

Ciudad de México, 23 de abril de 2015

Versión Estenográfica de la " Sesión sobre el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México; Estado y Situación" en la que participaron el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, y la Subsecretaria de Transporte, Yuriria Mascott Pérez en la sede de la SCT

Maestro Rodolfo González Fernández: Buenos días. Agradecemos su presencia a esta reunión, encabezada por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, licenciado Gerardo Ruiz Esparza.

Lo acompaña la Subsecretaria de Transporte, licenciada Yuriria Mascott Pérez; el Director General del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, licenciado Manuel Ángel Núñez Soto; el Director General de Aeronáutica Civil, Capitán Gilberto López Meyer y el Director General del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, licenciado Alejandro Argudín Le Roy.

Iniciaremos esta sesión, en la que se hablará sobre Trabajos del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Estado y Situación, con un breve video y después pasaremos a las presentaciones.

Adelante con el video, por favor.

(Presentación de Video)

Le pido al Secretario de Comunicaciones y Transportes muy amablemente que por favor nos haga su presentación.

Secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, Rodolfo. Amigas y amigos de los medios de comunicación: Muchas gracias por su presencia.

Es un gusto tener la oportunidad de conversar con ustedes acerca de los avances que presenta la Construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Con el valioso apoyo de ustedes, la sociedad mexicana estará mejor informada sobre el desarrollo del proyecto de infraestructura más ambicioso de las últimas décadas.

Nos acompaña la Subsecretaria de Transporte, Yuriria Mascott Pérez; el Director General del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, Manuel Ángel Núñez Soto, quienes más adelante abundarán sobre este tema.

También está el Director General de la DGAC y el Director General del Aeropuerto de la Ciudad de México.

En esta ocasión me permitiría informar a ustedes los rubros más destacados a fin de ubicar el estado, situación y avance del Proyecto Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

El licenciado Manuel Ángel Núñez Soto ofrecerá pormenores posteriormente, que en su conjunto -estas opiniones- creo que serán de gran interés para la opinión pública y para ustedes, como medios de comunicación.

Es muy importante enfatizar los múltiples beneficios que traerá consigo este Proyecto, más allá de que constituye una solución real a los problemas de saturación operativa que registra el actual Aeropuerto Internacional "Benito Juárez".

El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México forma parte de la estrategia emprendida por el Gobierno de la República para consolidar a México como una plataforma logística de alto valor agregado, donde las distintas

modalidades de transporte se interconecten para eficientar y facilitar el traslado de personas y de mercancías a todos los puntos cardinales del país y más allá de nuestras fronteras.

Con el Nuevo Aeropuerto se busca atraer inversión, turismo, dotación de servicios, generación de más actividades económicas y sobre todo empleo para los habitantes de la zona y del país, anteponiendo siempre el cuidado del medio ambiente y de los recursos naturales.

En este contexto, el Nuevo Aeropuerto rebasa los límites de una decisión aeronáutica para posicionarse como un elemento detonador del desarrollo social con dimensiones y características sin precedente en la historia reciente de nuestro país.

El proyecto tiene soporte en diversos estudios aeronáuticos, hidrológicos, de suelos, de ingeniería, de arquitectura y ambientales practicados por diversas instituciones de reconocido prestigio nacional e internacional

como lo es Mitre, que es la Agencia de Investigación Aeronáutica más avanzada a nivel mundial, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la UNAM, nuestra universidad; el Instituto Politécnico Nacional y la Asociación de Transporte Aéreo, con base en los cuales se determinó que el sitio más adecuado para las nuevas instalaciones es la zona contigua al actual aeropuerto Benito Juárez, hacia la zona Oriente.

Se edifica en terrenos que son propiedad federal, por lo que no existe afectación alguna para propiedades sociales y propiedades privadas, todas las actividades constructivas y de desarrollo se realizan con estricto respeto a los derechos de los habitantes de la zona.

En el aspecto social, el Nuevo Aeropuerto generará durante su construcción alrededor de 160 mil empleos y ya en operación habrá creado 450 mil; además, por cada millón de pasajeros adicionales que atienda se generarán mil nuevos empleos.

Con el proyecto se impulsará un desarrollo urbano debidamente planificado, ordenado y equilibrado de la zona; habrá nuevas vialidades y sistemas de transporte masivo que aseguren la óptima conectividad con las nuevas instalaciones y la movilidad de personas y mercancías.

Se rescatarán las zonas desprovistas de vegetación mediante un programa de restauración ecológica para crear un conjunto de áreas verdes estimadas en más de dos mil hectáreas, dentro de éstas un bosque metropolitano con un área de 670 hectáreas que será el principal pulmón de la zona.

Eventualmente, la zona del aeropuerto contará con planteles de educación superior como la Universidad Metropolitana de Aeronáutica y Aviación, así como un área habitacional para quienes trabajen en él, con servicios de salud, áreas comerciales, culturales y deportivas, entre otras muchas.

En la parte ambiental, con el proyecto se contribuye a resolver los niveles de degradación, que ustedes acaban de ver el video que se presentó del hábitat natural de la región y se evitarán las recurrentes inundaciones en aquella zona. Por ello se duplicarán los humedales para las aves de 139 a 294 hectáreas, a fin de garantizar la preservación de aquellas que hoy día habitan temporal o permanentemente en la zona.

Al respecto, la SEMARNAT integró una comisión con dependencias y organizaciones de la sociedad civil para dar seguimiento y emitir recomendaciones acerca de aves, humedales y reforestación en ese sitio.

Debe destacarse que entre las pistas y las zonas acuíferas habrá una separación de por lo menos tres kilómetros para evitar inconvenientes con las aves; adicionalmente se crearán humedales a una distancia mayor para alejarlas aún más, de hecho en el mundo importantes aeropuertos como son el de Hong Kong; la Guardia, en Nueva York; Logan, en Boston; y Singapur; incluso aquí en nuestro país el propio de Cancún, el de Vallarta y Acapulco, entre otros muchos,

operan en áreas cercanas a importantes cuerpos acuíferos.

Se sanearán los tiraderos de basura que actualmente ya no deben operar. Se solventarán así problemas de depósitos de basura no controlados para convertirlos en fuentes de producción de biogás.

En conclusión, el nuevo Aeropuerto será una referencia global en sustentabilidad. Contará con un sistema de recolección y reciclamiento de agua pluvial; el 100 por ciento de las aguas residuales generadas serán tratadas y reusadas; el 70 por ciento del agua utilizada provendrá de sus propias aguas residuales; se reducirá en un 40 por ciento el consumo de energía respecto de estándares internacionales y parte importante del suministro energético podrá generarse con energías limpias, utilizando, por ejemplo, celdas solares y de autogeneración en el mismo aeropuerto; contará con iluminación natural y unidad de tratamiento de aire.

Así es como estamos poniendo especial cuidado y énfasis para que el diseño, construcción y operación de la infraestructura incorpore tecnología que promueva la sustentabilidad, acorde a los requerimientos de la certificación ecológica LEED, que es una categoría que se otorga internacionalmente por el uso de tecnologías limpias.

En cuanto a las obras hidráulicas, se están invirtiendo 17 mil millones de pesos en infraestructura para hacer que el vaso de Texcoco recupere y conserve su función hidrológica y ambiental y para dar solución definitiva al problema endémico de las inundaciones del Valle de México y de las zonas aledañas a aquel sitio.

Las obras hidráulicas permitirán triplicar la capacidad de almacenamiento de agua de 13 a 38 millones de metros cúbicos y duplicar la superficie lagunera para alcanzar 2 mil 700 hectáreas de espejos de agua.

Para dar una idea de lo que son 2 mil 700 hectáreas, la bahía de Acapulco tiene alrededor de mil 450, mil 500 hectáreas de superficie, para dar una idea.

Se rectificarán los ríos del oriente para mejorar la conducción de los escurrimientos; se construirán 145 kilómetros de colectores marginales, para dirigir las aguas residuales a las plantas de tratamiento y evitar el escurrimiento de aguas negras a cielo abierto, como ahora ocurre.

Para el tratamiento de las aguas residuales se construirán 24 plantas que permitirán que la zona cuente con agua limpia para riego agrícola y operación del Aeropuerto.

Se entubarán 25 kilómetros de cauces y se construirán 39 kilómetros de túneles para mejorar el sistema de drenaje, reducir la fauna nociva, los malos olores y mejorar las condiciones de salubridad para los habitantes de los municipios colindantes.

En materia de desarrollo urbano, aunque la construcción del nuevo Aeropuerto llevará varios años, se ha establecido ya coordinación con el Gobierno del Distrito Federal para plantear escenarios y encontrar los caminos que generen el mayor valor posible para la zona metropolitana.

Estos trabajos iniciales de preparación estratégica están trazados sobre cuatro líneas fundamentales que son: la creación de empleos permanentes, el impulso a las actividades comerciales y económicas que deriven de las propias del Aeropuerto y detonen así un crecimiento sólido en aquella región; el desarrollo y el impulso a las áreas verdes, que doten a la capital de un nuevo pulmón, y equilibrar el crecimiento de las zonas oriental y occidental de nuestra metrópoli.

Es importante mencionar también que está en marcha la planeación de las vialidades relacionadas con el nuevo Aeropuerto bajo tres horizontes: las requeridas durante la construcción, que son el horizonte inmediato; las que serán utilizadas para el arranque de operaciones de la nueva Terminal, es decir, la proyección a mediano plazo; y aquellas en las que será necesario pensar para que satisfagan los requerimientos de un crecimiento futuro, que se

vislumbra lejano, pero que es necesario considerar desde este momento.

Amigos y amigos, muy estimados representantes de los medios de comunicación:

Todo proyecto, toda intención de cambio trae naturalmente algunas preocupaciones, por ello la instrucción precisa del presidente Enrique Peña Nieto de atender todas las inquietudes de la sociedad, todas las dudas que los grupos y organizaciones sociales nos planteen, todos los requerimientos de información que de manera formal nos hagan llegar.

Esta es una de varias conferencias que tendremos para que ustedes, y por su conducto la ciudadanía, cuenten con la información suficiente, y tengan la seguridad de que las transformaciones que trae consigo el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México serán en beneficio de esta región y de la Nación en su conjunto.

Muchas gracias por su atención. Y le pedimos a don Rodolfo que continuemos con la agenda, por favor. **Maestro Rodolfo González Fernández:** Muchas gracias, señor secretario. Licenciado Manuel Ángel Núñez Soto, por favor. **Lic. Manuel Ángel Núñez Soto:** Con su permiso, señor secretario. Buenos días a todos.

Hemos preparado una veintena de láminas que les vamos a entregar al término de la reunión para tratar de presentar de una manera lo más concreta posible, mucha información del muchísimo trabajo que ha desarrollado la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que ha desarrollado el Gobierno Federal a través de sus distintas dependencias para este proyecto.

Como señalaba el señor secretario, es, sin duda, uno de los más visionarios y ambiciosos de los últimos tiempos, y que demandará necesariamente de la participación de muchos actores.

Este proyecto, del cual se comenzó a hablar hace cinco décadas, se empezó a trabajar en él, prácticamente un cuarto de siglo, está ya en vías de convertirse en una realidad, y es un proyecto con una visión de un horizonte de muy largo plazo, cuando menos 50 años hacia adelante.

Nos queda claro que la necesidad de expansión está presente dentro de la visión de este proyecto, un impacto social positivo, no solamente aquello que concierne a la parte económica, sino todo lo que significa para la parte social.

La parte de competitividad, que es fundamental para nuestro país, un país que se transforma, un país que se vuelve cada vez más participativo en el contexto internacional, y con las tareas que hoy se hacen en materia de puertos, en materia carretera y también en materia de aeropuertos, dará una dinámica generadora de empleo, de riqueza, de bienestar para nuestra sociedad.

Con una visión claramente de sustentabilidad ambiental, pensando en las generaciones presentes y en las generaciones futuras, en torno al ruido, en torno al aire, en torno al agua, en torno a todas las condiciones que implica poder crecer en forma ordenada, y con un desarrollo urbano coordinado por las distintas dependencias, tanto federales como estatales, como lo ha mencionado el señor Secretario, en donde haya claridad de lo que hay que hacer, cómo hacerlo, cuándo hacerlo y llevarlo hacia adelante.

¿Por qué un nuevo Aeropuerto? Bueno, evidentemente la vida del original Aeropuerto, del actual Aeropuerto, está superada; es un Aeropuerto que ya nos quedó pequeño, es un Aeropuerto que no tiene capacidad para satisfacer el crecimiento esperado de pasajeros y carga; estamos creciendo al 5.2, 5.4 respectivamente en pasaje y carga en promedio anualmente y es un crecimiento muy dinámico.

Hoy por hoy se transportan muchísimas más personas por vía aérea y mucha más carga de mercancías de lo que ocurría hace algunos años y es previsible que esta dinámica continúe.

El actual Aeropuerto se quedó ya sin espacio en su entorno para crecer, no hay una superficie para una nueva expansión dentro de este Aeropuerto y su ubicación -en consecuencia- impide un desarrollo futuro del mismo, así como también de las áreas circundantes.

La solución se trabajó en distintas alternativas, evidentemente la mejor alternativa es construir un Nuevo Aeropuerto con una visión de largo plazo, con un diseño que permita satisfacer la demanda de los próximos 50 años; un Aeropuerto autofinanciable y esta es una característica muy importante para un proyecto que es una obra pública.

¿Qué quiere decir autofinanciable?

Quiere decir que este Aeropuerto podrá generar los ingresos que requiera para pagar los créditos que contrate y para reembolsar al Gobierno Federal el dinero que invierta en la construcción del mismo.

Es un proyecto muy generoso en ese sentido que vendrá a incrementar los activos propiedad de los mexicanos y podrá, sin duda, llevarse adelante con todo éxito.

Contará con las instalaciones más modernas de última generación, con la tecnología más adecuada, con las Calificaciones LEED -como lo mencionó el señor secretario- y será una plataforma para el crecimiento sostenido en el mercado internacional de largo plazo.

Sólo en la terminal de carga habrá más que quintuplicar la capacidad que hoy tenemos -previendo el crecimiento a corto, mediano y largo plazo- y será evidentemente un gran motor económico del país que nos va a dar acceso a una clase mundial en otros mercados.

Tenemos que aprovechar aquí la ubicación geográfica de México; nuestro país se encuentra en una posición de privilegio con relación a Centroamérica, a Sudamérica, a Norteamérica, a los países europeos por el lado del Atlántico, a los países asiáticos y árabes por el lado del Pacífico y esta ubicación debe de aprovecharse, debe de utilizarse plenamente porque nos da una mayor competitividad.

México está llamado a ser una gran potencia económica y requiere de la infraestructura y la construcción de un gran Hub, de un gran nodo aeroportuario que nos permita atraer más pasajeros y carga que van con un destino distinto de nuestro país y nos permitirá también -a la vez- atraer más turismo, más inversiones y tener así una competitividad mucho mayor.

Este Aeropuerto está diseñado, en su etapa final, para llegar a 120 millones de pasajeros y en su primera etapa saldremos con una capacidad para 50 millones de pasajeros.

Sobre la parte de beneficio social, lo ha mencionado el señor secretario con toda claridad, está ubicado dentro de la zona del Valle de México, dentro de la Zona Metropolitana con mayores retos en materia de educación, en materia de empleo, en materia de ingreso, en materia de hospitales, en materia de infraestructura, de conectividad.

El ancla, la gran ancla de todo este desarrollo evidentemente será esta inversión, este Aeropuerto con esa enorme generación de empleo; los trabajos hidráulicos que se están ya realizando habrán de venir a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región, vamos a ver cómo desaparecen estos problemas gravísimos que hemos visto en otros años de inundaciones, en Chalco, en Ecatepec, en situaciones verdaderamente dramáticas que le tocó vivir a nuestro señor Presidente como gobernador del Estado de México, nuestro señor Secretario también, como responsable de la Secretaría que tenía estas tareas y que son situaciones que no debemos de permitir.

Se demanda una gran inversión que va aparejada al Aeropuerto, pero que tendrá una gran repercusión benéfica de orden social.

En la estrategia de financiamiento, bueno, hace ocho meses que el señor Presidente hizo el anuncio público de este gran proyecto, para llegar a él tuvimos que hacer trabajos previos, trabajos importantes en nuestro esquema de financiamiento que diseñamos y que registramos ante la Unidad de Inversiones; hicimos muchas estimaciones de orden paramétrico la mayoría de ellas, hoy todavía estamos en proceso de la realización de los proyectos ejecutivos, en aquel entonces no teníamos una propuesta clara de un proyecto arquitectónico; en fin, hay muchos ajustes que se están realizando, pero seguimos trabajando con base en los supuestos que traíamos en el 2013.

Y en aquel entonces proyectamos, y sigue siendo nuestra cifra al día de hoy, una inversión del orden de los 169 mil millones de pesos dividida en 4 mil 700 millones en obras sociales, 17 mil prácticamente en obras hidráulicas; 20 mil en diseño, ingeniería y gestión del proyecto, y 127 mil en infraestructura, tanto para el edificio terminal, en este caso las tres pistas con las que esperamos arrancar, todos los edificios aledaños.

Para esta estrategia también definimos una participación del sector público en un 58 por ciento y del sector privado a través de financiamientos que consigue el propio proyecto por el orden de 71 mil millones de pesos.

Aquí algo que es muy importante y que les habla de las bondades del proyecto y del diseño que se ha hecho es que hay la confianza de la banca internacional o de la banca nacional para otorgar los créditos que requerimos; habrá la confianza de los inversionistas, los mexicanos van a poder invertir en la construcción de este Nuevo Aeropuerto en la emisión de bonos que haremos y todo esto va a estar garantizado por el propio proyecto. No es deuda soberana; el riesgo que se está corriendo es sobre la base del propio proyecto.

Y hemos creado también un fondo de administración y pago a Nacional Financiera. ¿Qué quiere decir esto? Que todo el dinero que se reciba va a ser canalizado a través de este fondo para que ahí se efectúen los pagos de todo lo que implique la construcción, lo cual nos permite llevar un sistema mucho más transparente, mucho más eficiente en los pagos que se tengan que hacer a los proveedores de bienes y servicios, y en la competitividad que tendrá evidentemente el proyecto y los concursos como tales, las licitaciones.

Aquí con la conducción de la Secretaría de Hacienda y con la autorización de la Secretaría de Hacienda y con el señor Secretario de Comunicaciones y Transportes hemos contratado un crédito ya de mil millones de dólares, de los cuales aproximadamente 130 se utilizaron para pagar lo que se debía aún de la Terminal 2, se utilizaron para crear el fondo de reserva que debe de considerarse en un crédito de esta naturaleza y los costos propios, financieros del proyecto.

Al día de hoy seguimos trabajando en esa estrategia de financiamiento, hay una gran respuesta de las instituciones financieras, de los distintos participantes, muy posiblemente en este año obtengamos un mayor recurso por esta vía y muy posiblemente a finales de año estemos ya también emitiendo bonos para este propósito.

¿Dónde andamos en este momento? Dentro de esa visión y dentro de ese inmenso trabajo que se ha hecho en estos últimos meses, nosotros traemos una ruta crítica que hemos venido también perfeccionando y que en meses más adelante se presentará también a conocimiento de todos.

Dentro de esa ruta crítica nuestro propósito es que el 20 de octubre del 2020 el Aeropuerto pudiera estar funcionando, es una fecha muy ambiciosa, es un reto muy grande, pero estamos trabajando, con el liderazgo del señor secretario, con toda intensidad todos los días para tratar de alcanzar este propósito.

Dentro del tema de la infraestructura aeroportuaria empezamos con los estudios para llevar adelante la planeación y el diseño desde el año pasado. Estamos trabajando intensamente en este año y veremos para este propósito hasta el 18, donde habremos de haber concluido.

En el caso de la preparación del sitio para la construcción y el equipamiento, hemos ya iniciado trabajos dentro del sitio, en este año 2015, y nos llevará hasta el 2020.

Y en el caso de pruebas y certificaciones, a mediados, a finales del 17 empezaremos a trabajar también con este tema para la puesta en operación en el 2020.

Hay un trabajo muy intenso de distintas dependencias del Gobierno Federal, hemos trabajado en una estrecha coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente para toda la parte medioambiental.

Trabajamos fuerte para presentar nuestra solicitud de aprobación de la manifestación de impacto ambiental. Se nos otorgó en noviembre del año pasado, se nos otorgó con 20 condicionantes, mismas que les dimos respuesta de cómo mitigaríamos todos los impactos de la construcción del Aeropuerto.

Y estamos en proceso también e iremos dando cumplimiento a todas estas medidas de mitigación a lo largo de la construcción.

En la parte hidráulica, pues también desde el año pasado empezó la Comisión Nacional del Agua a hacer todo el trabajo en toda la zona perimetral.

Durante este año habrá también ya obras de preparación para empezar a construir. Hay muchas cosas que hay que hacer.

Las obras de CONAGUA están previstas para su conclusión en el 2018; nosotros tenemos que hacer algunas obras que más adelante les vamos a dar detalle, pero cito un ejemplo, hay que construir una obra de drenaje temporal para evitar riesgos de inundaciones durante la construcción del sitio y tener la claridad que vamos a poder ir a la velocidad que queremos.

En el Plan de Desarrollo Urbano, como se ha señalado, hay trabajo ya también muy intenso, que ha comenzado, para llegar a tener la elaboración de los planes parciales de Desarrollo Urbano y poderlos ir instrumentando, esto nos lleva de este año en adelante. Este es un proyecto que va a llevar, sin duda, muchísimas décadas.

En la parte de conectividad también se ha hecho muchísimo trabajo, conjuntamente con esa visión que ha mencionado el señor secretario, de corto, de mediano y de largo plazo.

No se nos puede olvidar que vivimos en una gran Metrópoli y que todas las decisiones en materia de conectividad, todo lo que se construya nuevo o lo que se use nuevo, o los medios de transporte que se utilizan, van a impactar a una Metrópoli que hoy tiene 20 millones de habitantes, pero quizá en 15, 20 años tenga 30.

Entonces, es esencial visualizar todo esto, y es esencial, en función de los recursos económicos de nuestro país, ir programando todas estas inversiones, ir viendo aquellas que se pueden hacer con capital privado y hacer que el empresario participe en mayor medida en construir esta infraestructura.

En el caso del uso futuro del Aeropuerto, el señor secretario hizo una clara descripción, hay mucho trabajo, hay coordinación con las autoridades del Gobierno de la Ciudad de México, y es un tema que va a llevar todavía mucho análisis, mucha reflexión, y que deberá de ser altamente benéfico, no solamente para ese terreno, sino para todo el plan de desarrollo en esa parte, en torno al actual Aeropuerto, y a las nuevas construcciones.

Hay una gráfica que hemos preparado, en donde están los principales componentes de la primera fase del proyecto, donde viene el edificio terminal, las plataformas, las pistas, los hangares gubernamentales, las instalaciones de Gobierno, las calles de rodaje, el mantenimiento de aeronaves, la parte de carga, los estacionamientos, la zona de combustibles, el área de control de tráfico aéreo, la planta de tratamiento de aguas; el edificio de rescate de bomberos.

Van a tener ahí una visión de lo que estamos planteando para esta primera fase.

Para finales del mes de junio habremos de haber concluido nuestro plan maestro, donde habremos de presentarles ya también todo lo que es el proyecto aeroportuario integralmente.

Aquí aparecen tres pistas: el proyecto es de seis pistas, aquí aparece un edificio terminal y un edificio satélite, hay dos edificios terminales y dos edificios satélites, y hay muchos detalles, que hoy se sigue trabajando con esa intensidad, y que, en el próximo trimestre, a finales del próximo trimestre, tendremos listos.

¿Cómo vamos en materia de avances? Hemos logrado conformar un equipo integrado por lo mejor que hay en nuestro país y que hay en el mundo para llevar a cabo este reto, que es un reto de un proyecto sumamente complejo, nunca habíamos encarado en una magnitud y con tantas implicaciones, y necesitamos a los mejores mexicanos, hombres y mujeres, igual a las mejores empresas que tienen ya la experiencia; es un proyecto donde necesariamente, por la necesidad de hacerlo muy bien, por la necesidad de hacerlo muy transparente, al final del proyecto los mexicanos tenemos que sentirnos orgullosos de que se hizo algo muy bueno y que supimos claramente cómo se hizo.

Entonces, se está buscando a las mejores empresas que puedan entregar los resultados correspondientes. Daré detalle de algunas de ellas.

Citaba yo la manifestación de impacto ambiental, hay un avance importante en las obras hidráulicas a cargo de la Comisión del Agua, haré alguna mención más adelante, sumando a lo que ya ha citado el señor secretario, y seguramente la Comisión nos dará también más adelante información.

Estamos trabajando con el diseño esquemático del edificio terminal, tuvimos un diseño conceptual que fue la propuesta de los ocho grandes consorcios que participaron y el consorcio ganador -igual que el resto- presentó un diseño conceptual dentro de su propuesta, con algunas estimaciones.

Hoy estamos ya en una etapa en donde ese diseño conceptual se tiene que ajustar, tenemos que pasar a lo que se llama un diseño esquemático que considera ya las necesidades propias de todos los involucrados en el Aeropuerto y en este caso particular, en torno al edificio terminal.

Estamos viendo cuáles son las necesidades de cada aerolínea, cuáles son las necesidades de todo el comercio que está ahí dentro, cuáles son las necesidades del pasaje, cuál es la tecnología que está hoy presente y qué es lo que estamos visualizando tecnológicamente para el año 2020, cuando tengamos que entrar en operación.

Hay muchas decisiones en torno a esto en que se está trabajando, llevamos adelante este ejercicio que tiene que ver con la torre de control, que tiene que ver con el entorno.

Estamos trabajando fuertemente en toda la parte de los estudios topográfico y de mecánica de suelos, tenemos un suelo que es un reto importante, pero quiero decirles que no es un reto diferente del que tuvo el Aeropuerto de la Ciudad de México cuando fue construido, no es un reto diferente del que tienen muchos grandes edificios que tienen que construirse hoy en la gran, en la mayor porción de tierra del Valle de México y que antes fue un lago y sigue teniendo un terreno difícil.

Pero tenemos a los mejores ingenieros en mecánica de suelos del mundo, que la mayoría son mexicanos y los que lo están complementando están haciendo un trabajo extraordinario.

Las decisiones que habrán de tomarse también para finales del siguiente trimestre involucran la técnica, la tecnología que habremos de utilizar para la cimentación del edificio terminal, para la cimentación de las pistas.

Hoy tenemos -y desde el año pasado empezamos a trabajar en ello- nueve pruebas de carga en curso y estamos recibiendo información todos los días, información que se analiza por parte de los equipos técnicos, por la UNAM, para que se tome la decisión que corresponda para este propósito.

La nivelación propia de las pistas es algo muy importante por el entorno de nuestra cuenca, por lo que implica -en términos de inversión también- el movimiento de tierra y estamos trabajando en la consolidación del Plan Maestro que, como les decía, para finales de junio lo tendremos al igual que estamos trabajando en el Plan Estratégico que incluye el Plan Comercial.

Este es un Aeropuerto y este es un Proyecto que está obligado -más adelante hablaremos de Transparencia- a ser absolutamente transparente pero el hecho de contar necesariamente con recursos privados nos obliga a ir mucho más allá de una obra tradicional y a lo que nos marca que estamos cumpliendo a plenitud la Ley de Obra Pública y Servicios Relacionados, que es basada en el Artículo 134 Constitucional.

Dentro del equipo que les mencionaba, de clase mundial que tenemos, cito algunos de los principales actores que hoy están trabajando también con toda intensidad; trabajando fundamentalmente en nuestro país pero también apoyándose, con la experiencia, en otras partes del mundo.

Está Parsons, que es nuestro Gerente del Proyecto, una empresa muy fuerte, quizá la más fuerte en su ramo dentro de los Estados Unidos y que ha participado en la administración de proyectos de esta envergadura y en el caso particular de aeropuertos, en más de 450 aeropuertos, en más de 40 países y un proyecto de este tamaño demanda una organización impecable, hay más de 2 mil 500 procesos unidos unos a otros y se tienen que ver con toda claridad esos procesos anticipadamente y a lo largo del tiempo para ser eficientes y para terminar con un proyecto transparente en tiempo y dentro de presupuesto.

Participa con nosotros el arquitecto maestro, que también está apoyado por empresas mexicanas, en todos los componentes hay empresas mexicanas y talento mexicano, aquí se está aprovechando la experiencia de nuestra gente, se está aprovechando la transferencia de conocimiento, de relaciones, de recursos para ser mucho más fuertes, para crear también una clase empresarial mucho más fuerte.

En el caso del arquitecto maestro está Norman Foster, con Fernando Romero, dos equipos también muy buenos; Foster está reconocido hoy por hoy como el mejor arquitecto del mundo, no solamente en grandes obras, tiene 620 galardones internacionales, más de 48 años de experiencia, pero en el caso particular de aeropuertos es quien ha venido a transformar, a revolucionar los aeropuertos.

Tiene muchísimos proyectos Hong Kong donde se construyó una isla para hacer un aeropuerto, Beijing, Kuwait, están participando en el de Panamá, en fin, tienen una gran cantidad.

Netherlands Airport Consultants Company, es una compañía holandesa, quizás en su ramo también la mejor del mundo, es la que tiene bajo su responsabilidad la parte de ingeniería, sumada también a empresas mexicanas; ARUP, es una empresa inglesa también con más de 50 años de experiencia que ha trabajado en cientos de aeropuertos del mundo y que nos ha venido apoyando desde la elaboración del pre-plan maestro que fue fundamental para la toma de decisiones, hasta ahora en la conclusión del plan maestro para llevar adelante todo el proyecto.

Mitre, que es una organización enorme, como citaba el señor secretario, más de siete mil ingenieros dentro de la organización, es la organización que determina en el mundo el tema de aeronavegabilidad.

OACI, que es el órgano que regula a nivel internacional. IATA, que es la parte del sector privado también de las aerolíneas, hay un trabajo muy intenso, cercano; la UNAM, fundamentalmente a través del Instituto de Ingeniería, que es lo más prestigiado que hay en nuestro país para este tema; el Politécnico, la OCDE. Hay un equipo muy fuerte, muy sólido, pero lo más importante, muy comprometido con el proyecto con mucha claridad.

Citaba el caso del componente ambiental, citaba que hay muchísimo trabajo, trabajo hecho con la Secretaría del Medio Ambiente, yo recomendaría también ingresar a la página de SEMARNAT, hay información abundante y a detalle sobre lo que hemos hecho, la autorización que obtuvimos de la manifestación del impacto ambiental.

Quiero decirles que la garantía del cumplimiento de los planes que hemos presentado de compensación ante SEMARNAT pues involucra una fianza de más de 770 millones de pesos que nos obligan y que garantizan también el cumplimiento, quizá sea la más grande que se haya presentado y ya hay una enorme cantidad de trabajo para rescatar como se mostraba en el video inicial a una zona ecológicamente degradada para mejorar la calidad de vida.

Se han creado ya por parte de SEMARNAT grupos de operación y de expertos para la preservación de la zona. Hay un subgrupo de aves, hay un subgrupo de humedales y reforestación. Hay acercamiento con los grupos ecologistas también, hay acciones de reforestación.

Hoy en todo lo que estamos haciendo ya en materia de, en el caso por ejemplo de los pozos, recuerden ustedes que en ese sitio había muchos pozos que abastecían de agua de esa parte, a Sosa Texcoco, para la sosa cáustica.

Esa agua es un agua tres veces más salina que el agua de mar y estos pozos tenemos que recortarlos para evitar posibles complicaciones en el futuro. Se licitó, estamos ya trabajando, se está haciendo, estamos trabajando en los caminos interiores para todo lo que es el camino exterior del polígono, pues hay más de 800 personas ahorita trabajando ya en todo lo que es dejar las condiciones de fauna, de flora que ahí existen, precariamente, pero estamos dando cumplimiento absolutamente a todo, aun siendo tierra muy salitrosa y con muy poca presencia, para cuidar y dar cumplimiento y luego se pueda proceder a la parte de la construcción.

En el caso del proyecto hidráulico, hay una lámina también con muchos de los avances y de esa visión que se ha tenido para ello. El tema hidráulico va a ser benéfico para toda la zona.

Hoy vemos encharcamientos cuando hay época de lluvias, esos se van a convertir en nueve cuerpos de agua de una enorme dimensión, como comentaba el señor secretario, casi del doble del tamaño de la bahía de Acapulco.

Habrán de impactar muy favorablemente al entorno para beneficio del clima, habrán de apoyar en todo lo que se refiere al suministro de agua en una zona que así lo requiere y habrán de hacer un uso muchísimo mejor de la disponibilidad de este componente.

Hay una inversión y hay muchísimo trabajo, hay grandes obras, aquí vienen en detalle.

Hoy, la situación actual del polígono está, como podemos apreciar en estas dos láminas, entre lo que tenemos y lo que habremos de tener. Hay mucho trabajo por delante para llegar a ello.

Hemos atendido cuidadosamente y si no, no hubiéramos tenido ni el aval de OACI, ni el aval de Mitre, ni el aval de los consultores, en el caso de los aspectos hidráulicos y de aves. Hemos atendido con todo cuidado todos esos requerimientos.

Hoy el umbral, la distancia de umbral de la Laguna Nabor Carrillo a las pistas es de 3.3 kilómetros por encima de los 10 mil pies, que es la recomendación de la FAA para un aeropuerto atrayente de fauna, estamos sin ninguna complicación.

Y bueno, vamos a crear también nuevos humedales que van a tener muchísimo cuidado con el tema de las aves.

En la parte de hundimientos, como lo mencionamos, hay mucho trabajo hecho, hay muchos estudios. Esta zona donde habrá de construirse los edificios terminales es una zona con una mecánica de suelos aún mejor que la que tiene el actual aeropuerto, pero hay muchísimo trabajo que se está haciendo para llegar a ello.

En el caso del desarrollo urbano, se está contemplando el poder tener un desarrollo urbano integrado, la distancia entre el actual Aeropuerto y el Centro de la Ciudad, el Zócalo y Reforma, no es demasiada, pero habría que pensar en un programa de largo plazo.

Y lo que ocurra también en ese actual Aeropuerto tiene que ser parte del desarrollo de todas esas 12 mil 500 hectáreas, que hoy son propiedad del Gobierno Federal para crear un nuevo polo de actividad económica, con mayor equilibrio, que dé más oportunidades, con una visión de desarrollo regional.

Por lo que hace a la transparencia y rendición de cuentas, hemos sido también particularmente meticulosos, cuidadosos, este es un proyecto transexenal; el señor presidente vio con mucha claridad su compromiso como estadista y tomó la decisión de llevar adelante un proyecto, en el cual se está invirtiendo en este Gobierno muchísimo esfuerzo, recursos, trabajo, pero cuya conclusión vendrá hasta la próxima administración.

En consecuencia, nos interesa muchísimo que todo se haga en forma transparente, que quede sustentado en términos de decisiones, que quede documentado, que haya libros blancos, que haya toda esta información.

Y hemos establecido también la estrategia de integridad en cuatro ejes, la adopción de las mejores prácticas internacionales acorde a lo que marca la Ley de Obras Públicas, tenemos siempre que ir, como lo hemos hecho, dentro de la Ley, a la competitividad en los procesos de contratación, a la estrategia proactiva en transparencia y acceso a la información.

Hay mucha información, por ejemplo, en el portal del Aeropuerto, pero nos queda claro que no basta con que esté esta información en el Portal del Aeropuerto, de pronto nos llegan consultas sobre cosas que ahí están o cuestionamientos sobre información que está en el portal a nivel detallado. Vamos a tomar una estrategia de comunicar más allá de tenerlo en el portal, tener reuniones como esta iniciativa del señor secretario, para que la opinión pública, la sociedad esté enterada.

Habrán medidas preventivas y auditorías en los procesos de contratación.

Yo quiero decirles que se ha estado trabajando con este proyecto con toda intensidad, y para nuestra fortuna, la condición humana es complicada, hemos tomado todas las medidas y no ha habido un solo señalamiento de actos de corrupción dentro del mismo, y esperamos que no los haya, estamos trabajando para que las cosas sean totalmente como han sido y como tenemos la obligación y la instrucción de parte del señor secretario, de parte del señor presidente, de que se hagan las cosas.

Hemos estado dando cumplimiento y continuaremos con lo que marca la Ley con la Secretaría de la Función Pública a la nueva Ley que se ha aprobado, también daremos cumplimiento, buscaremos el acompañamiento de la Auditoría Superior de la Federación desde un principio y mantener una estrecha colaboración con los distintos organismos, como lo hemos venido haciendo, sea el IFAI, sea la COFECE, sean las distintas organizaciones.

Con la OCDE hemos logrado una mecánica dentro del convenio que hemos firmado de apoyo, de ayuda mutua.

Bueno, estamos con el tema de que haya siempre especialistas para la evaluación de las propuestas, que haya los observadores y los testigos sociales en las licitaciones. Hemos seguido esa política, inclusive más allá de lo que nos marca la Ley, hay montos para los cuales no estaríamos obligados a tener un testigo social, lo estamos solicitando, el testigo social - de cualquier forma- para que esté presente; ser muy rigurosos en los procesos de concurso, sea por Invitación, sea por licitación pública y que haya también una revisión de las Bases para que haya una total transparencia de parte de todos.

En cuanto a los principales pasos que traemos de obra para el 2015, les hemos preparado también una lámina donde vienen las cosas más importantes que estamos desarrollando o en curso de desarrollar.

Mencionaba yo el tema de los pozos, los caminos interiores donde en éste y en el otro trimestre seguiremos adelante con las licitaciones que ha habido; algunas de las que se han hecho, se han hecho ya también para poder obtener, para hacer los sondeos.

Hemos hecho sondeos a 80 metros de profundidad para tener la información de la tierra y la calidad para la decisión de la cimentación -que será determinante- y los caminos interiores que se van a requerir también para la construcción del proyecto.

Aquí está todo el sistema de drenaje que les comentaba, la residencia de obras, lo que es el campamento, todo esto que está en esta lámina, algunas de las cosas que ya están viendo y otras que empezarán en forma masiva, en forma importante para finales de año.

Antes de salir a licitar -por favor pásenme la lámina de empaquetamiento- necesitamos tener toda la información suficiente para que se pueda licitar y para que se puedan tener los elementos.

Esperamos que para el mes de junio de este año tengamos la suficiencia de información en cuanto a los elementos requeridos para que se pueda presentar ante la opinión pública y se puedan preparar las empresas mexicanas y también las extranjeras que deseen participar en los procesos de licitación que habrá.

Diremos en cuántos paquetes estará dividido el Aeropuerto, qué tipo de licitación se llevará a cabo, qué tipo de empresas o de requerimientos se tienen, si serán procesos de contratación para empresas solo nacionales; internacional con asociación nacional, en fin.

Se harán reuniones con distintas Cámaras, Asociaciones, Sesiones Informativas a través de road shows en México y en el extranjero para buscar que estén las mejores empresas, para que sean procesos muy competitivos, para que haya total transparencia y para que el gran beneficiario sea el pueblo de México, sea el proyecto como tal y tengamos las mejores condiciones.

Vamos a seguir adelante con este sitio web que tenemos tratando de ser muy proactivos, muy innovadores; no hay un proyecto en el mundo de esta naturaleza que tuviera una plataforma de esta naturaleza -valga la redundancia- como lo estamos haciendo.

Debemos traer ahí la información actualizada para todos ustedes, tener comunicación regular con ustedes, tener reuniones periódicas con las audiencias interesadas sean autoridades, aerolíneas, prestadores de servicios, Cámaras, Asociaciones y todos aquellos que puedan aportar.

Este es un proyecto que reclama de la participación de los mexicanos y del talento de los mismos.

Al final -espero yo que, con el esfuerzo de todos, con el liderazgo del señor presidente, del señor secretario- daremos el resultado que se espera en la visión que tenemos; esto es, tendremos una infraestructura que cambiará al mercado de la aviación para México, tendremos un impacto social positivo a través de una plataforma para el crecimiento de empleos y mejor calidad de vida en la región.

En cuanto a competitividad tendremos un centro logístico de importancia mundial que detone mayor inversión, turismo y exportaciones en sustentabilidad ambiental con una estrategia de cuidado ambiental a la medida para la región y sus condiciones geológicas, tendremos un crecimiento adecuado, un crecimiento ordenado vinculado a esa política de desarrollo urbano de largo plazo que habrá de instrumentarse.

Esa es la visión con la cual se ha contemplado al proyecto, esos son los trabajos que se han venido realizando y ese es el compromiso que tenemos con el señor secretario de seguir adelante y con todos ustedes, con la sociedad, de entregar muy buenos resultados.

Muchas gracias, señor secretario. **Secretario Gerardo Ruiz Esparza:** Gracias. **Maestro Rodolfo González Fernández:** Gracias, licenciado Núñez Soto.