

Palabras de Federico Patiño Márquez en Conferencia de Prensa 26 de marzo de 2018

Muy buenas tardes, la verdad me siento muy a gusto y muy contento de estar aquí, el día de hoy, con ustedes.

Para dar inicio, si ustedes me lo permiten, quisiera mostrarles un video, un video del sitio, quiero llevarlos ahorita a la obra, éste es un video que fue grabado hace un par de semanas, muy reciente.

Como ustedes saben, estamos grabando y filmando la obra para dejar un testimonio del avance de la misma y, por lo tanto, déjenme llevarlos a la obra. Es un video que dura algunos minutos. Así es que adelante.

(PROYECCIÓN DE VIDEO)

Y para poder financiar esta gran obra, quisiera comentarles que, como muchos de ustedes saben, como parte de nuestro esquema de financiamiento, el viernes pasado concluimos exitosamente la colocación de una fibra E por 30 mil millones de pesos, que resulta ser la fibra más grande que se haya colocado en nuestro país.

El Gobierno Federal crea este instrumento, el cual ha sido utilizado con gran éxito en otras partes del mundo, como un vehículo para canalizar recursos del público inversionista en proyectos productivos de infraestructura.

Para asegurar que el aeropuerto sea financieramente viable, hemos diseñado un esquema conjuntamente con la propia Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a fin de garantizar que el proyecto sea autofinanciable.

Esto significa que tiene su propia fuente de pago con los recursos provenientes de la tarifa de uso del aeropuerto, conocida como TUA, del actual y del futuro aeropuerto; es decir, que son los propios usuarios los que están financiando la construcción del nuevo Aeropuerto.

A la fecha, el financiamiento privado suma seis mil millones de dólares, colocados en dos bonos verdes que han recibido reconocimientos internacionales; a los que se suman los 30 mil millones de pesos, equivalentes a mil 600 millones de dólares de la Fibra E.

Se trata de un esquema de financiamiento innovador que permite a los fondos de pensiones invertir en proyectos de infraestructura a largo plazo, en línea con las mejores prácticas internacionales.

Que quede muy claro: la próxima Administración no enfrentará presiones financieras para terminar la construcción del nuevo Aeropuerto, porque no representa deuda pública, ni cuenta con la garantía del Gobierno Federal.

Así, el nuevo Aeropuerto se financia sin presionar las finanzas públicas y se mantiene como un patrimonio de todos los mexicanos.

La reciente colocación de Fibra E reflejó la confianza de inversionistas nacionales y extranjeros en la viabilidad de esta magna obra.

No es una exageración decir que es uno de los proyectos de infraestructura más estudiados y discutidos en nuestro país.

La decisión del sitio óptimo para la ubicación del nuevo Aeropuerto fue un proceso muy largo y complejo, que tomó muchos años de análisis.

Así, a partir de los estudios aeronáuticos, hidrológicos, geotécnicos, ambientales, así como la convivencia con otros aeropuertos, se determinó que Texcoco cumplía con las características idóneas.

Dichos estudios fueron realizados por organismos altamente especializados, como MITRE, que es el centro de investigación aeronáutica más avanzado del mundo; o la OACI, que es la Organización de Aviación Civil Internacional de la ONU; la propia IATA, que es la asociación que agrupa a todas las aerolíneas a nivel

mundial; también, participó el Instituto de Ingeniería de la UNAM; el Politécnico Nacional y otros consultores expertos en la materia.

Es, por ello, que la obra y el diseño del nuevo Aeropuerto fueron producto de años de análisis y resolución por parte de los expertos nacionales e internacionales en la materia.

Los aeropuertos, como muchos de ustedes saben, se construyen desde el espacio; es decir, que lo primero y más importante a tomar en cuenta son las rutas por las que llegarán y saldrán los aviones.

Texcoco es la única opción cercana a la ciudad, que nos permite incrementar casi cuatro veces la capacidad actual y concentrar las operaciones nacionales e internacionales en un solo aeropuerto.

Sólo Texcoco nos permite contar con un aeropuerto con capacidad para atender la demanda futura durante los próximas seis o siete décadas.

La reciente colocación de la fibra es una muestra de la confianza de los inversionistas en este proyecto; que está blindado contra la corrupción, y se está construyendo con total apego a la legalidad. Todo es público, transparente, es una caja de cristal, a través de la cual cualquier ciudadano puede ver lo que está ocurriendo en tiempo real.

Los inversionistas privados, quienes, reitero, están financiando buena parte de la obra, exigen transparencia, pues, al igual que todos los ciudadanos, quieren saber dónde se está invirtiendo su dinero.

Para eso, al colocar bonos en los mercados financieros para pagar la construcción del aeropuerto, el Grupo Aeroportuario está obligado a cumplir con requerimientos muy estrictos de revelación de información y transparencia. La transparencia ha sido un eje rector en el desarrollo del nuevo aeropuerto.

Nos comprometimos a estar a la altura de los mejores estándares internacionales, incluso, más allá de lo que establece la propia ley mexicana, así lo hemos hecho y para ello ha sido clave el acompañamiento de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico, la OCDE, para promover las mejores prácticas internacionales en materia de gobernanza, contrataciones públicas, integridad y transparencia.

Además, somos el primer proyecto de infraestructura pública que utiliza el estándar de datos para contrataciones abiertas, que es un estándar global de datos para reflejar el ciclo completo de contratación desde la planeación hasta la ejecución de la obra.

Esto refrenda nuestro compromiso continuo y permanente con la apertura y el acceso a la información sobre el nuevo aeropuerto.

Hemos publicado en nuestra página de Internet y en el portal de Datos Abiertos del Gobierno de la República información detallada sobre los 321 contratos que el Grupo Aeroportuario ha celebrado desde el inicio del proyecto, por un monto cercano a los 140 mil millones de pesos.

Cualquier persona pudo conocer y auditar desde su origen de forma abierta, sencilla y accesible la información sobre las licitaciones y los contratos del nuevo aeropuerto.

El avance físico y financiero de estos contratos igualmente es público y puede ser consultado en nuestra página de Internet.

En los procesos de contratación ha prevalecido el criterio de apego irrestricto a la legalidad y a la transparencia. Que gane el mejor.

Hemos integrado una cadena de salvaguardas, que va desde el diseño de las bases de licitación hasta los procesos de evaluación de propuestas y la transmisión en vivo de la apertura y fallos de adjudicación.

Ahorita, vamos a poner un ejemplo y vamos a navegar por la página, para que vean cómo estamos difundiendo este tipo de información.

En estos procesos nos han acompañado notarios públicos, testigos sociales, un panel de expertos, integrado por Parsons, que es el Gerente de Proyecto.

Parsons es una empresa norteamericana experta en actuar como gerente de proyectos en este tipo de megaproyectos, sobre todo, aeroportuarios.

Contamos, también, con el ingeniero civil maestro, que es la firma holandesa Netherland Airportconsultants, que está encargado precisamente de toda parte del lado aire.

Los aeropuertos se dividen en Lado Aire y Lado Tierra.

Lado Aire son las pistas, las plataformas y los rodajes. Ahí es responsable el ingeniero civil maestro.

Y lado tierra es la torre, el edificio terminal y el Centro Multimodal de Transporte, que está a cargo del despacho de Norman Foster, uno de los mejores arquitectos a nivel mundial.

Así también, nos acompañan en este tipo de procesos la Secretaría de la Función Pública y muchos otros especialistas en la materia.

En los procedimientos de contratación han participado mil 750 empresas, por cierto, más del 90 por ciento son mexicanas.

Actualmente, trabajan 292 empresas nacionales e internacionales en la obra y se han generado más de 45 mil empleos directos e indirectos en la zona. Este año pretendemos llegar a 70 mil empleos.

Dada la gran relevancia del nuevo aeropuerto para impulsar el desarrollo de México, la sociedad merece tener certeza sobre el proceso constructivo. Así lo entendemos en el Grupo Aeroportuario.

Por eso, hemos mantenido una política de subir la información de avance de obra en nuestra página de Internet y en las redes sociales; asimismo, recibimos a universidades y grupos de interés vinculados con la construcción y la aviación para que puedan conocer el proyecto de manera directa.

Gracias a esta medida, el sitio de construcción ha recibido a más de siete mil visitantes.

El nuevo aeropuerto es un proyecto estratégico para la vida nacional; es una obra de infraestructura clave para el desarrollo del país, no para los próximos seis o 12 años, es clave para los próximos 100 años.

Representantes de los medios de comunicación:

Muchas veces se ha dicho que en México no planeamos con visión de largo plazo. Se dice que otros países sí pueden hacer proyectos de largo aliento, pero que en México no.

Este aeropuerto es una clara demostración de que los mexicanos sí podemos hacer grandes obras con visión de futuro, con visión de Estado.

Este aeropuerto habrá puesto a México en la ruta correcta para detonar su potencial turístico, comercial y económico.

El nuevo aeropuerto es más que un proyecto de Gobierno, es un proyecto de Estado, es un proyecto de México para los mexicanos.

El nuevo aeropuerto es un proyecto único que será patrimonio y orgullo de todos los mexicanos.

Éste es el mensaje que les traigo y ahora, si me lo permiten, don Eduardo.

-LIC. FRANCISCO PATIÑO MÁRQUEZ: Si me lo permiten.

Vamos a navegar. Quisiera que me acompañaran ahorita al sitio del Grupo Aeroportuario para que todo esto que les acabo de comentar lo podamos ver, que ustedes lo puedan ver desde sus hogares, en el lugar donde

estén, en cualquier parte del mundo pueden ustedes acceder a la página de Internet del aeropuerto que es www.aeropuerto.gob.mx, ahí podrán ver y tener acceso a toda la información disponible.

Por ejemplo, miren, es una casualidad.

Ahorita estamos teniendo, vean la parte superior, la presentación de ofertas del drenaje profundo, está en vivo, ahorita esto está sucediendo ahí.

Filmamos todas las presentaciones de las ofertas de las licitaciones, así como los fallos, para que la gente vea en tiempo real lo que está sucediendo en esa sala.

Hoy se dieron a conocer, por ejemplo, los valores económicos, después se analizarán los técnicos y finalmente se dará el fallo.

Ésta es nuestra página, pero déjenme ir a la parte de los contratos, a la parte de los datos abiertos y vamos a navegar ahí para que vean a lo que ustedes pueden acceder y pueden obtener a través de esta página.

Miren, aquí, y tenemos también un tutorial que es muy fácil, los pueden llevar de la mano, aquellos que no tienen la habilidad para poderlo hacer, es muy fácil. Métense al tutorial y los puede llevar de la mano en cómo acceder a la información.

Aquí ponemos una palabra clave, ahí pusieron Pista 2, por ejemplo, vamos a ver la Pista 2, y aquí aparecen, por ejemplo, las características de la Pista 2, que señala, por ejemplo, que es un sistema de precarga, que es un sistema que se está utilizando para las pistas; el monto son siete mil 926 millones de pesos. Quien ganó la licitación es COCONAL. Si hay un contrato modificatorio, aún pueden ustedes acceder a él.

Y vámonos a ver lo que es. Bueno, aquí tienen, si se bajan en la página, tienen aquí todo el ciclo del proyecto. Por ejemplo, desde la planeación, como les comentaba, hasta la ejecución de la obra.

Aquí podemos ver, incluso, el avance físico y financiero de cada uno de los proyectos.

Pero vamos a la parte de planeación. Ahí pueden ver la parte de la descripción del proyecto. Vamos a abrirla. El proyecto ejecutivo tiene acceso a toda esta información.

Éste es para la Pista 2, insisto. Vamos a regresar. Vamos a ver la siguiente etapa, que es la parte de la licitación que está desde las bases de licitación, podemos acceder rápidamente a ella, estas son las juntas de aclaraciones.

Bueno, ahí está firmado, por ejemplo, las juntas de aclaraciones, fueron cinco juntas de aclaraciones en ésta, son las preguntas que cada licitante realiza, y las respuestas están ahí. Y como pueden ver están firmados por todos los participantes.

A ver, regrésate. Bueno, y así está. Hubo cinco, ábrelo otra vez en la parte de, hubo cinco juntas de aclaraciones, se puede observar y se puede consultar cada una de ellas.

Posteriormente, fue la adjudicación del fallo. Ahí podemos tener acceso a ello. Ahí está el fallo. Aquí pueden ver el acta, o sea, aquí, también, otra vez, está firmado por todos. En esta acta pueden ver la calificación que sacó cada uno de los licitantes. Y si se descalificó, cuál fue el motivo.

Aquí se explica con toda precisión, vamos como es puntos y porcentajes se ve la parte económica, y se ve la parte técnica, y la decisión final. Y aquí podemos ver todos los licitantes con sus puntajes.

Y, finalmente, podemos ya, una vez que se haya declarado el fallo, se contrata al licitante, y, entonces, aquí tenemos la parte del contrato, este es el contrato, por ejemplo, de la Pista 2.

Ustedes, también, pueden revisarlo, analizarlo, tener acceso a él y a todos sus anexos. Ahí lo que está testado es simplemente datos personales, es lo único, pero aquí pueden tener, y si hay convenios modificatorios, también, podemos tener acceso a él.

Déjenme llevarlos, por ejemplo, algo muy interesante, vamos a la parte de los testigos sociales, que es la parte del testimonio de legalidad, de los testigos, aquí tenemos todos los testigos sociales que participaron en las licitaciones, cada uno de ellos tiene que dar su opinión sobre cómo se siguió el proceso de licitación.

Aquí tenemos, vamos, otra vez, el de la pista. Éste es el de la pista dos, ahí podemos ver, es el testimonio de legalidad donde señala que, efectivamente, todo se hizo de acuerdo a derecho y de acuerdo con las bases de licitación, ahí lo pueden ustedes observar.

Vamos a la, esta es la parte de los contratos, algo muy interesante también y que nos han preguntado mucho es sobre lo que acabamos de comentar en este momento, que es la parte del financiamiento.

Déjenme llevarlos ahí rápidamente, a la parte del financiamiento en donde aquí si ustedes entran pueden ver con toda precisión en qué consistió el financiamiento, cómo se está llevando a cabo, pero no solamente eso.

Aquí, por ejemplo, vemos la parte de los bonos, aquí está la sesión al derecho, al cobro de la TUA, esta es la sesión de Grupo Aeroportuario y el otro es el del AICM y del Grupo Aeroportuario.

Si entramos ahí, ahí está la sesión del derecho al cobro de la TUA, ustedes también pueden analizarla, pueden revisarla, vamos a salir de ahí, y vamos a meternos a los fideicomisos.

Los fideicomisos, aquí hay fideicomisos públicos y hay fideicomisos privados. En un principio no podíamos revelar la parte de, el contenido y el material de los fideicomisos privados, porque estaríamos violando el secreto fiduciario, sin embargo, obtuvimos la anuencia por parte de los fiduciarios para poderlo hacer, que esa era nuestra intención, incluso, fideicomisos privados, abrirlos al escrutinio público, aquí están abiertos.

Aquí pueden ser auditados por la Auditoría Superior de la Federación, están auditados por la Secretaría de la Función Pública, están, de hecho, auditados por Pricewaterhouse y Deloitte.

Métete a uno de los fideicomisos. A cuál sea, aquí están los fideicomisos privados, que es el fideicomiso emisor y fideicomiso de garantía.

Luego, finalmente, está el fideicomiso público, que es el de Nacional Financiera, como ustedes saben, nosotros no manejamos un centavo en Grupo Aeroportuario, es decir. Nosotros no tenemos una tesorería, la tesorería la tiene Nacional Financiera.

Nosotros trasladamos todos los recursos provenientes del PEF, que es el Presupuesto de Egresos de la Federación, o provenientes de mercado a Nacional Financiera, quien es quien administra los recursos de Grupo Aeroportuario, y es el que canaliza estos recursos hacia los contratistas cuando lo construimos.

Estamos, por ejemplo, también son convenios que estamos celebrando ya con las empresas contratadas sobre el compromiso de que las empresas deben cumplir, bajo protesta de decir verdad, principios de integridad y valores.

Ahí está el de COCONAL, por ejemplo. Esto lo estamos firmando con cada una de las empresas, para que las empresas también adopten las mejores prácticas en materia de ética, de integridad, cero a la corrupción.

Aquí hay un manifiesto, bajo protesta de decir verdad, de todas estas empresas que están participando. Y esto ha sido ya política de Grupo Aeroportuario, de tener todas las empresas que están participando con este documento debidamente suscrito.

Don Eduardo, esa es la información que traíamos. No sé si haya sido clara.