, la base militar, todo eso tendría que incorporarse dentro del nuevo aeropuerto de Texcoco.

Lo que tenemos actualmente es prácticamente lo mismo, dos pistas que podemos considerar dos pistas de Texcoco están separadas, podrían operar simultáneamente y las dos pistas del aeropuerto no pueden operar simultáneamente siempre, en algunos casos sí, 96 posiciones contra 140 y el proyecto que se plantea para la base militar tiene una pista que es exactamente lo que hay en este momento, lo que tendría la primera etapa más posiciones.

La idea sería construir entonces el complemento, todo esto que se va a eliminar llegar a las posiciones con un crecimiento de 44 posiciones, tendríamos las mismas posiciones que va a tener Texcoco, eso es lo que se construiría en Santa Lucía.

Si se construyen dos pistas y una terminal en Santa Lucía y 44 posiciones se tiene lo mismo, la diferencia es que esta construcción se hace en 3 años y la otra construcción se dice que van a terminar en 2021 y van a operar en el 22, lo cual tiene sus reservas pero digamos que tomando eso y 20 años después tendrían las 6 pistas, aquí ya habría las 5 pistas al terminar el tercer año. Esa es la diferencia, ya estaríamos en condiciones de operar holgadamente si además se incorpora Toluca y se incorpora Cuernavaca, pueden tener muchas facilidades.

Ese es el esquema en general, la diferencia más grave es que la primera etapa, nada más las primeras tres pistas son las que cuestan los 300 mil millones de pesos, no todo el aeropuerto de Texcoco, sólo las tres primeras pistas y de las 5 pistas en funciones se requiere una inversión de construcción de 70 mil millones de pesos más y tal vez 30 ó 35 mil más para adecuaciones viales. Si nos da tiempo y me dejan espacio les enseño lo de la vialidad, que son las cosas más técnicas que a lo mejor no resuelve, pero habría 5 pistas en operación. Ese es el marco conceptual general.

Ya esto es presupuestal. Este es el presupuesto que presentó el aeropuerto, AARUP presentó este presupuesto en 2014, nosotros para poder hacer equiparable los costos de inversión tomamos sus costos y con esos costos hicimos valores primero de 2015, se igualaron a 2014 y calculamos lo del sistema aeroportuario del Valle de México que son Santa Lucía y México el SAVAM. Entonces vimos que tenía un costo en aquel momento de 63 mil millones de pesos con todo, haciendo hincapié y con un calendario de 30 meses.

El tiempo programado para la primera etapa es de 6 años y el tiempo para la segunda no está precisado; en esos 3, esos 2 años y medio que son 30 meses podría estar listo el SAVAM.

¿Qué presupuesto tiene Santa Lucía? 70 mil millones de pesos que nos hizo una carpeta el ingeniero Riobóo que aquí traigo, 30 mil millones de adecuación vial y servicios y hasta 100 mil millones podrían ser la pérdida de obra y la pérdida de compromisos. De todos modos son 200 mil millones por todo el aeropuerto contra 280 por la primera etapa. Si concebimos que la segunda etapa pueda costar casi lo mismo, 200 mil millones, la diferencia entre ambas inversiones es muy grande.

Esos son los criterios fundamentales en los que nosotros basamos el asunto, esta es la diversificación de vialidades y esos son los principios, ¿cómo estoy de tiempo; que yo creo que ya rebasé con mucho, verdad; sigo?

Bien. Las vialidades tienen otro sentido importante, este marco azul y rojo que está aquí abajo es el aeropuerto de la Ciudad de México. Actualmente las líneas de llegada al aeropuerto son fundamentalmente el Circuito y el Viaducto, son las líneas de llegada. La mayor parte, el 82 por ciento de los pasajeros viven en la zona poniente, son los excesos, la mayor parte de los pasajeros viven en la zona poniente, por lo tanto agobian el Viaducto, que es la línea principal. Construir el Aeropuerto de Texcoco continúa ese embudo, ese embudo que va hacia allá, hay que invertir una gran cantidad de dinero en vialidades adicionales para poder desahogar.

Al tiempo. Suponiendo que de verdad se lleguen a los 120 millones de pasajeros, si para tener 40 millones de pasajeros ahorita necesitamos 20 millones de habitantes en la zona centro conurbada, la megalópolis, los 7 Estados que usan el aeropuerto tiene 42 millones de habitantes y esos generan 40 millones de pasajeros, para tener 120 millones de pasajeros se infiere que vamos a tener entre 80 y 100 millones de habitantes. No nos vamos a poder mover.

Jalar hacia el centro todo esto, son 100 millones de habitantes, más o menos para darnos una idea, 120 millones de pasajeros al año son 10 millones de pasajeros al mes. Esos 10 millones de pasajeros generan 2 viajes de automóvil, el automóvil que los lleva y los deja y que luego se va cargado o no y el automóvil que va por los que llegan, no son los mismos, va por los que llegan y luego los va a llevar a donde vayan, entonces esos 10 millones de movimientos se vuelven 20 millones de movimientos vehiculares, dónde vamos a estacionar.

Hay 400 mil residentes diarios en el aeropuerto que toman aproximadamente 100 litros por persona, son 40 millones de litros para abastecer el aeropuerto sin contar la carga de aeronaves, de lavado, 40 millones de litros adicionales en una zona en la que no hay agua disponible.

Entonces todas esas consideraciones son las que nos llevaron a tratar de generar un cambio.

¿Cuál es el cambio? Ir a Santa Lucía genera una línea perpendicular norte-sur en vez de oriente-poniente, que desahoga, pero además hay otras vialidades como el Circuito

Bicentenario que está en el segundo piso que todos conocemos y en la terminal final de la Venta Chamapa.

Todas estas vialidades, Circuito Exterior Mexiquense, Bicentenario, Chamapa e Insurgentes existen, no hay que construir más que este tramo de 5 kilómetros, que no existe, aunque es un derecho de vía. Esa es la inversión en vialidades, ese derecho de vía es lo que falta por construir, todo lo demás existe, que es Avenida Insurgentes, la Autopista Mexiquense, el Circuito Exterior y la continuación del Circuito Exterior Mexiquense.

Entonces esta es la línea faltante, hay que hacer adecuaciones viales, sí, hay que hacer trébol, hay que hacer acceso, hay que hacer descenso, seguramente, pero es una inversión menor contra toda la intención de tener que generar vialidades para el Lago de Texcoco.

El Lago de Texcoco tiene una sola vialidad, que es la carretera que va del aeropuerto a Texcoco, las otras vialidades paralelas son la Carretera de Texcoco-Lechería y la Carretera que está por el otro lado del lago, Nabor Carrillo, que es la de los Reyes-Texcoco, hasta ahí; el Circuito Exterior Mexiquense que sí llega al punto y lo demás está dentro de la Ciudad de México. Hay que generarle vialidades nuevas.

Consideraciones financieras. La mejor alternativa pues es aprovechar las construcciones existentes. Se dice, con toda razón, es cierto, que al irse por la alternativa de Santa Lucía se perdería la obra, se perdería o no se podría aprovechar con tanta eficiencia rentable la obra de Texcoco, pero se pueden pasar para allá instalaciones de seguridad, se pueden pasar para allá instalaciones de servicio Probosque, parte de la Secretaría de Agricultura, Pesca, que con instituciones que no tienen por qué estar dentro de la ciudad, no reciben ni rinden un beneficio a la ciudad, son instituciones que van a lo rural, que van a lo marino, que van a la alta montaña o a la frontera, que no tendrían que estar ahí y podrían muy bien aprovechar la instalación efectuada hasta el Lago de Texcoco. Eso no recupera todo lo invertido pero hace menor la pérdida en ese renglón.

Lo que no se dice es que construir Texcoco también trae una pérdida de aproximadamente 100 mil millones de pesos, porque van a destruir, a terminar, a demoler el aeropuerto de la Ciudad de México, que tiene una vida útil remanente que tiene un valor y que dejamos de aprovechar; invertimos los mexicanos en otro lado teniendo todavía servicio por prestar de parte del aeropuerto Benito Juárez, que exponemos si se

le quita carga funciona bien, funciona bien con sobrecarga, sin sobrecarga debería seguir funcionando bien.

También se va a destruir Santa Lucía, una base estratégica, que va a quedar como base de helicópteros, eso no remedia la posición estratégica de Santa Lucía, es desaparecer la base y dejar ahí un alivio de helicópteros, la verdad tienen que hacer otra vez la base en otro punto.

Esas dos destrucciones, más la casa colorada, que es el sistema de drenaje profundo, que atropella las pistas, las pistas pasan por encima de la casa colorada, hay que quitarlas. La casa colorada costó 60 mil millones de pesos, debe tener una vida remanente de la mitad, 30 mil, más lo que cuestan los aeropuertos, es el costo que no se está diciendo que se pierde con Texcoco, entonces yo no digo que es igual, pero hay también un esfuerzo y una pérdida que aceptar por parte de la construcción de Texcoco.

En el caso Santa Lucía no se requiere comprar ni cambiar uso de suelo porque es aeropuerto, no hay nada que impacte el estudio porque ya es un aeropuerto autorizado, no requiere obras de protección hidráulica, es una zona más alta que la zona de inundación de los lagos, ya vimos ahorita que es la parte que primero se desecó, el monto es considerablemente por la renovación, no se requieren nuevas vialidades, eso es absoluto, sí se requieren algunas mejoras y el valor de inversión considerado a 280 mil debería considerar la pérdida de los aeropuertos.

Más consideraciones financieras. Se tiene que crear, ese es un gravamen contra San Lucía, un tren confinado que vaya del aeropuerto Benito Juárez a Santa Lucía, confinado porque tiene que ser exclusivo para que vaya y venga el pasajero, tiene que tener cuando menos dos carriles para que si por alguna razón no funciona uno se salga el tren, se estacione, otro lo sustituya y todo mundo llegue a tiempo, esa es una inversión que está considerada dentro de los 30 mil que pusimos aparte.

¿Qué distancia hay por esa autopista? 28 kilómetros entre esos, el total del recorrido, más los 5 kilómetros sería de 41 kilómetros, en 32 minutos estimamos, 40 minutos entre ascenso y descenso de un aeropuerto a otro solamente para los pasajeros que fueran a hacer contacto entre líneas que están entre los dos aeropuertos, porque pudiera ser que lo hicieran entre sus líneas; se reducen los volúmenes de obra, es una terminal muchísimo más pequeña, no hay que construir más que dos pistas, no seis, no hay que construir todo lo que está en Benito Juárez.

En una entrevista, en una reunión que tuvimos me decía uno de los ingenieros, nosotros tenemos, en ese momento se decía que 20% de avance o 30, lo que ellos decían, tenemos 30% de avance; ustedes no tienen nada, le dije, el sistema va a ser de 5 pistas y ya tenemos 3, tenemos 3 pistas que funcionan hace 100 años, hace 50 la tercera, eso es 60%, además en funcionamiento probado.

Texcoco es un proyecto que tiene muchos estudios, pero que nunca nadie jamás ha volado ahí, nunca nadie jamás ha aterrizado ahí, nunca nadie ha construido ahí en el lago, menos con ese sistema, que es un sistema de innovación, que no sabemos si va a dar resultado.

Entonces, en cuanto a dudas de innovación quién sabe quién esté más en duda, porque además cambiaron la orientación, porque además no sabemos si va a poder controlar el siguiente hundimiento, en 10 años el aeropuerto de Texcoco va a estar hundido entre 2 y 4 metros, va a haber bajado 4 metros más y eso va a hacer que sea más riesgo, todas las obras hidráulicas y todas las obras de pista van a tener un gasto de mantenimiento muy alto.

Es un diseño más ligero, es recomendable que tenga dos pistas y el costo de mejoramiento de vialidades es muchísimo menor. Las consideraciones sociales, de todos modos Santa Lucía, aquí es donde está la diferencia más grande.

Santa Lucía, es generar un polo de desarrollo, al hacer Santa Lucía se van a generar hoteles, bodegas, taxis, sitios de almacenaje y por supuesto toda la habitación que se mueve para allá, pero no es un polo de desarrollo inducido, es el polo de desarrollo natural de ese tipo de instalación; al hacerse el aeropuerto va a explotar un crecimiento poblacional ahí.

Texcoco tiene ese crecimiento, pero además induce lo que ellos llamaron aerópolis, es decir el desarrollo de todo un complejo inmobiliario que es el objeto, eso explica por qué está uno dispuesto a pagar una instalación de cimentación tan compleja, de mantenimiento tan grande, con tantas limitaciones, para provocar, inducir ese otro polo de desarrollo, no el normal de la instalación.

Entonces aquí se produce un desarrollo local, sí lo produce pero no en la dimensión que se programa para Texcoco. Genera empleo directo e indirecto por supuesto, servicios periféricos, se dividen los servicios en dos, lo que quiero decir es que con el agua, como quiera ya está satisfecha el agua del aeropuerto Benito Juárez, entonces nada más hay

que generar agua para dos pistas y una terminal pequeña, en vez de generar agua para toda la instalación de Texcoco, porque además proviene del Estado de México, ya no provendrá de la que tenemos concentrada aquí.

Mejoramiento vial, es necesario, una consideración adicional es los conflictos que se tienen con las poblaciones, los pueblos originarios que están en contra del proyecto.

Ambientales, creo que es la última consideración, las consideraciones ambientales están a la vista, han modificado, afectado los términos ambientales han intervenido el medio ambiente de una manera muy grave, van a cambiar la humedad del suelo al desecar el lago de Nabor Carrillo, van a empezar a volar como otro suelo que tiene otra humedad a la que están acostumbrados; pero no solo eso, sino que han modificado la orografía, quitaron ya cerros y crearon socavones, ambos cerro y socavón van a modificar las corrientes de aire, el cerro que era obstáculo liberó esa corriente de aire y se va mover el estudio que se tenía, y el socavón va a provoca un freno de las corrientes y eso va a cambiar ese estudio. Si no nos han presentado el anterior para cambiar los 50 grados, ese que prevea los cambios, tampoco.

Lo más grave es lo que señalaba en una entrevista uno de los participantes que decía ya acabamos de hacer daño, sigamos con la construcción. Eso no es así. Le han hecho daño a la ecología por dos pistas y el 20% del edificio, faltan 4 pistas, falta otro edificio y todas las calles de tránsito que son muchísima más superficie que la superficie de las pistas. Todo eso tiene que ir soportado con acarreos, con material pétreo, con excavaciones y lo más grave con lodo que se saca y va y se tira en tiraderos habilitados, eso va a ser el daño ecológico, amén del lago de Nabor Carrillo y la afectación del parque que van a tener que quitar los nidos de ahí porque está fuera de reglamentación, la reglamentación de base dice que los nidos y las concentraciones de ave deben estar a 8 kilómetros y el parque está a 3.

Entonces han habilitado algunas cosas que pueden constituir dudas sobre el funcionamiento. Las consideraciones aquí es las estaciones aeroportuarias, su ubicación, el área donde se ubicará el aeropuerto afecta Chimalhuacán que es el parque Cruikshank y presenta afectaciones todas la que he comentado.

Pero como decíamos todavía falta, lo que va afectado es el 20% del daño ecológico que se va a causar, faltan 4 pistas, todas las calles de tránsito y otro edificio terminado; lo que se lleva afectado es el 20%, entonces no es menor el prevenir ese daño.

Eran las consideraciones técnicas, repito, me voy más rápido, es preferible aprovechar las dos instalaciones, tener dos ubicaciones permite también que si algo pasa en el aeropuerto se inunda, se afecta tener otra estación donde poder resolver, la seguridad de despegue y aterrizajes no están todos en Santa Lucía, no pasan por la Ciudad de México, todos los que van a Texcoco tienen que pasar por la Ciudad de México porque el giro aunque ya no aterrizan dentro de la Ciudad, el giro que van a dar lo van a ir dar al sur para poder tomar de frente las pistas sur-norte. Esta es la opinión técnica, esta es la OACI y estos son los planos, Santa Lucía es esta parte de acá, estas son las zonas habitacionales y en todos los planos está protegida, esta es la zona aeroportuaria, esa es la zona que pudiera tener niveles de agua que no afecta el integrar a Santa Lucía, un poco de la memoria fotográfica de Santa Lucía.

En esta que sigue se ven los espacios abiertos de Santa Lucía, no hay obstáculos orográficos, no hay cerros, no hay montañas que puedan estorbar, pues ahí aterrizan todo el tiempo y ya.

Esto son ejemplos de ciudades aeroportuarias, ya abusé creo que mucho, esos son los datos más importantes. Les agradezco su paciencia, pero algo muy importante dejar establecido los motivos que nos llevaron a tratar de generar una alternativa.

Muchísimas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Escuchamos con atención el planteamiento, muy interesante, además creo que hay situaciones que nos ponen en contraste con la otra posición que ya hemos escuchado cuando menos en dos ocasiones, esta que nos acaban de hacer es lo que vamos a efectuar a través de la *versión estenográfica*, es poner los planteamientos, poner la antítesis que se nos presentó el día de ayer y vamos a estar en contacto, en comunicación porque seguramente habrá todavía después de esta reflexión que tengamos todavía algunas dudas que podríamos ir dilucidando con la intervención de ustedes si son tan amables.

Yo rogaría al diputado Jorge Triana, Secretario de la Comisión, nos haga favor de apuntar a los que deseen hacer uso de la palabra, ir dándole la pregunta, rogándoles brevedad en la concreción a la pregunta para darle oportunidad a nuestro invitado especial de comentar.

Por favor, Jorge.

EL C. SECRETARIO.- ¿Alguien quiere hacer uso de la palabra?

Diputado Urincho, diputado Lerdo de Tejada, diputada Elizabeth y posterior, yo.

Diputado Martínez Urincho, por favor.

EL C. DIPUTADO ALBERTO MARTINEZ URINCHO.- Le agradezco diputado Secretario.

Muchas gracias ingeniero Samaniego. Como ya lo mencionaba el diputado Gaviño, Presidente de esta Comisión, ya hemos tenido una serie de presentaciones escuchando las versiones técnicas de todas las posibilidades que se están dando ahorita en torno a la salida de esta necesidad de solventar el tema de servicios aeroportuarios.

Me queda claro una reflexión que usted hizo, la ingeniería en estos momentos a cómo está ese desarrollo, casi lo podrá todo, el ingenio humano, el avance científico, tecnológico, ha dado pauta precisamente a que podamos sobrepasar retos importantes y lo menciono porque hemos escuchado también a los técnicos, a los ingenieros constructores inclusive en el tema de Texcoco, en donde prácticamente hemos encontrado solución a todo.

Me parece a mí algo muy importante o me queda la duda y le confieso soy ignorante en ese tema, pero en el tema de lo que es la orientación de la pista, creo que es un tema, un punto medular. ¿Por qué tiene radicalmente un cambio de sentido, tiene un cambio de sentido y me surgía a mí el por qué este cambio de sentido y que si en la actualidad en esa proyección que tiene el Aeropuerto de Texcoco presentará una seguridad a las operaciones ya de despegue, de aterrizaje en ese mismo?

Lo comento, ingeniero, porque he escuchado con recurrencia de que los avances de la ingeniería, los avances científicos y tecnológicos nos deben solucionar todo, y viene a tema de que son soluciones muy costosas.

Yo al escuchar este tema de lo que es la alternativa de Santa Lucía, me queda claro el espíritu de lo que ha estado planteando el Presidente Electo, el licenciado Andrés Manuel López Obrador, de que no solamente en la política tiene que haber un tema de austeridad y racionalidad de los recursos, sino que todo lo que implica la vida pública como en este caso este tipo de obras de infraestructura de gran impacto también que haber criterios de austeridad y de racionalidad precisamente en los proyectos.

Es un paradigma que van a tener precisamente hoy los ingenieros o la ingeniería de cómo poder resolver técnicamente estas dudas o estos problemas que se nos presentan con un tema de austeridad y de racionalidad, porque hoy la diferencia que usted nos está

diciendo es y con la proyección que tiene de Texcoco es casi de 100 mil millones de pesos.

El tema que ahorita lo que se está estableciendo es una situación de que es provisional ahorita el arranque de Texcoco o bueno si fuera el caso, con nada más tres pistas, a la postre o a futuro las 6 pistas, y me llama la atención por qué la OACI no fue enfático en ese tema, porque creo yo, diputado Gaviño, que esta organización especializada debe haber contemplado este tipo de estimación, independientemente del asunto técnico creo que también va implícito el tema financiero y por qué no lo hizo la OACI.

Creo que esas eran mis dos preguntas, en todos estos comentarios, dos puntualidades: el tema de la orientación, de la pista, si nos va a dar seguridad y este tema de por qué la OACI no consideró independientemente el asunto técnico también el tema financiero.

Eso sería por parte de nosotros, ingeniero Samaniego, y felicitarlo al escuchar su trayectoria. Sabemos que ustedes son excelentes ingenieros que saben de lo que están hablando y lo que pueden proponer a los gobiernos o a los futuros gobiernos y cuenta que con nosotros va a contar siempre en la atención, la apertura como lo ha hecho el Presidente Gaviño, de que hoy en estos diálogos, foros, reuniones de trabajo, se han estado escuchando a todas las partes involucradas. Le agradezco, ingeniero, por sus respuestas.

Diputado Presidente, le agradezco.

EL C. SECRETARIO.- Adelante, diputado Lerdo de Tejada.

EL C. DIPUTADO GUILLERMO LERDO DE TEJADA SERVITJE.- Gracias, diputado Triana.

Ingeniero, muchísimas gracias.

De verdad le aprecio la posibilidad de reunirnos, información muy interesante la que nos comparte sin lugar a dudas como bien lo comenta el Presidente de la Comisión, la posibilidad de contrastar información, datos, posiciones, visiones, es muy enriquecedor. Así que le agradezco mucho, por lo menos yo es la primera vez que tengo la oportunidad de escuchar ya con más claridad y algunos detalles adicionales en la propuesta del aeropuerto Santa Lucía, se lo agradezco mucho.

Me surgen por supuesto muchos comentarios, estuve tomando nota prácticamente todo el tiempo, sin duda esto pudiera dar para una larguísima reunión de trabajo, sobre todo

porque hay muchos detalles, pero si me permite hacerle algunos comentarios y de ahí si pudiera abordar algunas respuestas, se lo agradecería muchísimo.

Como bien usted nos comentaba, ingeniero, el aeropuerto como se tiene hoy contemplado tendríamos en términos generales un costo de 100 mil millones de pesos por la cancelación más cerca de 100 mil millones de pesos más por la construcción de Santa Lucía, es decir, estaríamos hablando de un costo de cerca de 200 mil millones de pesos por la cancelación de Texcoco y la cancelación del proyecto de Santa Lucía, contra los 88 mil millones de pesos que implicaría la terminación de Texcoco. No sé si el comentario pareciera que nos costaría cancelar Texcoco e iniciar la construcción de Santa Lucía alrededor de 200 mil millones de pesos contra 80 mil millones de pesos que implicaría terminar Texcoco.

Por otro preguntar si ustedes han determinado la fuente de financiamiento del proyecto de Santa Lucía, es decir, si ya tenemos claridad, si va a ser un proyecto que estos 200 mil millones de pesos saldrían del erario.

También comentar que hace unos días tuve oportunidad de revisar algunos documentos del Colegio de Ingenieros que hablaban que la cifra de los 70 mil millones de pesos que costaría la terminal o las adecuaciones en Santa Lucía desde el punto de vista del Colegio de Ingeniero no era la correcta, ellos hablaban de que en la aproximación de un presupuesto para esa terminal sería más cerca a los 200 mil millones de pesos, me interesaría saber si hay algún comentario al respecto.

Por otro lado, saber si ustedes han elaborado o cuentan ya con los estudios de impacto ambiental de Santa Lucía, es decir, se ha comentado aquí mucho sobre los posibles riesgos al medio ambiente en el proyecto de Texcoco, nos han comentado también los responsables de la obra de Texcoco los proyectos de mitigación, la participación de universidades, del Instituto Politécnico Nacional en programas de remediación, pero saber si ustedes, también ya sabemos cuál va a ser el impacto ecológico en Santa Lucía.

Saber también si es posible si ha habido alguna consulta en Santa Lucía o hay algún acuerdo o el beneplácito de la comunidad sobre el aeropuerto.

Finalmente preguntarle, ingeniero, si los por lo que nos han comentado 64 dictámenes técnicos de organizaciones internacionales como OASI, como MITRE, el Colegio de Ingenieros, el Colegio de Arquitectos, es decir, todas aquellas organizaciones de especialistas que han emitido un pronunciamiento sobre la posibilidad y la viabilidad y el

argumento de que Texcoco es el mejor lugar para construir el nuevo aeropuerto están equivocados desde su punto de vista.

Le agradezco de verdad nuevamente mucho la oportunidad de este intercambio.

EL C. SECRETARIO.- Gracias, diputado. Diputada Elizabeth.

LA C. DIPUTADA JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA.- Gracias.

Muy brevemente.

Muchas gracias por haber venido, yo creo que nos hacía falta tener la otra perspectiva con mayor amplitud y eso nos da mayores elementos para un análisis más profundo.

Yo nada más, digo, tengo muchas dudas pero creo que tendré que estudiar más el tema, por lo pronto me surge la duda: Usted menciona en su exposición que en Aerópolis, en otras partes del mundo, como se pretende establecer aquí en Texcoco, el impacto al medio ambiente, el impacto negativo asciende a 20 por ciento, usted menciona que todavía faltan 4 pistas por construir en el caso de Texcoco.

Para hacer un análisis comparativo: ¿Usted tiene algún ejemplo de otro Aerópolis en otra parte del mundo, realmente cuál fue el impacto total negativo que se efectuó contra el medio ambiente?

Sería todo, gracias.

EL C. SECRETARIO.- Gracias, diputada.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias. Aquí a título de pregunta y como miembro de la Comisión, no como Presidente, porque tiene uno que separar su postura.

A ver, hace 50 años, 50, 60 años, se decía que no se podía construir el Metro en la Ciudad de México por ser un terreno lodoso, porque había de diferentes tipos de terrenos y se atrasó la obra cerca de 10 años por lo menos por situaciones de decir que no se tenía la tecnología suficiente como para poder construir Metro en la ciudad.

Sin embargo se desarrolló una tecnología en ese entonces nueva que eran los famosos cajones y se empezó a construir el Metro de esa manera y resultó ejemplo en el mundo. De hecho Chile, por ejemplo, que también es una zona sísmica, no con terreno lodoso, sin embargo se empezó a construir con la tecnología mexicana el Metro, y así empezó a construirse.

Entonces yo aquí primero la pregunta que yo les quisiera hacer en primer término es, porque además ayer nos explicaban que el terreno que se construyó, que el aeropuerto tiene las mismas características del lago, porque finalmente también fue parte del lago el terreno actual del aeropuerto, nada más que ahí no tiene cimentación y que se está hundiendo y se va a seguir hundiendo, efectivamente, que ya tiene no sé cuántos metros, 7 metros de asfalto y asfalto y se le van a seguir echando porque se va a seguir hundiendo. Mientras más saquemos agua más se está hundiendo, así pasa en todo el oriente de la ciudad.

Lo que sí nos afirmaron es de que la planta de cimentación que se pusieron, toda la cimentación que ya tiene, todos los pilotes, van a evitar lo que está ocurriendo en el terreno del aeropuerto actual, que no tiene nada que ver el aeropuerto nuevo con la cimentación que se está haciendo con el aeropuerto actual que no tiene cimentación, que no tiene carga.

Ahora bien, el asunto es, bueno, primero yo no creo que se pueda utilizar mucho esa infraestructura si la utilizamos para otra cosa, o sea, a mí no se me ocurre que se pueda usar ahí en esa gran plancha que hicieron ahí, que ya la fuimos a ver y ni aunque hiciéramos una gran pista de baile con todo el oriente de la ciudad podríamos utilizar esa infraestructura.

Yo creo que sí va a ser desaprovechada en un gran, gran porcentaje, porque es una obra impresionante la que hay ahí, no estoy calificando si es buena o mala, es una gran obra. Entonces, independientemente de lo que se vaya a usar, si no es para aeropuerto no creo yo que se pueda usar en una gran medida para otra cosa, entonces su punto de vista me interesa mucho.

Un poquito lo que preguntaba el señor diputado Lerdo de Tejada, en el sentido del financiamiento, porque a mí me quedó claro el día de ayer que el financiamiento de esta obra que se está haciendo en Texcoco es del TUA. ¿Cuál es el TUA? Es en gran medida todo lo que pagamos los que viajamos en avión, llegamos y pagamos casi el 40, 50% de nuestro boleto, ese es el TUA, ese va a un fondo, a un fideicomiso, ahí se va sudando ese recurso y ese recurso sirve como financiamiento para el préstamo adicional.

Ya se gastó ahí 40 mil millones de pesos de ese famoso TUA, que además se incrementó en un porcentaje importante, porque antes el aeropuerto tenía pérdidas, tenía que meterse recurso fiscal, ahora ya no tiene pérdidas, tiene ganancias y esas ganancias son

el fideicomiso. Ese fideicomiso está utilizándose para pagar la obra del aeropuerto, ya se gastaron ahí 40 mil millones de pesos.

Si de pronto se suspende el aeropuerto, no sé si ustedes tengan ese estudio, porque además no lo debieran de tener tampoco, porque finalmente son de los expertos financieros, pero yo lo dejo aquí planteado, vamos a invitar a expertos financieros a que nos platicuen sobre este tema, pero si ustedes saben algo se los agradecería, es decir todo el TUA está en un fideicomiso, ese fideicomiso ya se gravó a no sé cuánto tiempo de años para pagar esa construcción, se está financiando con el TUA. Si se deja de construir vamos a perder los 40 mil millones, más 60 mil millones de pesos que tenemos que pagarles a las empresas, trescientas y tantas empresas que están trabajando ahorita, entonces vamos a pagar 100 mil millones de pesos sin aeropuerto, si se deja de construir.

Nos dicen: "Faltan 88 mil millones para acabar el aeropuerto". Es decir, si no hacemos el aeropuerto perdemos 100 mil millones de pesos, si hacemos el aeropuerto de Texcoco 88 mil millones de pesos nos faltan, Texcoco.

Ahora, no se hace en Texcoco, se hace en Santa Lucía, pues son los otros 100 mil millones de pesos, o 120 mil millones de pesos. ¿El financiamiento de dónde? Porque finalmente si no lo hacemos de todas maneras ya debemos el dinero, quién lo va a pagar, esa es una pregunta al aire, ustedes son nuestros invitados, no son responsables de nada de esto, pero queremos tener elementos para entender el problema.

88 mil millones de pesos más, tenemos aeropuerto; 100 mil millones de pesos de pérdida, no tenemos aeropuerto. ¿Cuánto más a Santa Lucía? Ese sería mi planteamiento.

Finalmente, actualmente el 70% de pasajeros de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México es del surponiente y del norponiente de la Ciudad de México. ¿Cómo se van a mover a esta zona? Usted ya nos hizo más o menos el esquema, el planteamiento, estamos hablando de cerca de 30 y tantos kilómetros de interconexión entre el aeropuerto actual con Santa Lucía.

Esta situación, cuando la gente venga del extranjero, llegue al aeropuerto actual, se tendrá que mover en un alto porcentaje, porque si separamos llegada nacional y llegada internacional, a mí juicio está muy lejos. No sé si ya tengan ese estudio, ya lo pensaron ustedes cómo se moverían. Esas serían mis preguntas. Gracias.

EL C. DIPUTADO JORGE TRIANA TENA.- Gracias, Presidente. Yo tengo también unos cuestionamientos.

Primero, ingeniero, felicitarlo, fue muy precisa la presentación, creo que ninguno de los que estamos aquí teníamos idea del nivel como tienen ustedes aterrizado el proyecto y previsto en muchas de las aristas, existen muchas dudas en el ambiente y la realidad es que pocas veces tenemos oportunidad de escucharlas en este momento, nosotros seremos caja de resonancia de la manera más objetiva posible para poderlo establecer.

Yo de hecho tenía muchas preguntas, ya no tengo tantas preguntas, ya nada más tengo dos, se me redujeron de manera significativa, pero creo que son importantes porque más que preguntas son preocupaciones.

La primera tiene que ver con los estudios, mire ya nos dijo usted, ingeniero, que, quiero entender que así, que un grupo de especialistas chilenos dio el aval, dijo que hay viabilidad, dijo que es un buen proyecto y que fue positiva la respuesta o el dictamen que hizo este grupo de especialistas.

Segundo, usted nos dijo que también la Universidad Ámsterdam hizo lo propio, ustedes ni siquiera solicitaron, entiendo yo, ese estudio, sino que se los hicieron llevar ya que estaba terminado y también me parece de mucha valía y que algunas personas en lo particular, entre ellos el capitán también suscribe el proyecto al respecto; incluso nos comentó usted hace un momento que la organización de Aviación Civil Internacional parcialmente había dado su venia sobre el proyecto, bueno no dio su venia, dijo que tenía que estudiarlo pero que no lo veía mal, en palabras llanas, llanamente así fue.

Quiero preguntarle si existe algún otro estudio de viabilidad o factibilidad económica, técnica, aeronáutica seria, de valía que puedan tomar los ciudadanos como punto de referencia para tomar una decisión en la encuesta, en la consulta que se va a llevar a cabo.

Mire voy a esto, a mí me parece muy valioso el trabajo que ustedes están haciendo, lo que yo veo que enturbia el trabajo que ustedes están haciendo, con todo respeto lo digo, es la consulta porque está ya demasiado próxima y el cúmulo de información que tenemos al respecto pues no va a bajar con la velocidad que se debiera para poder tomar una decisión a conciencia, entonces sí sería importante saber si existe algún otro.

Aquí me ligo a una preocupación muy concreta que tengo que me despierta en este momento, mire, el día 21 de agosto de este año el Presidente electo hizo una declaración, en su declaración dice: No sabemos todavía si es viable el proyecto de Santa Lucía, solo

sabemos que saberlo va a costar 150 millones de pesos y el estudio tardará en realizarse alrededor de 3 o 4 meses. Esto lo dijo el Presidente electo y lo dijo el 21 de agosto.

Si tomamos en cuenta lo que dijo el Presidente electo, quiere decir que no vamos a saber si el proyecto que ustedes están promoviendo es viable hasta el 21 de noviembre o 21 de diciembre; entonces, la encuesta viene antes, quiere decir que vamos a tomar una decisión los ciudadanos sin saber si es viable o no el proyecto, qué tal si en una de esas gana el proyecto de Santa Lucía en la encuesta que ya dijo el Presidente también que la va a hacer vinculatoria, es una encuesta que no es oficial claramente, bueno de hecho el vocero de la Presidencia dijo hace un momento que no tiene validez legal, pero el Presidente dijo que la va a hacer vinculatoria, se respeta esa decisión. Qué tal que gana Santa Lucía, está ganando un proyecto del cual no sabemos su viabilidad técnica con certeza y no lo vamos a saber hasta final de año.

Entonces a mí sí me preocupa esta parte y me remito a la declaración que hizo el Presidente electo, no es una opinión mía, no es una opinión de alguien más, es lo que dijo el Presidente Electo. Entonces esa es una primera inquietud que tengo, el tema de los estudios de la viabilidad, de la certificación del proyecto.

Voy al segundo punto, mire usted, me parece muy importante este tema, me parece trascendental, sobre todo por lo que estamos viviendo y por el sentir de la sociedad, le voy a mencionar algunos casos: construcciones prácticas, oceanografía, OHL, grupo Higa, etcétera. Mire, ha sido falta de transparencia y de claridad sobre las cosas.

El ingeniero José María Rioboo intentó participar en un concurso de licitación para diseñar las pistas y los rodajes del aeropuerto de Texcoco, en alianza con una empresa me parece inglesa que se llama Aru Blasting, un contrato por ahí de mil 566 millones de pesos, lo cual es muy válido, no es ilegal, se respeta muchísimo, está muy bien. Mi pregunta es la siguiente, yo sé que aquí no está el ingeniero Rioboo para responderme, pero bueno hago extensiva esta pregunta también a usted, ingeniero y la hago con mucho respeto además, ¿usted, el ingeniero Rioboo o alguna otra persona que esté promoviendo este proyecto tiene un interés de participar como contratista en la obra, eventual obra del Aeropuerto de Santa Lucía o también en el de Texcoco, tiene algún interés económico al respecto? No es ilegal, ingeniero, no está mal, de hecho este trabajo me parece sensacional para que sea una plataforma de negocio importante, pero es muy

trascendente que lo sepamos y lo sepa la sociedad desde ahorita, sí tengo el interés, a lo mejor se le dé un contrato, a lo mejor no. No lo sé.

Es importante que lo sepamos porque usted mencionó hace un momento, lo cito textualmente, *esto fue lo que hicimos después de que el grupo que nos invitó a trabajar, yo quisiera que me respondiera qué grupo los invito a trabajar, así lo dijo usted con esas palabras, me gustaría saber qué grupos los invitó a trabajar, bajo qué condiciones sucedió esto.*

Con todo respeto lo digo, creo que este ejercicio que estamos haciendo, muy sano, muy transparente, lo debimos haber hecho antes de que el Gobierno Federal empezara a hacer la construcción, otro gallo nos cantarían. De verdad que los argumentos que usted nos da a mí me convencen parcialmente, se lo juro, pero que dada las circunstancias me surgen estas inquietudes muy válidas y creo que son las inquietudes de muchísimas personas, las dudas que pueda tener la ciudadanía también las estamos dando a conocer y ese es uno de los objetivos de esta Comisión.

Sería todo, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante.

EL C. ING. SERGIO RUBÉN SAMANIEGO HUERTA- Muchas gracias, sobre todo por el interés sobre el tema.

La orientación y la participación de base. La orientación para que cualquiera pueda estar confiado en la seguridad de la orientación que es un tema que seguramente va a abordar el capitán, la orientación en sí misma requiere un estudio de los vientos, un estudio que toma de tres a cuatro años porque hay que tomar tomando la repetición de los climas, generalmente la base de los estudios es esa repetición del cambio climático sobre la orografía proyectada, porque no es, en este caso, en el caso específico como decía, ha habido cambios orográficos, ha habido cambios del suelo.

Entonces el estudio que se hubiera hecho tendría que estar reafirmado en esas condiciones, no conocemos, no sabemos de estudio, de ahí nuestra duda de dónde se fundamenta el cambio, la misma duda que tienen ustedes tendríamos que establecer nosotros, por eso lo señalábamos. Si hay el estudio, sería muy sano conocer por qué se puede girar 50 grados, el estudio nada más.

La OACI, la OACI en el documento que publica yo entiendo que tiende a lo que se le solicita, entonces lo que se solicita ahí es el análisis de las condiciones del renglón, pero analiza Santa Lucía y dice en la página 7, *que no profundizó en el esquema*, y en la página 69 señala y si quieren se los leo textualmente....

Aunque en principio no es parte del alcance del estudio, la Base Aérea de Santa Lucía se encuentra a 36 kilómetros aproximadamente de distancia al aeropuerto actual, que es menor si la medimos en cuestión de espacio aéreo. Es una zona despejada, de buena climatología local, con características mecánicas del terreno que no parecen tener especiales notaciones críticas y dispone de espacio para crecer en principio de manera moderada. Las trayectorias principales de operación son compatibles entre ambos aeropuertos, aunque lo serían menos con un hipotético aeropuerto en Texcoco. No es compatible con el Aeropuerto de Texcoco, pero es compatible con el Aeropuerto de la Ciudad de México.

El otro párrafo dice, *en la mayoría de los parámetros que sirven para realizar un análisis comparado entre las distintas alternativas que ofrecen los posibles emplazamientos de aeropuerto, el Aeropuerto de la Ciudad de México, Santa Lucía, cuenta con argumentos fuertes como los expuestos en el párrafo anterior para ser una poderosa opción.* Texto de ellos.

Sin embargo si se trata no sólo de que ahora absorba la demanda no atendida de las cien, es decir si se trata de que sea no sólo complemento del aeropuerto, sino que en un horizonte sea quien lo sustituya por completo, entonces sería insuficiente. Es decir el sistema tiene que ser Aeropuerto de la Ciudad de México con Santa Lucía, en ninguna parte dice que sería Santa Lucía insuficiente si trabaja con el Aeropuerto de la Ciudad de México. Ese es el dictamen, todo lo demás son modos de interpretar la lectura, pero la lectura, la letra eso es lo que dice.

Si dejan solo a Santa Lucía sería insuficiente, nadie pretende que se pase a Santa Lucía y que luego Santa Lucía quede sola como aeropuerto, no es la pretensión, sino que siga operando el sistema e inclusive ampliarlo con Toluca y Cuernavaca. Entonces eso perduraría, eso es lo que aquí señala y entonces es el pronunciamiento de ellos.

¿Por qué no interiorizaron en eso? Eso solamente ellos podrían extenderlo, aunque lo señalan, no interiorizamos ese análisis.

No sé si con eso respondo a su pregunta y ahora déjeme ver dónde dejé las preguntas porque ya las perdí.

Para el diputado Lerdo de Tejada, la cuestión del Financiamiento. Son 88 mil millones de pesos que faltan por contratar, sólo de los 280 mil millones de pesos que se tienen se han gastado 60 mil millones de pesos, son 220 mil millones de pesos por gastar, aunque ya se tengan contratos, no 88 mil de recurso fresco por ingresar, eso no saben ni de donde lo van a sacar, lo pedían al principio discretamente del PEF, pero luego ya se desistieron y dijeron no, que ellos lo podían obtener, pero es que les falta el recurso.

El fideicomiso ya tiene ingresado al fideicomiso el descuento del papel americano y las fibras ya las tiene ingresadas. Entonces ese capital puede disponerse, puede reorientarse si fuera el caso, puede aplicarse a otro renglón.

La orientación del TUA, parece, la impresión que me da a mí cuando oigo esas expresiones, es que si no se hace Texcoco, no se va a cobrar el TUA. Si se hace Texcoco, si se hace Santa Lucía se va a cobrar el mismo TUA, ese TUA que es capaz de financiar Texcoco, es mucho más capaz de financiar Santa Lucía, de manera más breve, sobre todo porque el costo de construcción es más corto, mucho menor, entonces tendría una capacidad y hasta solvencia para hacerlo, a lo mejor con una participación de recursos, los recursos que tenía comprometido el presupuesto para aportarse.

Sí quiero dejar claro, si van a ser 120 millones de pasajeros pagando TUA en Texcoco, tomando los números que vienen en los estudios, son 110 millones de pasajeros con el TUA en Santa Lucía, disponemos del dinero de todos modos, no se pierde el ingreso, al haber elevado el TUA nos da solvencia para Santa Lucía, mucho mayor solvencia que la que puede tener Texcoco, cuesta mucho más barato, se construye más rápido y se termina el esquema holgadamente, ¿sí le contesto con esto la pregunta?

Entonces 88 mil no es lo que va a costar, va a costar 280 mil hasta ahorita y nada más lo que es la construcción de la primera etapa y todavía faltan y que el TUA puede absorber, si costó 280 mil esta etapa, pongamos la mitad, 140 mil la segunda etapa, pero faltan todavía 150 mil millones de pesos por ejercer cuando se construya la segunda, que también va a pagar el TUA.

Esa segunda etapa en el caso de Santa Lucía ya está construida, ya se pagó, que es Benito Juárez y Santa Lucía en su pista, ¿sí le contesto su pregunta?

EL C. DIPUTADO GUILLERMO LERDO DE TEJADA SERVITJE.- Si me permite nada más un redacción.

Por lo que entendemos es que estos cálculos están hechos considerando el incremento de pasajeros que podría digamos solventar esta demanda en el aeropuerto de Texcoco, que nos lleva a estos 120 millones de pasajeros, es decir, esta proporción sería entiendo menor en el número de pasajeros si no se tiene el aeropuerto de Texcoco con esta capacidad, no sé si...

EL C. ING. SERGIO SAMANIEGO HUERTA.- ¿Por qué razón? Si estamos teniendo el mismo número de pasajeros soportados en Santa Lucía.

Se está estableciendo que sólo Santa Lucía puede llegar, ahí está el texto de la Universidad de Ámsterdam, puede llegar a 70. No estamos considerando que llegue a 70 sino que el PAF, los dos, lleguen a 110; y entonces ellos van a pagar el TUA, si pagan 100 pesos cada uno, van a pagar 100 por 110 millones. Suponiendo que hay diferencia entre los logros en el TUA del Aeropuerto de Texcoco pagarían 100 pesos por 120 millones, pero el costo para pagar por ese TUA es también muy diferente al alza en Texcoco. Ese es el marco que yo veo.

Es cierto, no es mi tema el financiamiento, yo no llego hasta allá, pero sí me parece que esa parte, porque la tomamos en cuenta para decir "bueno, y de dónde vamos a sacar" y ese fue el razonamiento. Se va a cobrar lo mismo, por decirlo así, en dos sucursales en vez de una, pero son el mismo número de pasajeros.

Los pasajeros que pasan en tránsito y del *hub*, esos tienen otro manejo que no es el TUA.

El impacto ambiental. Ambas instalaciones son satisfactorias de revisiones de impacto ambiental, tanto Santa Lucía como el Aeropuerto Benito Juárez, efectivamente no hay un estudio de la nueva instalación, pero es una instalación ampliación de una que ya existe y que tiene la autorización.

Diferente del caso del Texcoco, que hizo una MIA desde cero, desde el origen, tanto que las condiciones y características de la MIA original no son las condiciones en las que se está construyendo y no se ha actualizado, no se sabía ni el diseño final de las pistas ni el tamaño de la cimentación, no se conocía, y no se conocía el impacto ambiental como se está llevando a cabo porque no se sabía cuánto se iba a excavar.

En cambio en el caso de Texcoco y Santa Lucía, 60 por ciento de la obra propuesta está operando y ha sido supervisada por el Sistema Ambiental del Gobierno Federal. Claro, habría que ampliar el esquema.

La consulta a la comunidad, rechazo. Yo quiero regresar al punto de origen, este libro, y ahorita explico a quién se le pidió, porque fue una pregunta, una pregunta y una opinión, y de una vez me adelanto a la pregunta, el grupo MORENA, el Movimiento MORENA nos llamó y fue el que nos hizo la pregunta, lo dice ahí en la presentación, el grupo MORENA nos dijo “bueno, la pregunta que nos inquieta a nosotros es por qué se destruyen los aeropuertos para construir otro y qué características puede tener, favorables, que valga la pena, el Lago de Texcoco”. De ahí partimos en esa pregunta.

Cuando yo digo trabajo es porque nos costó mucho trabajo, pero cuando digo trabajo no ha habido remuneración, es una participación ciudadana a la que el ingeniero Riobóo y yo fuimos convidados y con la presencia de algunos especialistas, como el Capitán Luna y otras participaciones, en las que fuimos determinando las condiciones que debían de circunscribirse. Es un trabajo por el esfuerzo pero no por la remuneración, no hay remuneración en ese sentido.

Entonces no quiero decir no estamos contratados, sino se nos preguntó como técnicos qué opinábamos. Esta es nuestra opinión.

Consultar a la comunidad. En ese marco, en esa plataforma nosotros no tenemos los recursos para hacer encuestas, para hacer estudios, el estudio completo de la carta está cotizado en 150 millones de pesos, el análisis y necesidad 600 mil dólares creo que cuesta, la invitación de la gente que viene a participar costaba 2 millones de pesos. Nosotros no tenemos esa capacidad.

Pero en el libro, en las últimas hojas del libro lo que señalamos es eso, esta es una propuesta que a nosotros nos inquieta y que comunicar a otras personas los ha inquietado también. Creemos, y así lo dice la última hoja, si quiere lo abrimos y lo vemos, así lo dice la última hoja, creemos que si los que están ejecutando el proyecto quieren que se les tenga confiabilidad, si quieren que se les tenga, se crean su verdad, tendrán que tomar en cuenta esta alternativa, desahogarla, y si es necesario negarla, probar que se niega y en ese momento su posición, Texcoco, adquiriría cien por ciento validez; y tiene 4 años de expuesto ese tema y no se le hizo caso.

La Ley de Aeropuertos, la Ley de la Aviación Nacional establece que el responsable de esto son las áreas del Gobierno Federal que son competentes de ver que todo esto se construya, bajo el mejor marco, bajo la mejor condición.

Leo textualmente, dice: “La alternativa del Sistema Aeroportuario del Valle de México (SAVAM) en modo escenario presenta resultados con cifras significativas de costo, tiempo y servicios que le son favorables.

Como esta alternativa se sustenta en información del dominio público, en opiniones técnicas calificadas en tierra y aire, análisis genérico de predios y en costos comparables a nivel de ante-presupuestos, en el momento en que nosotros analizamos y propusimos esto también los estudios de Texcoco eran ante-presupuestos, no tenían definidos todavía, no se había concurso, no se había escrito, no se había señalado, estábamos en igualdad de condiciones, nada más que ellos obtuvieron recurso para seguir adelante.

Consideramos que es indispensable que los responsables del proyecto profundicen en su estudio efectuando la investigación pertinente y entonces emitan un diagnóstico documentado y público que la dictamine.

Sujeto este dictamen al escrutinio internacional de todos los niveles para soportar la razón económica, técnica, social y de sustentabilidad que los justifique por la selección del proyecto que se ejecute finalmente, proporcionando certidumbre y satisfacción a la ciudadanía presente y futura”.

Entonces, realmente nosotros no podíamos seguir más allá, aventajar y terminar un proyecto ejecutivo. Son miles de millones de pesos que costó el proyecto de Foster, son miles de millones de pesos que costaron los estudios de análisis, no era competencia de nosotros llegar a ese nivel, entonces creemos que la participación la hemos empujado inclusive más allá de nuestras capacidades.

EL C. DIPUTADO GUILLERMO LERDO DE TEJADA SERVITJE.- Sin duda un comentario importante.

Sí me quedo entonces digamos con no la preocupación, pero la duda de si bien hay una buena idea estudiada, documentada y que hoy mismo hemos revisado, si yo entiendo bien, usted también lo comenta, ingeniero, se requeriría profundizar en estudios técnicos, económicos, políticos y sociales para determinar si Santa Lucía es viable o no.

Por lo que me surge nada más la duda, comentario aparte, ni siquiera para que se conteste, pero nada más digamos una reflexión personal, sí me surge la duda que si estamos llamando a consulta una decisión de los mexicanos sobre un proyecto que ya conocemos, no entro en los detalles, Texcoco que está en proyecto de construcción, etcétera, proyectos ejecutivos, dictámenes y demás, y por el otro una muy buena idea probablemente, con digamos un análisis inicial, pero que tiene pendiente un enorme camino técnico para determinar su viabilidad.

EL C. ING. SERGIO SAMANIEGO HUERTA.- Más que para determinar la viabilidad es para detallar el proceso constructivo, no hemos llegado hasta allá, la viabilidad en este marco ya resulta con estos documentos, aunque este documento estuvo guardado y no nos fue presentado, nosotros concluimos lo mismo que dice aquí y el documento que presenta la Universidad de Ámsterdam, que también le fue entregado a esos grupos de ingenieros, que también lo guardaron y no lo presentaron, nos valida lo que nosotros pensamos, tiene capacidad Santa Lucía, entonces esos son los elementos en los que se conforma.

Siguiendo con este esquema, el asunto de la comunidad, creo yo que lo más importante es que no ha habido un rechazo y es de conocimiento público, y en el caso de Texcoco sí hay un rechazo manifiesto, entonces esa sintomatología, esa percepción nos deja entender que cuando menos no hay un rechazo manifiesto, que en el caso de Texcoco sí se manifestó.

Los 64 estudios que nos dicen que tienen ellos. Todo proyecto, todos los proyectos cuando se terminan y se autorizan se consideran viables, todos, con 10, 20 o 60 estudios, pero sin embargo desafortunadamente podemos hablar de muchos casos de proyectos terminados con todos sus estudios que no han sido concluyentes, que no han sido exitosos.

Yo me acuerdo mucho, porque ahí viví, de Tuxtla Gutiérrez y el aeropuerto de Ocozacoautla, un aeropuerto que fue estudiado de todas las maneras por sus dificultades, y la ingeniería estableció condiciones en las que eso se resolvía, no se resolvió y hubo que cerrar el aeropuerto, se abandonó.

Puedo ponerle otros ejemplos de carreteras muy estudiadas que han fracasado, de otros esquemas de inversión de muchos tipos que no han dado resultado; aeropuertos mismos, el japonés que cerró, el que está pendiente en Alemania. El hecho del estudio no deja de

tener incertidumbre. Por eso yo decía estos dos aeropuertos tienen 100 años funcionando, cuando menos esos ya sabemos que sí funcionan.

¿Qué va a pasar con Texcoco? Hasta que funcione.

En el caso de aerópolis, a lo mejor no fui claro, una disculpa, el 20% del daño causado es lo que va a causar la construcción del aeropuerto, si consideramos que se van a construir 6 pistas y han construido 2 eso es el 33% del daño causado, pero si además hay 2 edificios y se ha construido uno sería el 50% de los edificios, y si todas las calles no se ha construido ni un metro de las calles que van a rodar los aviones, se tiene un porcentaje de cero.

Entonces se puede decir que en general el daño ecológico causado por el aeropuerto podría andar en el 20%, no aerópolis, aerópolis es la ciudad que se planea construir en consecuencia del desarrollo aeroportuario.

Conectividad, sí, la idea no es poner nacional e internacional, ha habido algunas reorientaciones, correcciones voy a reconocer, hemos tenido que ir ejecutando, una de ellas, voy a poner dos ejemplos, una de ellas fue señalar, porque al principio dijimos que preferentemente los vuelos de larga distancia irían a Santa Lucía, voy a repetir los términos y aquí está, preferentemente los vuelos más largos irían a Santa Lucía. Después, platicando ya con la gente de aeronáutica y con las líneas y con todo el efecto de las cuestiones de las líneas aéreas, dijeron es que no queremos dividir mostradores, entonces la solución es cada aerolínea en una terminal y la conectividad será solamente cuando haya conexión de vuelos entre aerolíneas que no están en la misma terminal; si vuelo por Aeroméxico y aterrizo en la terminal dos y me voy ir a Europa y voy a salir por la terminal Santa Lucía pues me tengo que subir al tren, pero si no es así nada más me paso a la terminal uno o a la mejor en la misma terminal hago mi conectividad, ese es el esquema que se tiene trazado. No sé si con esto responda.

Estudios, los estudios a los que llegamos es a profundidad, precisamente hemos buscado el apoyo de todos estos renglones porque nosotros no podemos contratar algo del renglón de Mitre, Mitre es un consultor, Mitre no es la autoridad, la autoridad es la OASI; entonces Mitre lo que hace es ayudarlo a uno a llevar su proyecto señalando condiciones que se apeguen al mandato de la OASI y a sus anexos, hay un anexo muy importante, hay 14, son más, son 17, son 19 anexos, pero el central es el 14 que es el de los aeropuertos. Entonces hay que guiarse con eso.

Si uno altera uno de esos va a recibir una observación y esto por qué, si lo justifica se lo van a aceptar. Aquello de los 8 kilómetros que deben estar las aves y que están a 3 y a menos, seguramente van a tener que hacer una justificación que garantice que cuando aterricen entre 4 y 6 aviones simultáneos, fíjense lo que estoy diciendo, van a aterrizar entre 4 y 6 aviones, que ningún pato que se haya quedado por ahí suba y se les atraviese, basta uno que se les atraviese para que eso sea una catástrofe, y ese es su nido natural, parque Cruikshank y el lago de Texcoco, van a modificar las costumbres de los patos. Para que una mente, cualquiera, ya de hormiga o de personas llegue a condicionar la herencia, es decir que mi hijo tenga el mismo miedo que yo le tengo a las arañas, tienen que pasar generaciones, porque si yo aprendo que mañana conozco una serpiente y me pica, mi hijo no va a nacer con el miedo a la serpiente, hasta que esas consecuencias nos vayan enseñando a toda comunidad y se vaya heredando genéticamente, entonces los patos dejarán de volar hacia el lago, no va a bastar ni con drones ni con halcones ni con sonidos ni con olores. El pato que se vaya va a tener un hijo pato allá, va a regresar y el hijo pato va a llegar al mismo lago hasta que su herencia genética se modifique, no su variación de comportamiento. Todas esas cosas también están sujetas a algunos estudios que tampoco he visto.

En la cuestión de estudios económicos, técnicos y aeronáuticos, estamos en este nivel. Este nivel es el que alcanzamos y como decimos, los estudios que están ahí fue cuando se autorizó el anteproyecto y ese anteproyecto ya recibió un presupuesto y ese presupuesto de miles de millones de pesos se ejerció. Ojalá se autorizara este proyecto, recibir el mismo presupuesto y seguiría la misma consecuencia.

De todos modos el Aeropuerto de Texcoco no va a empezar a operar mañana, es decir si se pospone tres meses más, no va a pasar nada. Simplemente se ha pospuesto ahorita ya tres años de arrancar en estas fechas a arrancar en 2022, entonces tres meses más a lo mejor no fueran diferencia.

De las empresas, creo que esa es la pregunta, de las empresas. Cada quien tiene sus empresas. Yo o soy parte de la empresa del ingeniero Rioboo, somos conocidos, nos hemos visto trabajar, tenemos confianza cuando esto se inició, nos invitamos a trabajar, yo no soy contratista de obra, no tengo esa empresa, he participado en muchas obras de muchas paralelamente, pero no tengo contratista de obra, ni mi especialidad sería irme a meterme al aeropuerto como contratista.

El ingeniero Rioboo ya manifestó que no tiene interés en hacer estudios, él lo manifestó y además aseveró y así es, él no tiene constructora. El es exclusivamente proyectista, estructurista-proyectista. Entonces una vez dado eso, él no tiene función directa en la obra en ese renglón.

No sé si algo me faltó que haya dejado.

EL C. DIPUTADO JORGE TRIANA TENA.- Nada más para clarificarlo, dejarlo muy claro, no hay ni de parte de usted ni del ingeniero Rioboo ni de ninguna de las personas que impulsan el proyecto de Santa Lucía una intención de ser contratista en alguno de los proyectos del aeropuerto, en absoluto, podemos contar con ello. Está bien, era toda mi duda.

EL C. ING. SERGIO SAMANIEGO HUERTA.- Yo creo, estamos conscientes, de que lo que hemos hecho, vuelvo a decir, es una propuesta ciudadana que acercamos a unos representantes ciudadanos, que así nos preguntaron, el motivo, el generador fueron ellos, la pregunta fue de ellos, pero nosotros generamos esa participación como participación ciudadana y estamos muy conscientes de que estamos observados.

Si hubiera un espacio, yo en lo personal y así lo manifestó el ingeniero Rioboo, nosotros rechazaríamos esa participación por no crear un ambiente negativo de lo que creemos que ha sido una participación honesta y productiva y la echaríamos a perder por un interés mezquino.

EL C. SECRETARIO.- Muchas gracias ingeniero. Vamos a pasar a la segunda intervención. Vamos a cederle la palabra al capitán Alan Luna, ex piloto de la Fuerza Aérea, él es el licenciado en derecho y piloto aviador en la aviación militar, aviación ejecutiva, aviación comercial, privada, chartera, con más de 15 mil horas de vuelo; tiene además la condecoración más alta en aeronáutica en beneficio de la nación por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Condecoración *Emilio Carranza*; tiene experiencia en seguridad aérea y estudios de investigación en accidentes aéreos por la Academia de Singapur.

EL C. CAP. ALAN LUNA ALATORRE.- Muchas gracias por este espacio, por la invitación, ya se encargó de dar los agradecimientos.

En mí caso yo veo la importancia que le dan a la cuestión orográfica, a la construcción del aeropuerto. Mi tema es el espacio aéreo y la seguridad aérea, que yo creo que el costo de

las vidas es mucho más que la construcción de un aeropuerto y eso es solo un vida humana.

Entonces voy a tratar de resolverles esas dudas, voy a tratar de ser muy breve de acuerdo a la petición del diputado y primero, mi participación con el grupo fue precisamente atendiendo principios de ética, como mexicano y de doctrina. ¿Por qué? Porque nunca he antepuesto el interés personal sino es en beneficio de la nación de acuerdo a la experiencia y a los diferentes frentes en los que he tenido la oportunidad de participar, sigo participando y seguiré participando.

Mi participación es al igual que ellos, es una aportación únicamente de conocimientos, de experiencia, de un análisis precisamente que parte de una experiencia de vida y que al mismo tiempo fueron reforzados por generales de la Fuerza Aérea, por personal del CNA, por personal de la DGAC, por personal del Colegio de Pilotos, por personal de las diferentes líneas aéreas, pero que nos podamos llamar las voces diversas, no de las decisiones populares o de los grupitos, porque entre ellos por ejemplo les podría decir que la Controladora de Vuelo Araceli Muñoz, que recientemente fue nombrada Presidenta del Colegio de Controladores, está totalmente de acuerdo con este proyecto, sin embargo sería ahora voz popular. Y lo puedo decir con toda confianza, le pueden preguntar.

Entonces primero voy a tratar, vamos a desmentir, ese es el documento de MITRE, es precisamente el documento de OACI del 2013 que mencionó Sergio, el 13801 del 2013, ahí habla de la factibilidad de Santa Lucía, más adelante el documento que no hay necesidad de ponerlo, podrán encontrar lo del impacto ambiental porque es como de 120 páginas, y ahí viene lo del impacto ambiental, ahí mismo en ese documento.

Si me haces favor de cerrarlo, Sergio. Le pones donde dice hasta arriba más o menos, diagnóstico.

Aquí voy a desmentir todo lo que dice MITRE en su documento, en el documento F500-L15030 del 25 de septiembre del 2015, donde declara que el Borde San Mateo es generar una problemática.

Ese es el tráfico aéreo que existe en los Estados Unidos, de acuerdo a los sistemas de navegación que se utilizan modernos actualmente, aquí en México se ocupan los de los años 60 y no se han modernizado.

Si ven el área al sur vendría siendo México en esos puntitos abajo, pero ese es un periodo de 24 horas, todo eso que ven en amarillo o como aves, son precisamente aviones.

Chequen hacia la parte baja que sería México, los pocos aviones que hay y eso es porque no contamos con un sistema de radar, vamos a hablar en lenguaje ciudadano, no en lenguaje aeronáutico.

Eso es teniendo los temas de navegación satelitales, los mismos que utilizan los aviones y el equipo que hay en tierra para las aproximaciones de vuelo por instrumentos, de separación tanto vertical como horizontal, los mismos sistemas de alerta de tráfico como es un sistema que se llama TACS, que es un control precisamente que evita que los aviones lleguen a chocar, porque por ahí ha habido burlas al respecto. No, los aviones no chocan, por qué, porque los sistemas automatizados hacen que los aviones como dijera el ingeniero Riobó se repelan y eso es verdad, se repelan, uno va hacia arriba, otro hacia abajo y se hace automáticamente.

Les voy a presentar. *(Intervención fuera de micrófono)*

Hemos escuchado precisamente de, todo mundo escucha el impacto de un ave, pero nadie sabemos qué pasa con un ave realmente, entonces impacto de aves, y este nada más se los voy a poner mientras sigo hablando.

Eso es para que tengan una idea de la importancia que tiene para nosotros en la aviación el uso del espacio aéreo y su correcta utilización, desde una golondrina, una paloma, un pato. Estos son diferentes tipos de aves y esta es una estadística que se tomó de los vuelos en Estados Unidos, fueron 6 mil impactos con aves controladas.

Aquí vienen los impactos de lo que genera desde un avión, como una Cessna, o sea, qué es lo que pasa, rompe parabrisas, entra, le puede pegar al piloto y lógicamente ahí sus detalles.

Asimismo la siguiente presentación va a ser un Boeing 747, por el ala del lado izquierdo a su derecha, en medio ahorita ven a un ave pequeña, sin embargo esa ave nos genera un problema.

Este es otro tipo de ave en un avión pequeño.

Esto es lo que le pasa a un piloto cuando le va bien, porque los han matado también.

En las turbinas, este vuelo es muy peligroso porque puede parar las dos turbinas al mismo tiempo.

Este fue en Los Ángeles, me corrigieron porque yo pensaba que fue en México y no, es un AeroUnión pero que fue en Los Ángeles.

Este es otro tipo de impacto. Impactos en los parabrisas, impacto en la estructura en las aeronaves.

Este es en el radomo, que es donde vienen todos los sistemas de radares, etcétera.

Este aquí al Capitán, van a ver ahorita un pajarazo y se hace a la izquierda el Capitán precisamente porque lo ve de frente ya en el último momento. Así que el parabrisas afortunadamente no se rompió.

Ese es el daño estructural a un avión militar, y así seguimos.

Entonces esa es una cabina de un avión después de haber impactado al piloto, que rompió el parabrisas.

Entonces como verán los impactos de ave llevan un riesgo y el detalle es que le peguen al piloto, y qué pasa con toda la gente que traemos de responsabilidad. Como dije, lo más importante y lo más valioso es la vida humana, un solo pasajero, no hablamos de más.

Dentro de ello, como dije, no se ha hablado de esa seguridad, Texcoco no nos ofrece esa seguridad a los pilotos, yo volé cientos de veces, por decir cientos siendo humilde, por el Valle de México, cuando uno despegaba se ve una capa preciosa.

Ese es el vuelo US Airways 1549 del Milagro del Río Hudson, a donde se metieron dos patitos, uno en cada turbina, los patos regularmente no vuelan solos, vuelan en parejas o en parvada.

Como bien decía Sergio, la cuestión de cambiar una ruta migratoria a un ave le lleva más de 100 generaciones y el hecho de desecar un hábitat natural ideal, el único costo que vamos a tener para el área de Texcoco es que un hábitat de 150 mil a 300 aves con diferentes especies pues ahí quede en el suelo y se genere un ecocidio, afecte nuestro ecosistema y haya un impacto ambiental muy grave.

Santa Lucía no nos ofrece eso, ya es un área probada que está incluso en el terreno, por qué, porque incluso la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha construido ahí adentro la SEDENA y nunca ha presentado problemas de hundimiento.

Entonces dentro de lo que decía por ejemplo Sergio con relación a la orientación de las pistas, sí, hay muchos documentos que son públicos pero son insuficientes, yo los he buscado, los hemos buscado todos, y en lo que respecta a mí, por ejemplo, lo que él dijo, en las componentes, los vientos predominantes del Valle de México en los últimos 100 años han sido suroeste, digo, noreste-suroeste en el mayor porcentaje.

La orientación de las pistas de Texcoco es norte-sur, o sea, tienen casi un ángulo de 50 grados. Para nosotros como pilotos sí nos afecta, la componente de viento cruzado nos saca del eje de la pista y puede ser tragedia.

Aquí traigo unas preguntas con respecto a la orientación, que le podría yo hacer o dentro de eso, no he encontrado ese tipo de estudios, a pesar que son 60 y tantos estudios, lógicamente nosotros no los tenemos, por qué, porque como digo, es simplemente una labor que considero conveniente compartir con los mexicanos, ver el interés nacional.

Aquí hablo de Santa Lucía, pero vámonos a las pistas, a la orientación de las pistas. El espacio aéreo, orientación de las pistas. Ya di el por qué, la orientación de las pistas es de acuerdo al viento predominante, y en este caso siempre ha sido noreste-sureste, orientación 050 al 220 o 040 en el área de Santa Lucía al 220, o sea no se sale de ese margen, de 16-36.

Aquí por ejemplo dice: "Por conocimiento de algún medio de comunicación en internet podemos saber que se realizaron diferentes estudios técnicos y de factibilidad, ICAO México, MITRE, ARUP, IATA, SCT", etcétera. No los pongo en tela de juicio ni mucho menos, dónde puedo consultar precisamente los técnicos, los ingenieros, quiénes certificaron y finalizaron el estudio sistemático de características del viento, siendo el más importante la factibilidad, metodología, análisis de vientos predominantes o reinantes, a los registros históricos de los parámetros de viento, qué periodos se analizaron, el método que se empleó y utilizaron para determinar las direcciones de mayor incidencia en la zona, cuáles fueron las condiciones de ensayo para la simulación numérica con el fin de determinar el número y la orientación de las pistas, dónde está el análisis de resultados con respecto a velocidades del viento, análisis de los contornos de presiones, turbulencias y sus representaciones gráficas, el número y orientación de las pistas, cuáles fueron los datos seleccionados y estadísticos para calcular el porcentaje del coeficiente de utilización, que le llaman factor de disponibilidad, de la máxima de componente viento transversal o cruzado en relación a las características de las aeronaves.

Para aplicar el coeficiente de utilización del factor 96.3 y 99, que es en lo único que refieren ellos, lo han referido y considerado las circunstancias normales, cuáles son los componentes de viento cruzado que exceden e impedirán el despegue y aterrizaje de los aviones en relación a su longitud de campo de referencia, considerando los cinco kilómetros de longitud del proyecto.

Para el cálculo del coeficiente de utilización y de acuerdo a las estadísticas históricas y confiables de la distribución de vientos, qué periodo de viento abarcaron, cuántos años, cuántas fueron el número de observaciones diarias e intervalos entre ellas que determinaron la orientación y número de pistas a usarse. Ellos refieren que hicieron ese tipo de estudios por tres años. El histórico, el que marca el OACI y en el anexo 14 para precisamente la construcción de pistas es un periodo de cinco años, no de tres.

Cuál sería la constante de velocidad de la componente de viento transversal o cruzado en el nuevo aeropuerto con respecto a los predominantes en los últimos 60 años, cuando históricamente van desde 5 nudos hasta rachas superiores a 25 nudos de velocidad como se han registrado, y que dentro de los valores máximos no afectan el despegue y el aterrizaje, sin embargo como dirección de viento relativo que incide con cierto ángulo por su eje longitudinal, se considera un factor desfavorable.

Podríamos considerar que sería una constante en el nuevo aeropuerto el viento transversal o cruzado con ráfagas de 10, 15 o rachas superiores a los 25 nudos, porque ese es el histórico que hay, y se los digo como piloto. Entonces, aquí en la viabilidad que da MITRE de la operación simultánea, como dije, ya fue algo consensado desde antes, por qué, porque ellos hacen presentaciones planas muy simples.

Aru en su momento presentó, que ya lo retiraron de las ligas o de las cuestiones públicas, cuánto se le pagó a Mitre que es un organismo internacional que dice que no cobra, es con carácter no lucrativo y cobró 550 millones de pesos; por ahí tengo un documento que se los podría mostrar a donde por medio del Instituto de Transparencia se le pide cuánto se pagó, se le pide quiénes son los inversionistas, se le piden varios datos y hay una interposición porque únicamente paga a ligas a donde no contestan esas preguntas. El documento lo tengo, se los puedo proporcionar con todo gusto.

Todas las proyecciones que hace Mitre son totalmente planas, por 550 millones de pesos pues yo hubiera hecho unas cuatridimensionales o tridimensionales; nosotros no contamos ni con el recurso humano ni con los recursos económicos para pagar un

sistema de software para hacer ese tipo de cosas que vale entre 400 y 500 mil dólares. Por lo tanto pues hacemos también proyecciones planas, análisis simples, o sea pero con personal que tiene mucha experiencia, que actualmente está en las líneas aéreas y que somos las voces diversas.

Esta es una presentación de la interferencia de Mitre, no he visto alguna otra, esta es una de ellas y puedo decirle que Nabor Mateo no tiene nada que ver con Santa Lucía, aquí dice que la sierra de Guadalupe, que van a cruzar las trayectorias, Nabor Mateo es únicamente como apoyo, como es en cualquier aeropuerto, la labor de apoyo para utilizar el sistema de aterrizaje por instrumentos categoría uno que es de los años 60, en Santa Lucía se pretende una categoría 2 y 3, eso para hacer aterrizajes 00, qué quiere decir, con las nubes hasta abajo, los aviones traen un sistema que se llama auto landing, el piloto lo pone en automático y el avión aterriza solo y desacelera solo, ya nada más uno aplica los frenos, eso es lo que hace ese sistema.

Entonces no se genera ningún conflicto y ahorita se los voy a mostrar, ellos hacen presentaciones totalmente planas, eso también se lo hago yo fácil, sin ningún problema, sin embargo les voy a mostrar otro video muy sencillo, digo este es hecho en power point, pero es las operaciones que se pueden dar y que son con sistemas de navegación modernos y que se pueden utilizar y está planeado, esto no es a escala, está hecho nada más para que se tenga una idea de la operación, en la Ciudad de México, Santa Lucía, 3 pistas, 2 pistas, los aviones vienen, salen, es el movimiento, 3 aterrizan en Santa Lucía, otro cuarto aterriza en la Ciudad de México, pero asimismo despegan, ni siquiera interfieren trayectorias ni nada porque para eso tenemos el sistema de control aéreo o de tránsito aéreo, los controladores de México son personal sumamente capacitado, adiestrado para llevar, ahorita van a cerrar con casi 470 y tantas mil operaciones este año, se sigue sobresaturando el aeropuerto, yo no sé por qué si ya estamos sobresaturados desde el año 2011 y eso de acuerdo precisamente a las presentaciones que hace la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Dentro de sus demostraciones o de sus informes de actividades, en el cual por ejemplo en el año 2011 teníamos 350 mil operaciones, el año pasado cerramos con 450 mil aproximadamente y ahora este año vamos a cerrar con 470 mil aproximadamente.

Aquí por ejemplo vamos a hablar del impacto ambiental que también, esa es una presentación de consecuencia ambiental, es de la doctora Patricia Pliega y ella habla de

todas las especies de aves que se pueden dañar, del ecocidio que se comete, etcétera, es gente que está reconocida para presentar este tipo de estadísticas. También se los dejo para que lo puedan analizar.

Estoy buscando el documento de la Secretaría de Comunicaciones, aquí está. Reporte de la Secretaría de Comunicaciones desde el 2011, principales estadías y ahí están y nos habla precisamente de cómo fue el cierre de las operaciones en Toluca y Toluca se cerró precisamente. En el año 2011 o en este 2017 se cerró con 448 mil 216; Toluca con 101 mil 695, sin embargo en el año 2011 o sea Toluca tenía operaciones nacionales 79 mil 332. ¿Qué pasó?

MITRE, precisamente en un acuerdo previo que está en el documento del primero de diciembre H560L18-008, y habla precisamente, septiembre del 2015, aquí, MITRE, es un documento de MITRE y vamos a encontrar aquí en la página 2 y 3 que hubo una reunión, aquí es a donde dicen en esta parte de la operación de Santa Lucía, es donde se declara que, no que se aclara que es inviable, sino esa recomendación, ya estaba previamente el hecho de cerrar Santa Lucía y el Aeropuerto de la Ciudad de México fue alineado., ¿Por qué? Por eso es el cierre del Aeropuerto de Santa Lucía o la Base Militar de Santa Lucía con el de la Ciudad de México por la orientación de las pistas, ese fue el motivo. Si ellos lo hubieran hecho de acuerdo a los vientos predominantes, operarían los 3, no lo hicieron por la cuestión del problema social y porque había el interés de construir ese aeropuerto.

Al tener las pistas transversales pues daña totalmente la operación y aquí dice que esta reunión fue, aquí en el último párrafo dice que el cierre permanente de la Base de Santa Lucía, dice que de acuerdo a una reunión previa que hubo en abril 28 del 2014 que fue el licenciado López Meyer o el capitán López Meyer anteriormente, junto con el ingeniero Galán, en el que habla precisamente aquí en la parte de abajo es donde dice eso, y en la siguiente página dice que el ingeniero Galán después de discutir la cuestión operacional y de seguridad con MITRE, la visita fue extremadamente benéfica para MITRE y el ingeniero Galán quien independientemente de haber analizado la situación de interacción, como resultado preparó el ingeniero Galán que era el principal argumento con MITRE fue la posición del SENEAN, que era una previa recomendación que fue que las pistas de Santa Lucía deberían ser cerrado de todo tipo de operaciones que tenía, no está dicho por nosotros, lo dice MITRE en su propio documento que es un acuerdo previo.

Por eso MITRE dice que no es inviable. Lógicamente que defiende su postura. El hecho de carecemos probablemente, no carecemos, desafortunadamente no nos respalda ningún tipo de organismo, alguna asociación, algún colegio ni mucho menos, entonces se trata de desvirtuar con nosotros. Pero de que tenemos conocimiento de todo, lo hemos hecho y lo hemos presentado y es precisamente parte de los argumentos.

Entonces también en el documento de MITRE H560B18002 versión 2 del 15 de agosto, hace inviable cualquier posibilidad al crear interferencia con el Bordo de San Mateo que no tiene nada que ver.

Santa Lucía independientemente que es una base aérea militar estratégica han dicho que si se activa el plan DN3 y que las operaciones militares; no, las operaciones pueden ser combinadas y no sería nada más las dos pistas, sino la tercera pista, la militar también se utilizaría simultánea, con preferencia a los militares, por qué, porque sus operaciones van de 100 a 150 operaciones diarias que no son factor; más una cuarta pista, estarían operando cuatro pistas al mismo tiempo y las propias cuatro de salida sin problema alguno para hacer operaciones simultáneas, se puede decir que 2 en Santa Lucía y 1 aquí en México, aunque no tenga el carácter de simultánea, pero se vuelve simultánea al operar con ellas.

La distancia que marca la OACI, precisamente para las operaciones simultáneas se divide entre las tres pistas, entre la militar y las otras dos que se piensan construir, con los sistemas adecuados serían tres simultáneas, más otra sería cuatro y en el periodo de un año a 5 años alcanzaríamos la expectativa que el nuevo aeropuerto quiere para el año 2041 que es un millón de operaciones, aquí se lograría siento que en menos de los 5 años.

Eso quiere decir que se dividirían los gastos de las líneas aéreas, sí es un consenso con ellos, un cabildeo con ellos a ver quiénes quieren operar, como decía Aeroméxico probablemente se queda aquí con toda la terminal, dicen es que sería utilizar dos tractores y dos pipas, operan en los 60 y tanto o 40 aeropuertos, cuando menos aquí en la Ciudad de México y no es necesario tener los 40 ó los 60 tractores, por qué, porque para eso hay los servicios de apoyo en tierra, no necesariamente. Aquí la única base de operaciones que tiene Aeroméxico está aquí en el aeropuerto de la Ciudad de México.

Dentro de ello como dice, ya es cosa de consensar y de que las propias líneas aéreas digan quienes van a operar aquí en la Ciudad de México y quienes se van para Santa

Lucía, independientemente los convenios de colaboración que tienen. Eso es bien importante.

Yo creo que el beneficio del costo en la operación y el mantenimiento de San Lucía, y no lo creo, es mucho más bajo, no puedo gastar más de lo que tengo, que es lo que pasa con el proyecto de Texcoco, pero no soy economista, simplemente es una cuestión de lógica simple, el aspecto de seguridad. Es factible el costo beneficio es mucho menor, el espacio aéreo no ofrece los más altos estándares de seguridad.

No sé si tengan alguna duda o ya con eso porque me puedo extender.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias. ¿Alguna pregunta, diputados?

EL C. DIPUTADO GUILLERMO LERDO DE TEJADA SERVITJE.- Muchas gracias, capitán, hoy y siempre y como lo comentaba en privado, un reconocimiento a nuestras fuerzas armadas, a quienes sirven y sirvieron en ellas, de verdad todo el reconocimiento.

Muchas gracias, sin lugar a dudas estos son aspectos ya de un nivel de especialización tal vez que pudiera escapar la posibilidad de aportar detalles digamos muy específicos, pero yo me quedaría nada más digamos como un comentario general y una pregunta.

En el comentario general es que sí sorprende digamos que haya posiciones tan diversas, es decir de organizaciones internacionales como ACI, MITRE, los colegios que se han pronunciado señalando la inviabilidad de operaciones simultáneas o el riesgo muy alto de operaciones simultáneas o la necesidad de disminuir de manera importante la frecuencia de operaciones simultáneas, si se mantuviera el aeropuerto actual y el nuevo aeropuerto de Santa Lucía.

Lo dejo, entiendo las posiciones, entiendo que usted tiene el conocimiento técnico, seguramente algo también sabrán estas organizaciones internacionales y los especialistas que se han pronunciado, digo simplemente lo dejo como un comentario.

La duda y esa sí es puntual y no sé si tengamos los elementos para contestarle y si no pues también dejarla nada más ahí, se había hecho referencias hace un par de semanas de que habría algún estudio de especialistas franceses que presentarían una opinión que al parecer sería favorable a la viabilidad de Santa Lucía y la seguridad de sus operaciones, simplemente saber si hay alguna noticia al respecto.

Por lo que trascendió de manera pública este informe se iba a presentar desde el lunes pasado pero no ha habido información. Simplemente saber si hubo ese estudio, si se va a

presentar ese estudio, si se tienen conclusiones o no, si es que es algo que se pueda comentar aquí. Sería simplemente mi duda.

De nuevo el agradecimiento por la posibilidad de dialogar con usted, Capitán, y por la información que nos ha proporcionado.

EL C. DIPUTADO ALBERTO MARTÍNEZ URINCHO.- Muchas gracias, diputado Presidente.

Capitán Luna, felicitarlo por su trayectoria, me sumo a ese reconocimiento que hace el diputado Guillermo Lerdo de Tejada.

En esta parte solamente para hacer un par de preguntas pero con una breve introducción, Capitán.

El día de ayer tuvimos aquí a especialistas o responsables, mejor dicho, el responsable financiero, el Director de parte de ahí del Grupo Aeroportuario, el licenciado Federico Patiño; estuvo aquí el ingeniero Raúl González, y nosotros estábamos estableciendo, Capitán Luna, que lamentablemente lo que hemos observado a lo largo del desarrollo de este proyecto del Aeropuerto de Texcoco ha sido una opacidad, ha sido una falta de transparencia, un tema de acceso a la información.

Lo cito o lo saco a relucir en este momento porque ellos al final de ayer en la reunión que tuvimos, en la plática que tuvimos, habían reconocido que precisamente era uno de los errores que habían tenido tanto el Gobierno Federal como el Grupo Aeroportuario de no haber dado la información oportunamente, y me sumo a la inquietud que tiene el diputado Triana, tienes toda la razón, diputado, que debemos de estar bien informados, tener precisamente la ponderación de la información técnica para tomar las decisiones. Es correcta tu preocupación, diputado Triana, yo me sumo a esta.

Seguimos, diputado Jorge Gaviño, con esas preocupaciones de que precisamente no hay esa información y estaríamos como que estándonos ahogando en una guerra de estudios, de informes, quién tiene la razón, y ya el ingeniero nos hizo ahí la puntualidad que ha habido estudios en donde se han derivado en grandes fracasos en las grandes obras de infraestructura en este país.

Yo lo dije de manera responsable, Capitán Luna, ayer y sin ser estridente ni extremoso, y se lo comenté a estas dos personalidades que estuvieron con nosotros, que lamentablemente hoy el contexto en el que termina esta Administración Pública Federal

ha sido en un ámbito de corrupción, de opacidad, y que obviamente hoy la ciudadanía está muy pendiente, exigente de que todas estas situaciones se hagan de una manera muy abierta, de acceso, de toda la información para la toma de decisiones.

Lo digo porque el tema a mí me llama mucho la atención, por qué la orientación de la pista. Por inferencia sabemos que lo tuvieron que hacer así para evitar el conflicto social con las poblaciones que estaban ahí en torno a este aeropuerto, pero a mí técnicamente sí me causa preocupación la orientación que tiene la pista.

Nada más le comento como una anécdota, mi hermano es ingeniero, él sale mucho, trabaja en la Secretaría de Energía, en un vuelo de la Ciudad de México a Chihuahua. Simplemente una turbulencia lo que hizo es darle un giro total al avión, gracias a ese giro mi hermano tiene diabetes, el susto, pero hay que decirlo, que la pericia que tuvo el piloto en su momento de controlar la nave, o sea, pues estabilizó y ya aterrizaron todos, espantados, pero tiene que ver precisamente esos temas técnicos, específicos, los estudios profundos que tienen que haber en ese tema de lo que es la cuestión de los vientos y todo el tema aeronáutico.

Yo lo dije hace un momento, ingeniero, yo soy ignorante de esto, ustedes están aquí ilustrándonos, nos pueden apoyar, y nos haremos llegar de más opiniones de expertos, expertos internacionales o de organismos.

Yo veo que como que no le han puesto la debida atención de a deveras las autoridades en el tema de cómo está proyectada la orientación de las pistas en este Aeropuerto de Texcoco.

Yo si fuera un usuario y sabiendo de su capacidad, yo pondría en mis manos el viaje que hiciera en el avión con usted, Capitán Luna, pero precisamente creo que no se trata de observar si son con una pericia perfecta o amplia que tengan los pilotos, siento que tiene que dársele garantías técnicas a este tema de la seguridad en las operaciones aeroportuarias.

Grosso modo, esos son mis comentarios y precisamente es cuál es el impacto técnico de la orientación que tienen las pistas de este aeropuerto de Texcoco. Obviamente usted que ha sido un ávido actor, el interés que ha tenido por estos temas, que al igual lo hemos dicho, ayer lo denunciemos, porque ha habido muchos ciudadanos que han tratado de llegar a esos estudios, diputado Triana, y no han tenido fortuna, no hemos tenido fortuna,

a lo más llegamos hasta la carátula de una licitación, de un fallo, pero de ahí no pasamos, diputado Gaviño.

Entonces, inclusive ellos se está comprometiendo a mejores prácticas de acceso a la información, que iban a poner más datos al servicio de la ciudadanía, pero eso es lo que me llama la atención, que ni siquiera ustedes que son expertos o conocedores del tema han podido llegar a conocer esos estudios. Si me puede comentar estos dos temas en particular, capitán Luna, y le agradezco la respuesta a estas preguntas. Gracias.

EL C. DIPUTADO JORGE TRIANA TENA.- Rápidamente yo nada más a manera de comentario final, además de agradecerles a los dos su presencia, de verdad que todas las dudas o gran parte de las dudas que yo tenía fueron cubiertas de manera importante.

Sólo quiero dejar sobre la mesa que me sigo quedando con una preocupación, y me voy a seguir quedando con esa preocupación, no veo una solución en este momento.

El Presidente electo quiere otra vez llamar la atención de este tema, el Presidente electo dijo con todas sus letras que el proyecto de Santa Lucía no sabíamos si era viable o no, que necesita 150 millones de pesos y por lo menos 3 o 4 meses para saberlo. No sabemos si ya se inició ese proyecto. Preguntar si ustedes tienen conocimiento, si ya se invirtieron esos 150 millones de pesos para conocer la viabilidad, porque si no es así yo creo que estamos yendo a ciegas a la encuesta, que es dentro de 7 días. Es mi opinión muy personal, muy particular.

Les agradezco una vez más su presencia.

EL C. CAP. ALAN LUNA ALATORRE.- Voy a ser muy breve con todas sus preguntas.

Con relación a riesgos de operaciones de OACI y MITRE, están los documentos, con relación a la pregunta que hizo usted, de los franceses, el contacto lo tiene Sergio, los franceses únicamente tengo entendido que alargaron un poquito el periodo, pero el estudio se va a realizar.

Estos estudios por qué se pidieron, no porque no se tenga la viabilidad, la factibilidad existe, sino simplemente la misma cuestión metódica que se ha presentado, ellos hablan de estudios de MITRE, de OACI, de ARUP, del Colegio de Pilotos y del de ingenieros, ese es su soporte, que para mí están en duda muchos de sus estudios porque hacen falta, como mencioné, cuando menos 20 estudios que se necesitan para lo de la orientación de las pistas.

El Presidente electo conoce la viabilidad desde un principio. El comentario que usted hace va en relación a que él lo quiere soportar precisamente con un tipo de organismos de la misma categoría o del mismo calibre de MITRE, por qué, porque a los franceses y a la Universidad de Ámsterdam con el doctor Mujica, que son los estudios que se tienen, tienen reconocimiento de la OCE, entonces no es que no sea factible, o sea él sabe que es viable, por eso se hizo desde un principio, pero está tratando de darles todos los elementos de juicio, el sustento precisamente, pero como dijo Sergio hace un momento en su intervención, si lo dan en dos, tres meses, es factor ya, todavía no se paga absolutamente nada.

Hablando de los 180 millones o los 150 millones que refieres, tengo entendido no se ha pagado nada, por qué, porque no se cuenta con los recursos, no tenemos los recursos ni el capital humano para realizar ese tipo de estudios.

Que quede bien claro, todos, como dijo Sergio, y refuerzo ahí su dicho y lo nutro, estamos únicamente por el interés nacional, no estamos recibiendo absolutamente nada, el hecho de estar aquí, el tiempo que tenemos y le dedicamos es en beneficio de los mexicanos, porque somos mexicanos y nos lo merecemos. Yo creo que el gasto corriente de la nación debe ser equilibrado a como estamos como país.

Dentro de la orientación de las pistas, es muy peligroso para nosotros como pilotos la pista 18-36, o sea como te digo como piloto, sin el viento predominante es del noreste al sureste, ahora yo no explico cómo lo saca norte-sur si no presentan, que no existen los documentos públicos, en todos los 60 y tantos documentos o 70 documentos que han presentado, los 20 documentos que yo mencioné ahorita en la exposición, de acuerdo a la factibilidad o a los componentes, etcétera, todo lo que mencioné. Por lo tanto el impacto es de alto riesgo, las imágenes las dijeron todo, los impactos de ave, todo lo que genera, entonces es de alto riesgo, qué van a hacer, y es tanto impacto de seguridad aérea para los aviones, en este caso para los pasajeros nacionales y extranjeros como para las propias aves y el ecocidio que viene con ellas. Entonces no sé si esté contestada su pregunta, diputado Martínez.

Creo que ya le contesté a usted, diputado, con relación a de la viabilidad de la que habla el Presidente electo. Si quieren tener documentos de soporte lo vuelvo a reforzar, por qué, porque la viabilidad y la factibilidad la tenemos desde hace 3 años y medio, desde que se inició este proyecto y dicha no por mí ni por Sergio, por mucha gente que ha participado

con nosotros y gente que está dentro del mismo sistema, pero por razones obvias omitimos participar.

EL C. PRESIDENTE.- Les agradezco mucho a nombre de la Comisión, ustedes que han hecho favor de venir aquí a intercambiar puntos de vista, a darnos luz y conocimiento, pues les agradecemos mucho. Vamos a hacer un análisis y si nos permiten vamos a estar en permanente comunicación y vamos a mandarles algunas preguntas por escrito de lo que vaya surgiendo aquí con las posturas antagónicas que vengán surgiendo, para que nos sigan ustedes ilustrando.

Muchas gracias, y gracias a los medios de comunicación también, muy amables. Hasta luego.

