

Minuta de la comparecencia del C. Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador Constitucional del Estado de México, ante las Comisiones Unidas de Comunicaciones y de Transportes de la H. Cámara de Diputados, celebrada el día 08 de agosto de 2001, en el salón "C" del restaurante Los Cristales, Palacio Legislativo de San Lázaro.

En la Ciudad de México, Distrito Federal, siendo las nueve horas del día 08 de Agosto del año 2001, acuden a reunión de trabajo en el Salón "C" del Restaurante *los Cristales*, Palacio Legislativo de San Lázaro, los integrantes de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y de Transportes de la LVIII Legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, de conformidad con la convocatoria publicada en la Gaceta Parlamentaria de fecha 7 y 8 de Agosto del año en curso, para el desahogo de la siguiente orden del día:

1. Lista de Asistencia y verificación de quórum.

Se pasa lista de asistencia, encontrándose presentes por la Comisión de Transportes: Los Ciudadanos Diputados Juan Manuel Duarte Dávila (PAN) Presidente; Orestes Eugenio Pérez Cruz (PAN) Secretario; Raúl Cervantes Andrade (PRI) Secretario; Elías Dip Rame (PRI) Secretario; José Rodolfo Escudero Barrera (PVEM) Secretario; José Tomás Lozano y Pardinás (PAN); Esteban Sotelo Salgado (PAN); Gustavo Alonso Donis García (PRI); Ismael Estrada Colín (PRI); Francisco Raúl Ramírez Avila (PAN); Edgar Consejo Flores Galvan (PRI); José Ramón Soto Resendiz (PAN); Arturo San Miguel Cantú (PAN); Mercedes Hernández Rojas (PAN); Juan Ignacio García Zalvidea (PAN); y Alejandro Gutiérrez Gutiérrez (PAN).

Se encuentran presentes por la Comisión de Comunicaciones: Los Ciudadanos Diputados: Jesús Orozco Alfaro (PRI), Presidente; Bulmaro Rito Salinas (PRI), Secretario; Alejandro García Sainz Arena (PVEM), Secretario; Edilberto Jesús Buenfil Montalvo (PRI); José Gerardo de la Riva Pinal (PRI); Omar Fayad Meneses (PRI); Javier García González (PRI); Jaime Arturo Larrazábal Bretón (PRI); Marcos Paulino López Mora (PRI); Francisco Javier Sánchez Campuzano, (PRI); Manuel Castro y del Valle (PAN); Orestes Eugenio Pérez Cruz (PAN); Francisco Ramírez Cabrera (PAN); José Ramón Soto Reséndiz (PAN); y Bertha Alicia Simental García (PSN).

En virtud de que se encuentran presentes treinta y uno diputados de un total de cincuenta y nueve, se declara que existe quórum de ley, por lo tanto, se procede al desahogo del siguiente punto de la orden del día.

2. Bienvenida a cargo del Dip. Juan Manuel Duarte Dávila,(PAN) Presidente de la Comisión de Transportes.

Hace uso de la palabra, el Ciudadano Diputado Juan Manuel Duarte Dávila (PAN) Presidente de la Comisión de Transportes, quien extiende una bienvenida al C. Lic Arturo Montiel Rojas, Gobernador Constitucional del Estado de México, y a los Legisladores asistentes. Enseguida destaca que se hará una exposición de los principales aspectos sobre el proyecto del Aeropuerto alterno al de la Ciudad de México, a cargo del Gobernador Arturo Montiel Rojas. Asimismo, señala que se tendrá tres rondas de preguntas y respuestas y posteriormente las conclusiones y la clausura, a través del diputado Jesús Orozco Alfaro (PRI), Presidente de la Comisión de Comunicaciones.

En uso de la palabra, el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, agradece atentamente a los Legisladores asistentes, quienes han hecho el favor de invitarlo, y en particular agradece a los Diputados Juan Manuel Duarte Dávila y Jesús Orozco Alfaro, Presidentes de las Comisiones de Comunicaciones y de Transportes respectivamente.

Comenta sobre el proyecto del Aeropuerto Internacional de México, ya que desde hace algunos años es tema de discusión, y considera que lo más importante ahora es poder agregar más elementos, para que los Legisladores puedan conocer lo que el Estado de México ha aportado a diversas instancias, tanto a la Secretaría de Comunicaciones y de Transportes, como a grupos interesados en este proyecto. Señala que hay dos posibles ubicaciones: Una, en Zapotlán de Juárez en el Estado de Hidalgo; y otra, en las riberas del exVaso de Texcoco en el Estado de México. Por lo que es importante tomar en consideración, que hace más de 60 años, en los llanos de Balbuena aterrizaron los DC3 o los DC4, que venían de Miami, Cuba, Estados Unidos, y de otros países, aterrizando sobre pasto, cuando era posible, en tanto se construía obviamente el actual aeropuerto, que poco a poco fue creciendo.

El Aeropuerto de la Ciudad de México creció. Se han multiplicado sus salas de espera, se han hecho mejoras en cuanto a las pistas. Sin embargo, ha llegado ya a un punto tal de saturación, que nos resulta apremiante la toma de decisión, porque mientras más se tarde para ello, se incrementará el riesgo potencial que presenta este Aeropuerto.

Por otro lado, el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, afirma que se está ofertando un sitio donde se tiene un importante desarrollo ecológico desde hace más de 25 años, porque ahí está el Ingeniero Gerardo Cruikshank quitó las tolvaneras del lago de Texcoco, que llenaban la Ciudad de México de fecalismo, que en ocasiones

interrumpían la aeronavegación y tenía que suspenderse por algunas horas la operación del Aeropuerto de la Ciudad de México.

De tomar la determinación de realizar el proyecto del Aeropuerto Internacional de México, representará gran importancia porque ese aeropuerto no será del Estado de México, ni será de Texcoco, será el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Un Aeropuerto de esta magnitud, requiere recursos, la situación económica del país la conocen todos; habrá que recurrir a financiamientos de carácter privado o de otro tipo, para poder llevarlo a cabo y no distraer los recursos públicos o distraer lo menos que sea posible, con el objeto de que esos recursos se destinen a atender las necesidades que hay en el país, en las zonas marginadas de mayor necesidad.

El asunto del nuevo proyecto ambiental de Texcoco que hoy se presenta, está basado en el desarrollo de la recuperación del medio ambiente. Es decir, en una zona de recarga de mantos acuíferos del Valle de México, se cargan a través de la sierra nevada o sea, Popocatepetl e Iztaccihuatl, de la sierra Patrochique, o de la sierra de Guadalupe, ahí cerca de donde está Chiconautla y Cerro Gordo. Los lagos tanto Nabor Carrillo como los otros humedales que hay en esa zona, son artificiales, se pueden mover en cualquier momento, se pueden hacer más chicos o más grandes.

Asimismo, el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México destaca que con su propuesta se logrará reubicar el Aeropuerto de la Ciudad de México a escasos 15 minutos, ya que quienes trabajan en él son cerca de 20 mil personas que viven en la Ciudad. El hecho de que las líneas aéreas mexicanas tengan que duplicar su personal volvería incosteable su operación y consecuentemente, para hacerla costeaible, se encarecería el costo del pasaje, que repercutiría en los usuarios.

Por otro lado, destaca que se tiene firmados convenios con otros países para servicio de la aeronavegación a nivel mundial. Si en un momento dado se toma una determinación que no sea la adecuada, nos puede decir Lufthansa, o Japan Air Lines, o Singapur Airlines: “pues fíjense que a mí no me interesa llegar a la zona del Valle de México porque el potencial de inseguridad se ha incrementado. Entonces fíjense que voy a dejar el pasaje que venga de Singapur o de Japón en Guadalajara, y ya ustedes muévanlo a la Ciudad de México, o se los voy a dejar en Miami o se los voy a dejar en Houston”.

Finalmente, el Gobernador expone que lo que hoy suceda allá en el Programa Universitario de Mejoramiento del Ambiente (PUMA), simplemente será un cuadro comparativo de cuáles son las ventajas de un lugar o de otro; eso, también, servirá para poder tomar la determinación.

En este sentido, señala la necesidad de que los técnicos tomen la determinación y que esta sea eminentemente técnica, fuera de intereses de cualquier índole.

3. Presentación del Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco a cargo del Lic Godina.

Hace uso de la palabra, el C. Lic. Godina quien resalta el conjunto de temas que el Gobierno del Estado de México ha investigado, con base a estudios técnicos y científicos. Es decir, se trata de construir un proyecto que cambie las condiciones de vida de más de tres millones de habitantes en la zona oriente y norte del Valle de México, que habitan en los municipios del Estado de México. Esta región está llamada para consolidar una estrategia sólida de desarrollo urbano con respecto al ambiente humano y social, también el rescatar esas 15 mil hectáreas.

¿Cómo propone el Gobierno del Estado hacerlo?. A través, de un proyecto que ancle el desarrollo de la zona, que es el proyecto del Aeropuerto Internacional de México en Texcoco.

El Gobierno del Estado de México está trabajando con avances muy concretos en tres aspectos: En un marco regulatorio muy congruente para preservar la zona como reserva ecológica y al mismo tiempo establecer sanciones muy estrictas y severas por incumplimientos a los programas de desarrollo urbano. En segundo término, y esta es una propuesta con la que está muy comprometida el Gobierno del Estado de México, es que en esta decisión, debe de participar e integrarse a una Comisión Técnica, los distintos niveles de Gobierno que participan en la misma, el Gobierno Federal, Estatal y el Gobierno del Distrito Federal, expertos en aeronáutica, en mecánica de suelos para que se conjugue una comisión que dé seguimiento puntual al conjunto del Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco.

Toma el uso de la palabra, el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador Constitucional del Estado de México, señalando que si la determinación se toma en uno o en otro lugar, se integre esta Comisión Técnica que sería compuesta por expertos en aeronáutica, pero también por las autoridades Federales, del Distrito Federal, del Estado de México y del Estado de Hidalgo, donde participen especialistas que conozcan de esta materia y que desde luego que esa Comisión sirva para darle seguimiento a todo lo que se haga en el Aeropuerto, hasta que se concluya.

A continuación, toma la palabra nuevamente el Lic. Godina para destacar que el Estado de México tiene una visión sobre el Proyecto de infraestructura en donde el horizonte de planeación debe ser de largo plazo, entre 30 y 50 años, como es el caso del Aeropuerto Internacional de México en Texcoco, que busque rescatar el medio ambiente, así como ampliar la infraestructura de la región con respeto al desarrollo regional y urbano.

Este Proyecto Ambiental, Nuevo Texcoco, sus antecedentes datan de por lo menos 20 años, desde los trabajos que inició el Ingeniero Nabor Carrillo que ha continuado el Ingeniero Gerardo Cruikshank, estos han logrado importantes avances en la zona; pero desde hace tiempo, desde finales de los 70's se ha considerado la necesidad de un proyecto que le permita a la región sobrevivir y mantenerse como una región propicia para el desarrollo ecológico.

El proyecto es el Aeropuerto Internacional de México en la zona ribereña del ex Lago de Texcoco. ¿Cómo es esta zona?. Esta zona no está integrada al sistema nacional de áreas naturales protegidas y los humedales, todos artificiales que ahí se han creado, no están considerados como humedales de importancia internacional como habitación de aves acuáticas. El capítulo específico del Tratado de Libre Comercio así lo refiere. El avance de la mancha urbana a este proyecto le ha quitado, a lo largo de los últimos 20 años, más de 4 mil hectáreas de las 15 mil hectáreas originales del proyecto. A través del crecimiento urbano en zonas como Ecatepec, región que entre 1985 y el año 2000, y recientemente en la zona de Chimalhuacán, han habido invasiones, así como los correspondientes desalojos, en virtud de que es una estrategia de Gobierno que sea responsable y que este debe de combatir los asentamientos irregulares.

El polígono del Aeropuerto, de acuerdo al proyecto que el Gobierno del Estado de México, ha trabajado con tres diferentes propuestas de las cuales ya están en marcha, desde la formación de barreras forestales, rompevientos, la instalación de sistemas de riego por goteo, plantas de tratamiento de aguas para alimentar este humedal que es al que se refería el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, con lo cual el conjunto del proyecto del Plan Texcoco tiene repercusiones importantes en lo que hace al medio ambiente en la zona metropolitana. Este humedal es lo único que se vería afectado, ya que Jalapango, sería trasladado aquí, por tanto, no se pierde, se reubica y se consolida una zona de humedales a una distancia adecuada de la zona de pistas, lo que permite de acuerdo a las recomendaciones internacionales, una convivencia adecuada entre las aves y los Aeropuertos.

Por su parte, el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México menciona que esta zona que nos ocupa es de aproximadamente unas 15 mil hectáreas, las que tenemos en el Estado de México.

Actualmente el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México tiene una operación anual de cerca de 300 mil operaciones, salidas o llegadas de vuelos, el cual llegaría cerca del millón, 960 mil operaciones con tres pistas, si se anexara cuatro andaría arriba del millón 200 mil operaciones, razón por la cual el diseño de este aeropuerto está previsto para que su operación segura sea a partir de que entre en funcionamiento a lo largo de 50 a 60 años aproximadamente y puede mover entre 60 y 80 millones de usuarios.

En uso de la palabra, el Lic. Godina afirma que se está estudiando al Valle de México por expertos de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), como por la autoridad aeroportuaria de Estados Unidos, por ello se han hecho censos aéreos y terrestres desde hace cinco años, y los resultados que arrojan estos censos son los siguientes:

Primero. Ninguna de las 144 especies que se han identificado está catalogada en peligro de extinción, los censos muestran que las aves migratorias se refugian de acuerdo a las condiciones de los humedales que llegan a encontrar en términos de alimento, de su adecuado hábitat para su reproducción y su abrigo; y

Segundo: En los picos invernales en todo el Valle de México se han identificado alrededor de 45 mil y 77 mil aves. Solamente en la zona al norte de la carretera Peñón Texcoco la cantidad de aves que en el último censo se encontró, fue de alrededor de 16, 17 mil aves, ninguna de ellas es endémica, 8 están consideradas como amenazadas, y 6 sujetas a protección especial.

A nivel internacional, existen Comités que revisan y evalúan la convivencia de los aeropuertos con las aves y asimismo se requieren programas para manejarlas, tanto la agencia responsable de la regulación aeronáutica en Estados Unidos, Federal Aviation Authority (FAA), como la correspondiente agencia de la Organización de Naciones Unidas (ONU), para los mismos efectos de la aviación civil, International Civil Aviation Organisation (ICAO), tienen manuales muy claros de lo que se tiene que hacer para administrar las aves.

El aeropuerto de Vancouver Canadá, es un aeropuerto que tiene que convivir los 365 días del año con más de un millón de aves; este se encuentra cerca del mar, prácticamente en un delta y se logra una convivencia cotidiana con las aves. Cuando platicamos con los responsables de la administración del programa de aves del aeropuerto de Vancouver nos dijeron "hay diferentes mecanismos para poder convivir con las aves y el costo, para los ingresos que tiene el aeropuerto es un costo anual bastante modesto, de alrededor de 500 mil dólares".

Dentro de los beneficios evidentes de un proyecto como el de Texcoco, es la mejora en la regulación hidráulica de la zona metropolitana del Valle de México, la adecuada recarga de los mantos acuíferos y el incremento de la humedad relativa de la atmósfera ya que estamos hablando de que el proyecto "Plan Texcoco" se fortalece en materia de superficie ya que con el proyecto del Aeropuerto la superficie original prácticamente se recupera y se amplía con nuevos humedales como el de Chimalhuacán.

El Gobierno del Estado de México desde el inicio ha propuesto también que se cuiden aspectos específicos dentro del proyecto si se decide que sea Texcoco, tal como lo es, la arquitectura del paisaje.

Los suelos de la zona de Texcoco, en más del 90% son suelos salinos, similares a los del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y existen técnicas desarrolladas por ingenieros mexicanos para darle un tratamiento adecuado en materia de ingeniería a los suelos en Texcoco, de hecho son suelos capaces de soportar el peso de un proyecto como el que se comenta.

En materia de sismicidad, según el Atlas de Riesgos del Estado de México en la zona donde esta el Aeropuerto, no pasan fallas ni fracturas geológicas, al ser suelos similares a los del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por lo que el dato es el siguiente: En los eventos más severos de sismos en el Valle de México, las pistas del Aeropuerto y las instalaciones el mismo no han sufrido afectaciones. Con estos elementos se puede afirmar que estos suelos son viables para construir un aeropuerto en la zona ribereña del ex lago de Texcoco.

La mayor parte de ellos son de carácter de propiedad Federal y Estatal, hay otras tierras de propiedad ejidal, tienen la característica de ser terrenos planos y baldíos y este tipo de propiedad evitan cualquier tipo de especulación con los terrenos.

Haciendo uso de la palabra, el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, manifiesta que la cantidad de hectáreas que se tienen en esa zona, aproximadamente 15,000 ó cerca de 16,000, casi 11,000 hectáreas son propiedad del Gobierno de la República, 3,500 hectáreas aproximadamente son de propiedad ejidal y alrededor de unas 1,200 hectáreas son propiedad del Gobierno del Estado. El Registro Público de la Propiedad en el Estado de México esta abierto desde hace meses para que se consulte sobre el particular.

Haciendo uso de la palabra el C. Lic. Godina, señala que la infraestructura hidráulica del proyecto y existen diferentes opciones para llevar agua al aeropuerto, como el reuso de aguas tratadas, la utilización de pozos ya existentes, las alternativas de uso de los volúmenes del macrocircuito, que ya llegan desde Cerro Gordo y habrá dos drenes, un perimetral a la zona del Aeropuerto, el otro perimetral a la zona de las pistas para captar el agua de la zona y llevarla hacia los conductos adecuados para permitir una recarga mucho más adecuada de los mantos acuíferos. La parte hidráulica de proyecto permitirá detonar inversiones necesarias en el gran canal que se verán impactadas.

En materia aeronáutica, partimos de que el Aeropuerto es un proyecto que impacta a: Puebla, Hidalgo, Tlaxcala, Morelos, Querétaro, Michoacán, Distrito Federal y el Estado de México que, conforman una región en donde el desarrollo del sector terciario de la economía se ha hecho mucho más dinámico, y un sector terciario, como lo demuestran las economías de todo el mundo requiere de proyectos Integrales, para consolidarse en el mediano y largo plazo; es un proyecto nacional que impacta directamente a la zona centro del país, y al país en su conjunto, pero que permitirá rescatar y mantener como un proyecto ecológico integral a la

zona ribereña del ex Lago de Texcoco.

El Gobierno del Estado de México ha propuesto que los criterios para tomar la decisión atiendan a aspectos claves como la seguridad, una visión de largo plazo en materia aeronáutica, aeroportuaria, necesidades de los usuarios, impacto económico, social y ambiental del proyecto.

A lo largo de 25 años se han analizado diferentes opciones para ubicar el aeropuerto. Quedan finalmente dos: Texcoco en el Estado de México, y Zapotlán a 20 kilómetros de Tizayuca en el Estado de Hidalgo.

El Gobierno del Estado de México ha propuesto que en corto plazo, se consolide el cambio estructural que ha experimentado este sector. Hace cinco años esta Cámara de Diputados aprobó dos leyes que le han normado la vida al sector, que son nuevas relativamente para un sector que crece y se desarrolla en el mediano y en el largo plazo, y estos se tienen que consolidar e impulsar un sistema aeroportuario de calidad mundial con base en tres aspectos que nos parecen fundamentales:

Primero: Hacer de Texcoco un Aeropuerto Internacional seguro, competitivo a nivel mundial y complementado por un sistema regional de Aeropuertos en donde Puebla, Cuernavaca, Toluca y Querétaro tengan un papel importante.

Segundo: Es un Aeropuerto entonces ya competitivo a nivel internacional que permitirá impulsar mejor la presencia de México en el mundo, pero sobre todo generar una nueva ventaja competitiva que disminuya los costos de operación y de transacción entre los actores económicos en el país.

Otro de los criterios de decisión es la distancia, tanto de recorrido en tiempo como en kilómetros; este resulta un criterio importante.

Cuando se comenta que Nueva York, París o Londres tienen diferentes aeropuertos para atender la demanda, es porque el mercado así se los ha señalado. El caso para el Aeropuerto Internacional de México, la demanda proviene en un 84% de la misma zona, de la zona metropolitana y de la zona del Valle de Toluca, es la misma distancia. El sitio óptimo para hacer el Aeropuerto, según la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es este corredor, el corredor Texcoco-Tizayuca. Entonces para la demanda si la distancia es un criterio, el costo para las aerolíneas y para los usuarios incrementaría.

En el caso de la opción de Zapotlán sería a más de 70 kilómetros del centro de la Ciudad y a 80 kilómetros del centro de negocios. En el caso de Texcoco estaría a 34 kilómetros, una distancia bastante competitiva en términos Aeroportuarios.

El Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México destaca que el mayor porcentaje de usuarios del Aeropuerto actual de la Ciudad de México es un 84%, de habitantes del Distrito Federal, de la parte poniente y también de la parte conurbada con el Estado de México, llámese Huixquilucan o Naucalpan, Atizapán de Zaragoza, o Cuatitlán Izcalli, Tlanepantla o la zona de Coacalco. Le sigue inmediatamente después en porcentaje de usuarios el Valle de Toluca. Después le siguen los Estados de Veracruz, Puebla, Guerrero, Morelos, Hidalgo y Tlaxcala, ese es el orden en el que están los usuarios del Aeropuerto actual de la Ciudad de México.

La distancia es un factor importante, en consideración que en este momento se tendría que construir una autopista directamente a Zapotlán de Juárez, además de tener también la posibilidad de un medio de transporte colectivo, eficiente y seguro.

En el caso de Zapotlán de Juárez, es un poco más de los 70 kilómetros de distancia, vías directas allá de comunicación actualmente no se tienen, habría que construir una autopista que vaya directamente a Zapotlán de Juárez, además habría también que construir un medio de transporte colectivo.

En el caso de la opción Texcoco, tenemos que en la Avenida Central, a dos kilómetros 800 metros, la línea del Metro; va en dirección a Ciudad Azteca, en Ecatepec. Y en este momento esta en la parte norte de la ubicación del Proyecto Texcoco la autopista a Pirámides, que va hasta Ciudad Sahagún en el Estado de Hidalgo. Y por otro lado, tenemos también la autopista del Peñón a Texcoco.

El financiamiento para realizar una autopista, que sería de Huehuetoca, Zumpango, Texcoco; cruzaría Los Reyes La Paz, de ahí a Chalco y llegaría hasta Ameca-Ameca, para después dar la vuelta rumbo hacia Cuernavaca, lo que necesitaría una importante red de comunicación.

Se da uso de la palabra, al Lic. Godina para que continúe con su ponencia, mismo que refiere que para el caso de la Base Aérea Militar Santa Lucía, se sabe que en el centro del país tiene una gran importancia para la seguridad nacional y geopolítica para el Distrito Federal y en general para el Valle de México. Instalar el Aeropuerto en Texcoco, haría que fuera muy amigable la operación de la Base Aérea Militar de Santa Lucía y el Aeropuerto Internacional de México en Texcoco; la otra opción aeroportuaria, limita según los expertos, en mayor grado las operaciones de dicha base.

En 50 años de operación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en esa zona sólo en dos ocasiones han caído cenizas en las pistas; en la última, hace aproximadamente un mes, cayó ceniza en las pistas del actual Aeropuerto, en la zona donde se pretende construir el Aeropuerto en Texcoco no cayó ceniza. En caso de una contingencia mayor, sabemos que la actividad aeronáutica del centro del país estaría comprendida por el Aeropuerto de Puebla,

Toluca, Cuernavaca; el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, si es que se decide la opción de Zapotlán o el mismo Aeropuerto en Texcoco se verían igualmente afectadas.

Se le da el uso de la palabra al Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, quien comenta que el centro del país es cruzado por los vientos alisios, ya que su dirección es precisamente la que lleva cuando el Volcán Popocatepetl hace este tipo de expresiones de manifestación volcánica, las cenizas van a caer a Puebla. Esto es por la dirección permanente de los vientos alisios, excepto cuando en algunas ocasiones llega a cambiar la dirección de los vientos, que es cuando han llegado las cenizas al actual Aeropuerto de la Ciudad de México, pero solo ha sido en dos ocasiones por un día.

Por otro lado, el C. Lic. Godina establece que existen normas internacionales de seguimiento de actividad volcánica de todo el mundo para México, con señales y con claves muy claras para los pilotos, para que eviten el riesgo de alguna erupción.

En análisis comparativo muy sintético entre las dos opciones, Zapotlán está más lejos, tiene una vida útil menor, tiene menor capacidad de pistas, se hace más tiempo para llegar ahí. En tanto que la parte de la infraestructura en vialidades, ya está realizada en el Estado de México, en el caso de Zapotlán no existe; para construir un sistema de transporte masivo hacia el Aeropuerto en Texcoco, se requiere una inversión menor, dada la distancia a la que se encuentra una opción aeroportuaria de otra en Zapotlán se requeriría o un ferrocarril o una carretera, dedicados para atender la demanda que se pretende crear en en esa región.

Son dos proyectos distintos: en uno se trata de preservar con un proyecto de estas características una zona de reserva ecológica, y en el otro generar un nuevo centro urbano.

La tecnología en aeronáutica ha cambiado y es muy dinámica; Texcoco se puede adaptar a esta evolución de la demanda y tiene una vida útil de más de 50 años. La posición de los expertos dada en el seno de las Comisiones de la Cámara de Diputados y la del Senado de la Republica, el Colegio de Pilotos, el Colegio de Ingenieros en Aeronáutica, la Sección de Controladores de Tráfico Aéreo y la Cámara Nacional de Autotransportes fué ponderada, todos coincidieron en que Texcoco es la mejor opción; se llevarón a cabo estudios de impacto ambiental en mecánica de suelos; estos, se están presentando en este mismo momento en el sur de la Ciudad.

En materia de desarrollo regional y urbano se destaca lo siguiente:

Se ha dado una transición demográfica señalada en lo que corresponde a la conclusión de la población entre los municipios metropolitanos del Estado de México y el Distrito Federal, ya hay más población en los Municipios metropolitanos que en el DF., es decir, la gente que llega al Estado de México ya no es solamente de otras Entidades de la República sino del

mismo Distrito Federal que demanda oportunidades y servicios en el Estado de México.

Dos datos: en 1950 sólo el 2% de la población habitaba en municipios metropolitanos del Estado de México; el 98% en el Distrito Federal. Ya en el 2000, el 52% habita en el Estado de México y el 48% en el D.F. Para 2002, según proyecciones poblacionales, el 58% habitará en municipios metropolitanos del Estado de México. Esta demanda y crecimiento de la población, y transición demográfica, tiene que atenderse una política de desarrollo urbano que sea sustentable. Tenemos que mejorar la calidad de vida, servicios para la gente que ya habita en la zona; hay más de 3 millones de personas y que demandan servicios, proyectos, capacitación, mejores empleos, planes y programas de desarrollo urbano, que sean sustentables en el mediano y en el largo plazo.

Este proyecto permitirá equilibrar las inversiones en la zona metropolitana del Valle de México. La zona sur y la zona poniente ha recibido grandes inversiones. La zona norte y oriente no lo ha hecho y se requiere para equilibrar y tener condiciones de equidad en el Valle de México. Este Aeropuerto atendería a toda la población de la zona metropolitana en un radio de 35 kilómetros, el ordenamiento urbano y territorial se ha programado por parte del Gobierno del Estado de México hacia la zona oriente-centro del Valle de Cuautitlán- Texcoco.

Primero: Una franja de amortiguamiento en la zona limítrofe del Aeropuerto.

Segundo: Una franja de servicios y una consolidación de zonas urbanas, respeto y rehabilitación a los centros urbanos y sobre todo, generación de oportunidades de inversión y desarrollo social en las zonas que están fuera de la zona de protección, para contener el crecimiento irregular y preservar zonas ecológicas importantes.

El Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, señala que el área de las 16 mil hectáreas no se vería afectadas por ningún elemento que no sea lo indispensable que requiere la construcción del Aeropuerto, las pistas y la terminal aérea.

Fuera del límite se contempla, la construcción de hoteles, de restaurantes, en Chiconcuac, importante municipio que se sitúa cerca, eminentemente comercial de prendas de vestir, hacer centros comerciales para que la gente pueda ir a comprar los productos que desee, tener zonas de recreación, espacios para el deporte, en fin, darle un aprovechamiento integral a todo esto que está en torno al proyecto del Aeropuerto de Texcoco, con el objeto de que sea más atractivo para turistas.

El proyecto es de Gran Visión, en donde esta Cámara de Diputados aprobó recursos para este año; en donde el Estado de México participa con tres tramos importantes a lograr, a través del tramo Texcoco-Calpulalpan, la comunicación entre Puebla y Tlaxcala a la zona del

Aeropuerto, pero también al Distrito Federal y al Estado de México. La zona de Tlacomulco-Jilotepec-Tila para comunicar desde Tuxpan hasta Lázaro Cárdenas y Guadalajara. Y finalmente el tramo de Lerma-Talpuyeca para comunicar a la zona metropolitana del Valle de México con la autopista del Sol. Con este proyecto se busca consolidar la comunicación al interior del centro del país y la comunicación entre los océanos.

Desde cualquier ruta del Valle de México, de la zona metropolitana, con distancias que van entre los 26 y los 44 kilómetros y tiempos de recorrido entre 31 y 54 minutos, y que prácticamente todas llegan al Aeropuerto, estas llegarían ya a conectarse con las vialidades internas del Aeropuerto con inversiones bastante menores. El transporte masivo esta a tres kilómetros ya del Aeropuerto, a través de la línea de Ciudad Azteca. En síntesis, ofrece el Estado de México múltiples accesos disponibles en el Aeropuerto. En el caso de Zapotlán tendrían que construirse prácticamente accesos nuevos.

El riesgo de no construir este Aeropuerto, no dejarlo que sea ocupado por tres millones de personas es un riesgo que nadie lo desea, pero hay que tenerlo presente. Alrededor de 2,800 millones de dólares entre infraestructura aeroportuaria y otros servicios.

La opción de Zapotlán, según las estimaciones que se han realizado es más cara, fundamentalmente por las obras de acceso, dado que los proyectos aeroportuarios son totalmente diferentes; hablamos de una terminal Internacional y en el otro caso de un Aeropuerto integral.

Los impactos más importantes en materia de actividad económica y de finanzas públicas son las siguientes:

Primero: Se incrementaría el PIB (Producto Interno Bruto) de una región deprimida, como es la zona oriente del Valle de México, de manera importante, se dinamizaría, que sería por encima de lo que crecería el PIB nacional; el ingreso per cápita casi se duplica a lo largo de los primeros diez años de operación del Aeropuerto.

Segundo: Se atraen recursos públicos tanto Federales como también para el Estado y para los mismos Municipios.

Tercero: Se crearían 80 mil empleos en la primera fase; se conservan los empleos del actual Aeropuerto;

Cuarto: Se duplican para el caso de Texcoco y para la segunda fase del Aeropuerto estaríamos hablando de 200 mil empleos, la mayor parte de ellos en el Estado de México y en el Distrito Federal; el incremento el patrimonio familiar de los habitantes en las zonas aledañas del Aeropuerto, el desarrollo social y humano a través de programas de capacitación

de empleo, de educación y de salud también se ven fortalecidos.

Se habla de industrias de alta tecnología, parques industriales, infraestructura comercial, hoteles y restaurantes que podrían atraer una inversión de alrededor de 2,200 millones de dólares.

Texcoco es un proyecto de vida que soluciona un problema de aeronáutica y genera condiciones para mantener una zona estratégica como reserva ecológica, es una solución de largo plazo, más económica viable desde el punto de vista aeronáutica, sustentable porque ordena el desarrollo urbano y le da una viabilidad de largo plazo, promueve el desarrollo económico y social de la zona, es compatible con el ecosistema que se ha generado en el Plan Texcoco, recupera el sistema hidrológico de la región y para los usuarios es la mejor opción económica.

Se han hecho diferentes mitos y realidades sobre el tema del Aeropuerto; algunos de ellos son:

- Que produce un impacto tan importante que se hundirá a la Ciudad de México. Es importante recalcar que la Ciudad de México se hunde porque se saca agua del subsuelo, no por construcciones.
- Que la zona del lago es recarga de acuíferos. Es falso, los acuíferos se recargan por las laderas de los montes que rodean a la Ciudad.
- El Aeropuerto afecta el Plan Texcoco. El Aeropuerto amplía, fortalece y le da recursos al Plan Texcoco.
- La vocación del Vaso de Texcoco es ser lago. Eso es falso, el exVaso de Texcoco está a tres metros ya por arriba de la zona de la Ciudad, así que es casi imposible que se inunde.
- Se acabará con la flora y la fauna del lugar. A pesar de los esfuerzos, la flora en la región es mínima y en cuanto a la fauna se ha comprobado ya que existen bs métodos para poder administrarlo.
- El ruido y la contaminación aumentarán. Dada la extensa área de recuperación es evidente que el ruido afectará muy poco a la población aledaña, pero a las zonas actualmente afectadas por el ruido.
- La niebla impedirá el funcionamiento del Aeropuerto por las mañanas. Estudios de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), señalan que hay más incidencia de

niebla en el actual Aeropuerto que en la zona propuesta en Texcoco.

Hace uso de la palabra, el Dip. Juan Manuel Duarte Dávila (PAN), Presidente de la Comisión de Transportes quien agradece al Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador Constitucional del Estado de México y a su equipo por la presentación del proyecto ambiental Nuevo Texcoco.

Por su parte, el C. Dip. José de Jesús Orozco Alfaro (PRI), Presidente de la Comisión de Comunicaciones, señala que con base al Orden del Día acordado, se da inicio al bloque de preguntas y respuestas que que tengan a bien hacer las compañeras Diputadas y los compañeros Diputados que hoy asisten a esta reunión de trabajo.

4. Primer ronda de preguntas y respuestas.

En uso de la palabra, el Diputado Elías Dip Rame (PRI), señala que las Comisiones Unidas de Comunicaciones y de Transportes, llevó a cabo un viaje a los diferentes Aeropuertos de las principales Ciudades de Europa con el objeto de normar un criterio de la construcción, la cercanía, las vialidades del mismo. En tal virtud, destaca su viaje en la Ciudad de Madrid y al Aeropuerto de Barajas el cual se encuentra en tiempo aproximado de 30 a 40 minutos, comenta, que debe ser muy importante, más que la distancia, la vialidad porque si a 80 kms no existiera vialidades se verían perjudicados en tiempo todos aquellos usuarios que esten en distancias de no más de 400 kms., pues se utilizaría la carretera por la distancia del Aeropuerto al centro de operaciones.

Es muy importante saber quién va a pagar las construcciones que se hagan aunque son inferiores, las que se llevarán a cabo en Texcoco sobre Tizayuca, ¿serán los concesionarios los que harán la obra también vial ó será el Estado?.

La otra pregunta que hace el legislador es: ¿Cuál sería el método que emplearía el Gobierno del Distrito Federal o el Gobierno Federal para impedir que se desarrollen viviendas que afecten lo que hoy en día esta el Aeropuerto dentro de la Ciudad de México?.

En ese sentido, señala que el tener un centro comercial, dentro del mismo Aeropuerto ayudará considerablemente a la recuperación de la inversión; obviamente que si el Aeropuerto esta pegado a la Ciudad de México, garantiza el éxito; entonces la pregunta es: ¿irá a cobrar el Gobierno Federal porcentajes, renta ó bien por concesionamiento?.

Hace uso de la palabra, el C. Dip. Jesús Orozco Alfaro (PRI), para solicitar a los Legisladores presentes que hagan uso de la palabra, mencionar su nombre y la fracción parlamentaria a la que pertenecen y también hacerles el comentario, que la Presidencia tiene un registro muy amplio de compañeras y compañeros Diputados, por lo que solicita a los legisladores que con el propósito de no prolongar demasiado la reunión sin menoscabo de expresar todos los

puntos de vista que consideren convenientes, que fuera su intervención lo más breve posible para dar agilidad a las cuatro rondas de preguntas que se tienen registradas.

En uso de la palabra, el Dip. Ismael Estrada Colin (PRI), menciona que es el Aeropuerto del país, el Aeropuerto de México, independientemente de que estén involucrados dos Estados por una pugna legítima por llevar inversiones a sus respectivos gobernados; también que esta decisión debe ser tomada, fundamentalmente en cuestiones técnicas, pero también hay que cuidar los aspectos sociales que están alrededor del mismo.

Al respecto, el legislador cuestiona que existe una parte importante de tierras de ejidatarios, por lo que pregunta ¿Qué tiene considerado el Gobierno del Estado de México para poder realmente involucrar a los ejidatarios en este proyecto de desarrollo?. Sería muy delicado que solamente una vez más sean desplazadas las gentes pobres de los lugares donde se desarrolla algo y solamente obtengan beneficios iniciales y después terminen siendo empleados de un ínfimo nivel de los poderosos.

En este orden de ideas, el Legislador manifiesta que si la decisión resultara favorable a Texcoco sobre el nuevo Aeropuerto ¿qué hará el Gobierno mexiquense para que la migración rural no se incremente y que sea un problema más grave del que hoy vivimos los mexiquenses en el Valle de Toluca? .

En uso de la palabra el Dip. Alejandro Garcia Sainz Arena (PVEM), señala que la presentación es muy completa y profesional por parte del Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, y agradece su asistencia a este pleno. Por otro lado, menciona que existe la preocupación en el tema de las aves, por ello quisiera saber ¿Cuáles son los programas de mitigación en cuanto el peligro de aves que existen, porque se tiene entendido que unos son por envenenamiento o por francotiradores?. Asimismo, pregunta ¿de que manera se controlará la reserva ecológica que se plantea en el proyecto?. Por último, señala que uno de los problemas más importantes para la Ciudad de México es el abastecimiento de agua. Para el proyecto del nuevo Aeropuerto en Texcoco, el agua se suministrará también de los ramales de Cutzamala y de Temaltepec, a futuro los asentamientos humanos alrededor del aeropuerto también requerirán del vital líquido, ¿Podrán ser abastecidos en conjunto por estos sistemas?.

En uso de la palabra, el Dip. José Gerardo de la Riva Pinal (PRI), señala que criticar es ejercer el criterio, según José Martí, bajo este ideal, cuestiona sobre el proyecto que promueve el Gobierno del Estado de México de la siguiente manera: Si la decisión fuera en el Estado de Hidalgo, obviamente la zona en donde se encuentra proyectado esta empresa, hay un riesgo de invasiones por parte de millones de personas, ¿cuál sería la posición al respecto?.

En cuanto a la parte hidráulica ¿qué pasaría con la extracción de agua par abastecer la zona

del nuevo Aeropuerto, dado que puede haber agrietamientos en el suelo?.

El Ingeniero César Buenrostro de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal, no se encuentra de acuerdo con la ubicación del Aeropuerto de la zona del Vaso del ex Lago de Texcoco porque argumenta que se va a inundar toda la Ciudad de México, ¿Es verdad?, ¿Se tiene algún estudio técnico al respecto?, ¿Afectarán las obras posibles del proyecto de saneamiento y drenaje en el Valle de México?, ¿Cualquier tipo de asentamiento en un terreno como el del exVaso de Texcoco resultará más costoso que en cualquier otro sitio con terreno más firme?, ¿Se tiene idea de la utilidad que generara la concesión del Aeropuerto? y ¿Si esa utilidad podría ser que el mismo fuera autofinanciable?.

Hace uso de la palabra, el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, a efecto de dar respuesta a las preguntas de los Legisladores. Primeramente, comenta que el Gobernador del Estado de México no es un sabelotodo. Esta presentación que sea hecho con la concurrencia de diversas áreas del propio Gobierno; cada uno experto en la materia.

En relación a las vialidades, el Gobierno del Estado de México dentro de su propio presupuesto tiene contemplada la vialidad Mexiquense, que sería un par vial, de la vialidad López Portillo. Está contemplado, la vialidad que iría de Huehuetoca prácticamente todo el tráfico, para los usuarios del Aeropuerto, ahí a la altura de Huehuetoca, tomaran esa vialidad y llegarán directamente a Texcoco, así no vendran por la vialidad Avila Camacho y parte de la autopista México-Querétaro. Esta vialidad está contemplada dentro de lo que son el Programa de Obras del Gobierno del Estado de México.

Las Avenidas, Mario Colin, Morelos, y Lopez Portillo, que cruzarían parte de alta demanda de usuarios del Aeropuerto de la zona poniente de la Ciudad hacia la zona de ubicación de este proyecto del Aeropuerto en Texcoco.

Pero independientemente de eso, destaca que el asunto de la línea del Metro que va a Ciudad Azteca, servirá como una vía de transportación masiva que sería alimentada por líneas de autobuses que llevarían al pasaje de sus terminales, y precisamente al Aeropuerto.

Por otro lado, señala que se tiene la autopista de Peñón-Texcoco, la que sería ampliada a cuatro carriles en ambos sentidos, que permitiría una mayor fluidez, y desde luego también estaría ubicada aproximadamente 2.5 kilómetros del Aeropuerto.

Si se sigue por la parte norte, se encuentra la autopista que va a Pirámides, y vendría también la de Huehuetoca, de tal manera que las vialidades se tiene contempladas dentro de los programas del propio Gobierno del Estado y con el apoyo del Gobierno Federal. Esto ya es de tiempo atrás, son programas que se han venido desarrollando en dos sexenios anteriores, y es un programa que por la magnitud, por el alto costo que representan.

En la decisión del Aeropuerto en Texcoco, no podemos permitir que sobre la vialidad Avila Camacho, sigan circulando tanto vehículos ligeros como vehículos de carga, porque cuesta mucho la reparación del pavimento.

Entonces lo que se trata de hacer, es un anillo periférico a todo lo que es la Ciudad de México. Por ejemplo, si se partiera de la Venta hasta Chamapan en el Municipio de Naucalpan, y de allí hasta el Municipio de Cuatitlán Izcalli ya con una autopista, que es parte de ese anillo, entonces llevaría del Avila Camacho hasta la Avenida Central. Después de Huehuetoca, que sería ya el entronque, y empezaría a dar la vuelta a otra parte del Distrito Federal, que haría más rápido, más fluido y más seguro el tránsito de vehículos privados o del transporte público.

En el Estado de México en la zona del Valle de Chalco Solidaridad, en el municipio de Huixquilucan, se tiene aproximadamente unos 28 municipios densamente poblados, y que están plenamente conurbados con el Distrito Federal, donde vive casi el 80% de la población de la Entidad. Una demanda en esta zona, es fundamentalmente mejorar el servicio de transporte colectivo. Por eso se da todas las oportunidades a los propietarios de vehículos de transporte colectivo.

Los municipios tienen un importante desarrollo a través del Ramo 33, han hecho también una importante red vial, el Estado de México, tiene la mayor red carretera del país, tiene cerca de 17 mil kilómetros de carreteras en el Estado de México. Sin incorporar a esta red Carretera el número de kilómetros en calles o avenidas en la zona metropolitana. Lo que se está haciendo es una conectividad de la zona de mayor demanda a la zona del Aeropuerto.

En cuanto a la vivienda, el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, destaca que los planes de desarrollo urbano ha sido desde el año 1935 una migración de todos los rumbos del país; primero llegaron a la Ciudad de México, se saturó y hace ya algunos años el desbordamiento se ha dado en el Estado de México. En este orden de ideas, la principal migración que recibe el Estado, se recibe del Distrito Federal. El siguiente Estado es el Estado de Veracruz, después Puebla, Oaxaca, Guerrero, Michoacán, Hidalgo y Querétaro. Esas son las principales fuentes de migración hacia la entidad.

Asimismo, pregunta ¿Qué se tiene que hacer para controlar ese crecimiento?. Al respecto, señala que los Señores Presidentes Municipales en coordinación con el Gobierno del Estado de México, permanentemente se está verificando los planes de desarrollo urbano para evitar el desarrollo anárquico que hay en esta zona. Ante una migración de cerca de 800 personas diarias al Estado de México, si se multiplica por 300 días del año, cada año el Estado de México tiene una Ciudad o una población de 250 mil habitantes a quienes atender; o sea, esto no se da en ninguna parte del país: 250 mil habitantes que nos exigen agua, drenaje,

electrificación, escuela, salud, en fin, todo, por lo que se tiene que atender.

Así, verbigracia, en Ecatepec, es el Municipio más poblado del país. ¿Qué se tiene que hacer, si va a haber un nuevo asentamiento?. Primero ver si se tiene la capacidad de dar agua potable. Entonces los planes de desarrollo se tiene que revisar y enviar a la Cámara local de Diputados, para que se revisen y tomen la fuerza de Ley y haya responsabilidad para los Presidentes Municipales o para las autoridades municipales, que se ajusten y se sometan a los planes de desarrollo.

En cuanto a los centros comerciales, menciona que serían impulsados por el Gobierno del Estado con el objeto de darle ocupación a la gente de la zona y que pueda elevar su nivel de bienestar de vida, se cobraría según la situación de ver si es por un porcentaje sobre las ventas, una renta, quién invertiría en estos desarrollos, el Gobierno del Estado lo puede hacer, si lo puede hacer la Unión de Comerciantes de Chiconcuac, etc.

En este sentido, se impulsará el desarrollo de centros comerciales porque son generadores de servicios no solamente para gente de la comunidad o de la zona, sino también de otras regiones, que pueden ir a adquirir los productos que determinen.

Sobre los señores ejidatarios, señala el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México que se tiene núcleos en esta zona de ejidatarios, en Texcoco, Atenco, Acolman, Chimalhuacán, Tizayuca y en Ecatepec. En Texcoco, ni en San Bernardino, ni en Santiago Cuautlalpan, ni en Atenco, Mixquipayac o Tezoyuca, Tequisistan o en Ecatepec, Santa María Chiconautla, ningún ejidatario se opone definitivamente, al desarrollo del Aeropuerto, al contrario, ellos han estado siendo atendidos desde un principio, informados fundamentalmente para que no sean sorprendidos.

Los terrenos son de una muy baja productividad agrícola, se siembra maíz, el porcentaje o el promedio de rendimiento de maíz en el Estado de México, es de 1.8 toneladas por hectárea, de manera que no son tierras de alto rendimiento agrícola por la salinidad que hay, porque faltan sistemas de riego, porque no hay el agua suficiente en esa zona, para riego.

El mayor desperdicio de agua que hay en este país es a través de la actividad agrícola, no existe un sistema de irrigación en el país ni en el Estado de México, que permita evitar que el agua rodada vaya por canales que estén revestidos con concreto, sino van sobre la tierra y obviamente ahí se filtra el agua y se desperdicia de manera muy importante.

Por otro lado, manifiesta que ciertamente la zona nororiente del Estado de México tiene un desarrollo anarco, como también la zona del Valle de Toluca, se encuentra desarrollos anárquicos, por eso urge activar en todos los municipios la actualización de los planes de desarrollo urbano.

En cuanto a la migración rural, afirma que el crecimiento de Tejupilco en la parte sur del Estado se debe fundamentalmente a la falta de actividad económica que dé sustento a las familias de la parte sur. No solamente Tejupilco, Metepec, Sultepec, Temaxcaltepec, Zacasonapan, Ixtapan de Oro, gente que se va a concentrar en Tejupilco porque genera importante actividad comercial de tal manera que esa migración se tiene que regionalizar.

Por ello, la regionalización y la desconcentración de la Universidad del Estado de México se ha dado de manera importante en el Estado de México como en ninguna otra parte del país.

En cuanto al programa de las aves, señala que existe gran preocupación del Gobierno del Estado, por ello se remitió a los estudios serios que se hicieron, por años, para poder llegar a la firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá. Parte muy importante fue el capítulo especial de la migración de aves. Hay un tomo, lo tiene la Universidad Nacional Autónoma de México.

Por otra parte, el Lic. Arturo Montiel Rojas manifiesta: "qué bueno que los señores Diputados tuvieron la oportunidad de visitar otros Aeropuertos de otros países y se dieron cuenta de como en esa zona para proteger precisamente a las aves y que no haya riesgo con la aviación, o bien hay halcones o sistemas para poder mantenerlos en resguardo y que haya seguridad para las aves y seguridad para la navegación".

En cuanto al asunto de la reserva ecológica, destaca que existen programas integrales en el Lago de Texcoco a través del Ingeniero Gerardo Cruickshank, para seguir incrementando ese desarrollo que permita un equilibrio ecológico en el Lago de Texcoco. Además en el Estado de México se tiene establecido un concurso de carreteras, de conservación y limpia de caminos; el premio para cada municipio es de 40 millones a quien conserve mejor sus caminos, quien los mantenga limpios, ese premio lo reciben los ayuntamientos en maquinaria y en camiones y en otro tipo de equipo necesario para los municipios.

El Presidente Municipal se va a encargar con las autoridades municipales, ejidales y comunales, de que no se meta el ganado a comérse los arbustos, les van a poner una protección, pues saben que hay algo que les va a permitir obtener un premio si cuidan y conservan esos árboles que les estamos dando. Pero la otra, además de esta, a los dirigentes ejidales y a los líderes de los bienes comunales se están incorporando al Programa de Reforestación del Bosque en el Estado de México (PROBOSQUE), se esta pagando un salario mínimo para que se encarguen de evitar la tala clandestina y cuidar la reforestación cuando se haga en sus municipios.

En cuanto al abastecimiento de agua, destaca que se tienen en el Estado de México cuatro Cuencas: la del Pánuco, la del Valle de México, la del Río Lerma y la del Cutzamala.

La Cuenca del Pánuco actualmente al Estado de México no dá absolutamente nada. El Estado de México, a lo largo de más de 50 años ha sido el principal abastecedor de agua al Valle de México, municipios del Estado de México, pero de manera muy importante al Distrito Federal. En el Estado de México, en Chiconautla hay cerca de 200 pozos perforados por el Distrito Federal y lo sabe César Buenrostro perfectamente bien, que ni una gota de agua le dan al Estado de México y toda se va para el Distrito Federal.

En el lugar Xico, en Valle de Chalco, hay pozos que perfora el Distrito Federal y se tiene problemas. En el Valle de Toluca, se tiene problemas obviamente con el agua porque antes se perforaba hace 20 años, a 10 metros un pozo de agua potable y encontrábamos agua y hoy cerca de 380 metros para encontrar agua se debe a la sobre explotación que se tiene en esa zona.

El asunto del Cutzamala, el abastecimiento no debe de preocupar a nadie, no es un problema del Estado de México, 23 m3., de agua por segundo, recibe el Distrito Federal del Estado de México.

A lo que respecta de que existen grupos que no quieren el Aeropuerto, no hay tal situación. Quieren el Aeropuerto porque saben que nada más los va a beneficiar a ellos. El Aeropuerto se quiere porque va a beneficiar a todos.

En uso de la palabra, el Dip. José Manuel Del Río Virgen (CD), señala que existe una gran disputa, por la instalación del Aeropuerto. Algunos cálculos de los medios de comunicación señalan que la campaña que montó el Gobierno del Estado de México y el Gobierno de Hidalgo rebasa los 200 millones de pesos; más ahora la campaña que ha montado el Partido Verde Ecologista, suma una cantidad muy importante.

El Aeropuerto de Texcoco tendría efectivamente un impacto significativo en el incremento poblacional, pero también es cierto que sería un poco más controlable, en razón del impacto poblacional que tendría en el Estado de Hidalgo, por lo siguiente:

El Secretario General de la Corte Internacional de Conciliación y Arbitraje Ambiental, comentó que el problema ecológico, realmente la instalación de un Aeropuerto en Hidalgo, repercutiría en el control de los asentamientos humanos en 650,000 hectáreas, ese es un impacto ecológico bastante importante que se debe de cuidar. Asimismo, señaló que podrían darse dos cosas, si no se instala el Aeropuerto en Texcoco, el Impacto ambiental sería más drástico y más fuerte sobre la población instalada en la zona metropolitana, que sería, alrededor de 22 millones de seres humanos que viviríamos en esta zona metropolitana.

Por otro lado, el legislador hace entrega de una carpeta al Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, para que se pudiera incorporar algunas de las cuestiones

que obviamente interesan que se presenten en el nuevo proyecto. La misma carpeta que se envió al Gobernador del Estado de Hidalgo, para que sea exactamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que pueda tomar la mejor determinación.

En uso de la palabra, el C. Dip. Javier Sanchez Campuzano (PRI), comenta que se vive una nueva época de cambio en la Cámara de Diputados a donde vienen los Gobernadores, a donde comentan los proyectos. Este es un México muy nuevo. Por lo que agradece la presencia del Lic. Arturo Montiel, Gobernador del Estado de México.

Asimismo, destaca que el día de ayer que estuvo el Gobernador de Hidalgo, el Diputado Raúl Cervantes Andrade (PRI), manifestó que el trabajo de los Diputados en cuanto a la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de México será en el presupuesto.

Se habla mucho de que la decisión de la ubicación del Aeropuerto, es un asunto del Ejecutivo Federal, así es, sólo que el asunto del dinero y del presupuesto, concierne y compete a la Cámara de Diputados. Por ello creo que vale la pena que estas intervenciones de los Gobernadores, permitan enriquecer un proyecto tan costoso y de tanta importancia.

En este sentido, cuestiona sobre ¿qué estudios de factibilidad económica se han realizado? ¿Cuánto se va a gastar en un proyecto de esta naturaleza?, ¿Cuánto dinero del pueblo de México?, ¿Cuánto dinero Federal?, ¿Cuánto dinero Estatal?, ¿Cuáles son las proyecciones para la viabilidad económica de este proyecto?.

Hace uso de la palabra, el Dip. Juan Manuel Duarte Dávila (PAN), Presidente de la Comisión de Transportes, quien señala que existe un número bastante amplio de Diputados que quieren hacer uso de la palabra, que están enlistados conforme se fue recabando. Por lo que a nombre de la Directiva de ambas Comisiones, hace una nueva respetuosa sugerencia y exhortación, para que se pueda concretar lo más posible las intervenciones.

En uso de la palabra, el C. Dip. Alejandro Enrique Gutierrez y Gutierrez (PAN), aduce que en varias ocasiones los Diputados del Estado de México de Acción Nacional, han tratado de tener reuniones con el suscrito Gobernador para ver precisamente este proyecto, lo cual no se a tenido respuestas por parte del Gobierno del Estado.

Por otro lado, señala que existe un ambicioso proyecto hidráulico en el Vaso de Texcoco. En caso de que la decisión del Gobierno Federal no beneficiara el Proyecto del Estado de México, ¿no se llevaría a cabo este proyecto hidráulico?, Porque es un proyecto que tiene sus antecedentes desde hace ya varios años; hay una gran necesidad de salvaguardar los bienes y la integridad física de los habitantes de la zona metropolitana.

Asimismo, menciona que en el caso de que se diera una manifestación por parte de la

sociedad, de los grupos intermedios de la sociedad, involucrados en esta decisión, ¿el Gobierno del Estado hablaría con ellos para solucionarlo o le dejaría toda la responsabilidad al Gobierno Federal?.

En uso de la palabra, el Dip. Omar Fayad Meneses (PRI), refiere al problema de las aves y sobre la necesidad de invitar al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, al Lic. Andrés Manuel López Obrador para que diga ¿cuál es el interés que tiene porque no se hiciera la opción en Texcoco o cuáles son los riesgos que se ven?.

Por otro lado, pregunta ¿A cuánto asciende el costo real, del proyecto del Estado de México?, ¿Podría explicar con qué recursos se piensa financiar las medidas de restauración hidráulica, mitigación de impacto ambiental, urbano y la congestión vial?. El artículo 115 de la Constitución Federal establece que son los Municipios quienes determinan el uso del suelo y el Municipio de Texcoco, a través de sus autoridades, así como el de Atenco, han señalado públicamente que están en contra de hacer un proyecto de esta naturaleza en su Municipio. Esto implicaría que cuando el Gobierno Federal tome la decisión, pues tendría que violentar esta parte importante del respeto al Municipio.

Hace uso de la palabra, el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México para referirse a las preguntas de los legisladores, en el siguiente sentido: En cuanto al monto de lo gastado, el Gobierno del Estado de México a gastado quizá arriba de los 2 millones y medio de pesos en términos generales y son recursos de cada una de las áreas.

El Centro Empresarial del Estado de México, la Comisión Nacional Campesina (CNC), del Estado de México, y la Cámara Nacional de Turismo también han contribuido en los gastos del proyecto.

En cuanto al impacto ecológico señala que el cultivo que se pretende ocupar, consta cerca de 4 mil, de las cuales 1,800 aproximadamente son Federales y Ejidales son 2 mil aproximadamente. La institución metropolitana claro que se tiene que mejorar en forma conjunta con la Confederación Nacional Agrícola (CNA), con el Gobierno del Distrito Federal y con el propio Estado de México.

La Confederación Nacional Agrícola (CNA), es la encargada precisamente de como se van regulando el cauce de los ríos que pasen por el Valle de México, como es el Río de la Compañía, como es el Gran Canal y otros más, el Río de los Remedios, el Río Sordo, la Presa del Sordo, como se va el agua después hacia el drenaje profundo, ustedes saben que el drenaje profundo es una obra construída hace ya muchos años y que esa obra pues ha soportado las descargas de agua, que van fundamentalmente tanto al D.F. como al Estado de México por Decreto del Presidente Porfirio Díaz. Realmente el beneficio lo recibe de manera importante el Estado de Hidalgo porque allá va a dar toda el agua.

Por otro lado, señala que hay que buscar un esquema que de seguridad al Gobierno de la República y al Gobierno del Estado, de la operación de estos desarrollos distintos al Aeropuerto pero complementarios al mismo para ver cómo obviamente se concesionan.

En cuanto a las aves, la International Civil Aviation Organisation (ICAO), determinó que las dos propuestas Zapotlán de Juárez y la propuesta Texcoco son viables.

Por su parte, el Dip. Gustavo Donis García (PRI), opina que la decisión que se tome, debe de ser sustentada por la técnica y los científicos, que garanticen la calidad, la eficiencia y la seguridad que merecen todos los mexicanos.

Asimismo, señala que se han planteado que el Aeropuerto sería un factor que incrementará la concentración de la población en la zona metropolitana.

Por otro lado, menciona que hace años, se dió a conocer un estudio del Instituto de Ingeniera de la UNAM en el año de 1997, donde se señala que el sitio Texcoco no es adecuado para el proyecto del Aeropuerto.

En el uso de la palabra, el C. Dip. José Ramón Soto Reséndiz (PAN), pregunta ¿de dónde han salido los recursos que se han destinado para promover en forma muy espectacular ante medios de comunicación televisivos y de otros, este Aeropuerto que se está promoviendo en su Estado?

En el uso de la palabra, la Diputada Ma. Elena Lourdes Chávez Palacios (PAN), cuestiona sobre el esquema de concesiones, de la siguiente forma: ¿Qué costo representaría para el Estado en recursos públicos además de esta construcción del Aeropuerto el mantenimiento de las vialidades en desarrollo, el Proyecto Regional, conociendo como usted ya lo mencionaba, la gran demanda que tenemos en todo el estado de obras, de servicio?. El Estado de México representa una gran, problema precisamente por la falta de recursos que tenemos y por el gran peso de la deuda que carga sobre el Estado; aunque sea administrado a nivel Federal es necesario conocer los beneficios, la rentabilidad que generaría para el Estado de México.

En uso de la palabra, la Dip. Bertha Alicia Simental García (PSN), pregunta: ¿Las áreas comerciales y recreativas se van a construir en el mismo momento que dé inicio la construcción del Aeropuerto o van a ser ya construidas cuando el Aeropuerto esté en funcionamiento o alguna de sus etapas en funcionamiento?; y estos terrenos donde van a ser construidas estas áreas comerciales y recreativas, y si son terrenos Federales, Estatales, Ejidales o de Particulares.

También si el costo para cambiar la Laguna de Zalapango y ponerla en otro sitio ¿está

incluída dentro del costo del proyecto?.

Por otro lado, en cuanto a la cimentación que requiere el costo del Proyecto del Aeropuerto de la Ciudad de México esté por abajo del de Tizayuca, dado que el terreno tiene una resistencia mecánica muy baja. Al respecto, solicita se pueda dar un desglose del proyecto para valorar cada uno de los rubros y comprobar que la cimentación especial que requiere el terreno en este sitio está considerado dentro del costo.

Finamente, la Legisladora pregunta si tienen considerado el mantenimiento de las pistas, el cual va a ser forzosamente de mayor costo y frecuencia que el que se realiza en el actual Aeropuerto de la Ciudad de México, por las mismas características del suelo; son costos que deben de estar incluídos en la viabilidad de cualquier proyecto, y si los costos de traslado de los actuales concesionarios comerciales que están en el Aeropuerto de la Ciudad de México, los van a pagar y quién los va a pagar cuando se cierre este Aeropuerto para que funcione el de Texcoco.

En uso de la palabra, el C. Dip. Francisco Raúl Ramírez Avila (PAN), hace algunas observaciones en relación al lugar que el Gobernador propone que es el ex Lago de Texcoco, de la siguiente manera: Las características fangosas del suelo del Lago de Texcoco, probablemente impliquen serios inconvenientes para una construcción de ese tipo, la cual recibirá impactos de los aviones con muchas toneladas de peso y además con la velocidad a que bajan, matemáticamente se doblaría ese peso.

Por otro lado, el Legislador cuestiona sobre, ¿Cuál será el costo y qué van a hacer para que esas pistas no se deterioren si abajo hay 40 metros de lodo?.

Asimismo, señala que en todo lo que es el Vaso de Texcoco, las construcciones están deterioradas por el famoso salitre, se han usado los mejores impermeabilizantes pero el salitre al final se impone y acaba las construcciones. ¿Qué se va a hacer ahí?.

En el uso de la palabra, el C. Dip. José Rodolfo Escudero Barrera (PVEM), sugiere que existe otra factibilidad para espantar a las aves, los cañones de ruido y de sonido. Así espantan los pájaros. También van a espantar las urracas, que no se comen los halcones, y así el pescado grande no se come al pescado chico.

Por otro lado, señala que el usuario no sabe cuánto les va a costar poder ir a Tizayuca o a Texcoco para abordar un avión, y también cuánto les va a afectar en el gasto público. Porque ese dinero viene de lo que va a recabar el Gobierno también.

Asimismo, cuestiona sobre las alternativas que van a usar para realmente garantizar una área ecológica, y pregunta sobre la posición de los inversionistas ¿Si estos tienen voz, mando y

voto en el nuevo Aeropuerto de Texcoco?.

En el uso de la palabra, el C. Dip. Orestes Eugenio Pérez Cruz (PAN), resalta que dentro de la exposición del C. Gobernador, se hace alusión a los recursos relativos al proyecto de gran visión, en la cual existe una construcción de tres importantes tramos carreteros. En este orden de ideas, pregunta ¿Para la construcción de esos tres tramos carreteros que se menciona, ya tienen la asignación de los recursos?, ¿Han presentado ya a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el proyecto, el estudio técnico, el proyecto ejecutivo correspondiente específicamente a esos tres tramos?, si ya tienen la asignación física del recurso ¿cuánto importa esos tres tramos carreteros?.

Por otra parte, afirma que no quedó muy precisa la respuesta del Gobernador del Estado de México, a la pregunta que hacía el Diputado Alejandro Enrique Gutiérrez Gutiérrez (PAN), sobre la vialidad del Aeropuerto. Por lo que de acuerdo al documento que se les entregó, existe solamente un solo acceso vial, que es el tramo Peñón-Texcoco, lo cual implica que necesariamente se tenga que hacer uso de esta carretera más cara como se refería. En este sentido, pregunta que ¿Si es el único acceso este tramo o hay otro directo para el Aeropuerto?, es decir, quien desee ingresar al aeropuerto necesariamente tendrá que utilizar esta vialidad. Por último, destaca que el día de ayer recibió copia certificada de un acta de cabildo del ayuntamiento de Texcoco, en donde específicamente el 25 de junio de este año, la mayoría de los ediles suscriben una inconformidad para el proyecto del Aeropuerto en Texcoco. La cual no aparece la firma del Alcalde. Y esto le obliga a preguntarle al Señor Gobernador si ha habido acercamiento con los Ediles, no únicamente con el Alcalde, sino con el ayuntamiento en pleno.

En el uso de la palabra, el C. Dip. Edilberto Jesús Buenfil Montalvo (PRI), señala que lo más importante en el tema es la construcción del Aeropuerto, nada más, y construirlo en el lugar en donde técnica y financieramente sea lo adecuado. El Aeropuerto de la Ciudad de México no tiene el volumen de pasajeros que comparado con otros países y otros Aeropuertos, llega puro avión 727, DC9 de 100 pasajeros promedio, cuando en Europa a los Aeropuertos llegan los aviones con mayor capacidad de 180 para adelante. Se tiene que pensar que el aeropuerto es un ente de desarrollo en donde el ingreso que va a haber va a permitir operar y pagar su construcción, no se puede independizar lo que es la parte operacional con la parte comercial. En el Aeropuerto de París son 3 aeropuertos, no es uno solo y el ingreso que tienen los Aeropuertos de París el 43% de su ingreso proviene de las áreas comerciales. Es algo que nunca se habla en México, nunca se toma en cuenta, cuando se habla de Aeropuertos, se habla de pistas, de que si el subsuelo, la ecología, las aves, no, esta es una cuestión integral que se tiene que pensar en un Aeropuerto a 50 años, México es un país de pobres, no se puede dilapidar el dinero, en hacer proyectos a corto plazo o proyectos que no nos funcionen a mediano plazo, se tiene que pensar a largo plazo y la opinión es que el Aeropuerto, que es lo principal y después las áreas de desarrollo que se tengan que hacer en el área

correspondiente, en donde las facilidades de que habla el señor Gobernador de las autopistas, de las nuevas avenidas, eso van a ser el complemento a la ubicación si lo determina así el Ejecutivo, pero no se debe de pensar de las vialidades cuando no sabemos donde va a ser el Aeropuerto de qué tamaño y en dónde va a ser, la ubicación.

En uso de la palabra, el C. Dip. Francisco Guadarrama López (PAN), se refiere al aspecto poblacional en la migración que esto va a causar y en la población flotante de la gente que actualmente se desplaza y que el hecho de que el Aeropuerto vaya a generar 200 mil empleos adicionales, pues va a ser un flujo de gente increíble a una zona urbana totalmente saturada. Es decir, para que una persona se desplace de Tecamac al Distrito Federal en la actualidad utiliza 3 horas, para trasladarse en la mañana y 3 horas en la tarde, pues prácticamente es una pérdida de recursos increíble que en eso no se ha tomado en cuenta.

En este sentido, sugiere que se haga un estudio muy minucioso en este aspecto poblacional para que se determine qué medidas se van a tomar, para que se les de la facilidad a toda esta gente y que no pierda tanto tiempo en traslado de su lugar de origen a su centro de trabajo.

En uso de la palabra, el C. Dip. Rafael Valdemar Romero Reyna (PAN), señala que coincide en el proyecto, toda vez que conoce todas sus ventajas y porque vive a 300 metros de la autopista México-Pachuca; en esa autopista existe un congestionamiento que es casi imposible circular, ¿cómo sería posible que se pudiera crear un Aeropuerto que fuera en ese sentido?. Asimismo, afirma que gracias al Proyecto Texcoco, en el aspecto económico también se van a beneficiar gran parte las comunidades de la zona rural, de las clases populares de ese rumbo, van a ser beneficiadas grandemente porque es un gran proyecto, es un gran presupuesto y va a ser una gran industria para el Estado de México.

Por su parte, el Dip. Edgar Consejo Flores Galvan (PRI), comenta que la exposición refleja objetividad, toda vez que se han hecho una serie de consideraciones a favor y en contra de distintos proyectos; cualquiera que sea la decisión deberá ser una decisión enteramente responsable dado que la economía del país así lo exige.

El proyecto de Tizayuca y el proyecto de Texcoco surgen de los Estados de Hidalgo y del Estado de México por su viabilidad y por su factibilidad, sin embargo, esta realización impacta directamente en toda la República.

Cabe señalar, que todavía no se tiene un Aeropuerto que de manera inmediata pudiera salvar la exportación de productos agrícolas. En este sentido, resalta que de la carretera donde se esta transportando una gran cantidad de productos agrícolas que tienen que exportarse o vienen a la Ciudad de México, dado que en el Tratado de Libre Comercio con Europa muchos de los productos desde julio del año pasado del 2000 ya están con arancel cero, eso permite estar en perspectivas de exportación. ¿Qué posibilidad hay?, se está contemplando

dentro de Veracruz, Villahermosa, Tabasco, de Puebla hacia acá, una vialidad que sea lo suficientemente necesaria para dar respuesta a este transporte pesado.

En el uso de la palabra, el Dip. Alfonso Guillermo Bravo Mier (PAN), estima que para el Estado de México el Aeropuerto es vital, por lo que implica no sólo en términos de que la inversión que va a por muchos años el futuro del desarrollo de la región, no obstante, pregunta ¿Si hay habilidad técnica o no? Ya se han presentado los elementos, como va a beneficiar esto en dos sentidos a la población del Estado de México, porque para el proyecto, el propio Gobierno del Estado tendrá que hacer la inversión, tal como lo ha planteado, tanto por recursos públicos, como por inversión concesionada o iniciativa privada, y un tercer rubro que es un plan de desarrollo regional. ¿Qué beneficios vamos a representar en términos de mejora de las condiciones de vida para la gente, tanto del Estado de México, como en el Estado de Hidalgo, que serían los beneficios que esto representa para la gente?.

Un segundo elemento, es cómo al mismo tiempo esto no debe de permitir que siga dándose la concentración demográfica que se está dando en la cuenca del Valle de México, porque evidentemente es casi 39 millones de habitantes, tal como lo señala en la presentación del Gobernador, por lo que constituyen un verdadero problema.

Sede el uso de la palabra al C. Dip. Juan Ignacio García Zalvidea (PAN), quien destaca que en fechas anteriores han comparecido diversos actores sobre el tema. No obstante, es un tema que ya parece ser que cuando habla gente a favor del proyecto de Hidalgo, que los del Estado de México lo tratan de hacer pedazos y viceversa, o sea siempre se trata de desprestigiar o descalificar el proyecto del otro, pregunta ¿Cuál es su relación con el Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, en relación con este tema específico?.

En el uso de la palabra, la Dip. Beatriz Cervantes Mandujano (PRI), señala que mucho se ha hablado del costo de las instalaciones, del costo de las obras hidráulicas que se habrán de realizar; de hablar del costo de lo que significaría el hecho de que hubiese o no el asentamiento, la operación de las aerolíneas para poder tener o poder darle vida a este Aeropuerto. Sin embargo, sea dado cuenta al interior de los municipios, es que ha habido una plena disposición a través del Gobierno del Estado, para hablar acerca del proyecto con plena amplitud y transparencia al interior de estos municipios, tan es así, que a últimas fechas dándose el Informe de Gobierno como lo es y lo marca el período constitucional de los alcaldes al interior del Estado, en los primeros diez días de agosto recientemente el señor alcalde del municipio de San Salvador Atenco, el profesor Margarito Yañez, haciendo expresa la posición de cómo se estaba dando el proyecto, él comentaba situaciones interesantes acerca de la visión técnica y operativo que se podría dar con plena factibilidad del proyecto al interior del municipio.

Asimismo, menciona que es importante informar a la gente lo que está sucediendo realmente

en todos y cada uno de los municipios que corresponden a donde en un momento dado se instalará el Aeropuerto si es que así lo determina el Gobierno Federal. De esta forma, cuestiona sobre ¿cuáles son las conductas y actitudes que ha tomado el Gobierno del Estado de México, para informar a los mexiquenses, oriundas de todas y cada una de las áreas geográficas que corresponden al Aeropuerto, cómo se ha erigido el Gobierno del Estado en la medida de crear certidumbre jurídica, para el pago de lo que será el costo de indemnización de la tenencia de la tierra al interior de esta área geográfica?, y ¿Cuáles han sido los enlaces que se han hecho con las autoridades federales con respecto a este escenario, bajo qué procedimientos y bajo qué plazos, dentro de todo el escenario económico a efecto de que puedan ser indemnizadas este porcentaje de tierra, que suman un poco más de 1,800 hectáreas al interior de los ejidos de lo que es el área geográfica de San Salvador Atenco?.

Hace uso de la palabra, el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador Constitucional del Estado de México, para comentar que el desarrollo debe de estar contemplado en la inversión pública y la inversión privada, si bien es cierto, como sea apuntado en un principio, la situación económica del país implica el reforzamiento de recursos que vengan de la iniciativa privada, para poder llevar a cabo este desarrollo, entonces aquí hay una relación de inversionistas, la cual debe ser muy importante el porcentaje de inversión, y eso no está en las manos del Gobierno del Estado determinarlo, el Gobierno Federal también en su oportunidad, quiénes y hasta qué porcentaje de inversión puede realizar en este proyecto.

En cuanto a las ventajas económicas en la zona, se afirma que esta requiere realmente de un apoyo importante, que no solamente va a beneficiar a los municipios del Estado de México, sino por la colindancia tan cercana que tenemos con el Estado de Hidalgo, va a beneficiar a esta Entidad y al Estado de Tlaxcala, ya que la distancia que hay de este punto, por ejemplo a Calpulalpan en el Estado de Tlaxcala.

La concentración metropolitana, en la medida en de las expectativas en desarrollo regional sustentadas que tengan a la gente allí, eso va a permitir precisamente que no se genere administración interna, pues también que tiene que hacer en los demás municipios, en los demás Estados de la República y en el Distrito Federal.

En cuanto a que si existen intereses particulares, señala que no hay ningún interés particular ni interés de grupo; estan abiertos, no traen cartas escondidas bajo la manga. Si la determinación es Texcoco, el beneficio sería para Querétaro, para Hidalgo, para Tlaxcala, para Puebla, Morelos, Guerrero y Michoacán. En esta zona viven aproximadamente unos 39 millones de mexicanos en estos Estados de la República, incluyendo al Distrito Federal y más o menos el Producto Interno Bruto de esta zona que llega a un 44% aproximadamente.

En lo que respecta al Estado de Veracruz, hace unos días con el Presidente de la República en Puebla, se firmó un convenio con los Gobernadores de Veracruz, Tlaxcala, Puebla,

Hidalgo, México y Michoacán para que una primera etapa ya se iniciaran los trabajos y se concluya la carretera que unirá el Pacífico con el Golfo en el tramo que va de Marabatio, Michoacán a Tula Hidalgo, y que es una importante vía, porque ya de Lázaro Cárdenas a Marabatio, está en cuatro carriles como autopista, falta el tramo de Marabatio a Tula, el que corresponde de Tula Hidalgo,; Marabatio-Michoacán, Tula-Hidalgo, pasando por la parte norte del Estado de México.

Otra muy importante es la firma que ya realizaron los Gobernadores de Puebla, Tlaxcala, México, Hidalgo con el Gobernador del Estado de Veracruz, para incluir el tramo de Texcoco a Calpulalpan, asimismo está San Martín Texmelucan que conecta con la autopista precisamente de México-Puebla, Puebla-Veracruz, que sería otro acceso más; pero existe otro más, el que iría allá por la zona de Izúcar de Matamoros que llegaría a Cuautla y después pasaría por Cuernavaca y llegaría a la parte de allá cercana a Taxco y conectaría con la vía que va directamente a Acapulco, sería otra conexión más donde Veracruz se vería altamente beneficiado con estas tres vialidades. .

En cuanto a concesiones Estatales, destaca el Gobernador que esto es un Aeropuerto Internacional de los mexicanos que el Gobierno de la República tienen un organismo que está precisamente destinado para operar los Aeropuertos y esto se llama Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), y entonces será el Gobierno Federal quien determine los aspectos de concesiones en el nuevo Aeropuerto.

Por otro lado, señala el Sr. Gobernador que su propuesta central es la construcción de un Aeropuerto que funcione con sus tres pistas de manera simultánea como lo hace el de Dallas actualmente. Para esto el Gobierno Federal tomará las medidas para que cuente con los elementos técnicos y los elementos materiales que den esa oportunidad de operación simultánea en las tres pistas, aun cuando haya niebla.

En cuanto a las pistas para aterrizaje de aviones, destaca que los técnicos que tenga Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), determinarán con quienes van a construir las características para que este aeropuerto pueda construirse. Si la decisión es Texcoco el mayor impacto en el suelo no es cuando el avión toca tierra, sino cuando está detenida, con todo el peso encima o cuando ya no tiene a los pasajeros, es cuando verdaderamente impacta el piso, que está parado en un solo lugar, más no cuando aterriza. Esto es técnicamente algo que nos han comentado los expertos en esta materia.

El cuanto al asunto del ruido de los aviones destaca que desde luego es importante, cosa que se evitaría ya con el Aeropuerto en Texcoco, porque sería diferente la ubicación a las pistas, además pasarían a mucha mayor altura los aviones sobre alguna parte de la Ciudad de México. La afectación de los terrenos propiedad del Estado es mínima; los terrenos son fundamentalmente de la Federación, no son del Estado de México y otros son Ejidales.

En cuanto, al suelo fangoso de Texcoco, está comprobado que no existe ningún riesgo, y la pista no estaría ubicada en la orilla del lago la ubicación de los terrenos; no está en el centro del lago.

En cuanto al sustrato del salitre del suelo, manifiesta que hay estabilizadores, el más económico es la cal, con toneladas de cal se logrará compensar el salitre en Netzahualcóyotl.

Por otra parte, el Gobernador del Estado de México afirma que la decisión no es del Gobierno del Estado de México o del Estado de Hidalgo, la decisión es de la Federación. Su obligación y responsabilidad es aportar elementos que les permita tomar esa decisión.

Por otro lado, el C. Gobernador señala que respecto a la pregunta de ¿Qué inversionistas participarían en esto? No es su facultad el de terminar quiénes van a participar en el desarrollo del Aeropuerto Internacional de México, el Gobierno Federal lo determinará.

El Dip. Orestes Eugenio Perez Cruz (PAN), pregunta al Gobernador del Estado de México ¿si ya tienen asignados los recursos para los tres tramos carreteros que mencionan en su proyecto y cuánto importa esa asignación?

En este sentido, el C. Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador Constitucional del Estado de México, contesta que para el tramo de Maravatío, Michoacán, ya se inició, tanto de Maravatío hacia el Estado de México como de Tula hacia el Estado de México y el de Calpulalpan lo acabamos de firmar, Texcoco-Calpulalpan, lo acabamos de firmar recientemente.

En el uso de la palabra, el C. Lic. Cano señala que el esquema de financiamiento es en tramos Federales 80-20, 80 la Federación 20 por ciento el Estado. En los tramos de jurisdicción eminentemente estatal estamos proponiendo 70-30. Se ha tenido ya reuniones con el Subsecretario de Hacienda, con el Subsecretario de Comunicaciones y Transportes, y con la Oficina de Regionalización de la Presidencia. En la última reunión sería que estarían validando cada uno de los centros de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), de los Estados, las asignaciones, los proyectos, la liberación de los derechos de vía y estos proyectos se estarán realizando en los próximos, cuatro años.

Acto continuo, el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, comenta que cuando llega a los municipios, a tener contactos, hacer una reunión de cabildo con el presidente y los regidores, de tal manera que el tema en esa zona ha sido recurrente los últimos meses.

En cuanto, al desarrollo integral, el proyecto que se presenta, es a largo plazo. Se habló aquí de la tercer pista del actual Aeropuerto de la Ciudad de México, claro que se puede construir. Se tira la torre de control de la aviación civil, y se quitan dos hangares de TAESA que están

ahí, entra la tercer pista, y la otra empezaría más o menos a la mitad de la siguiente y saldría fuera de los terrenos de lo que es el actual Aeropuerto y llegaría a invadir la alameda que tenemos en la parte poniente, que es la única junto con Aragón para beneficio de las personas tanto del Distrito Federal como del Estado de México. Entonces, si se hace esta pista desaparecería esta alameda que se tiene ahí, que es un gran pulmón para Nezahualcóyotl, Ecatepec y para las colonias pegadas a nuestro Estado del Distrito Federal. Lo importante sería que esa solución le daría simplemente una prórroga de escasamente entre 5 y 7 años.

Afirma que no solamente el Estado de México se va a beneficiar con fuentes de empleo, todos los comercios, los servicios que ahí se pongan en el lugar y no es que se vaya en un momento dado a desplazar a la gente que actualmente trabaja en el Aeropuerto, el problema para resolver, es ver cómo se lleva a la gente que actualmente trabaja en el Aeropuerto de la Ciudad de México hasta este proyecto allá en Texcoco y eso se esta manejando a través de las vialidades que aquí sea comentado.

Por otro lado, comenta que su relación con el Jefe de Gobierno es en excelentes términos. Tienen firmado un convenio con el Gobierno del Distrito Federal y el Gobierno del Estado de México, para ver los asuntos metropolitanos, hay unos asuntos de seguridad pública, vialidades, agua potable, contaminación ambiental y es una comunicación permanente.

En cuanto al problema de los verificentros señala que se esta equilibrando tanto los procedimientos de verificación que se llevan en el Estado de México, como los que se llevan en el Distrito Federal.

En lo que respecta a la incertidumbre jurídica, destaca que con estricto apego a la Ley se procedería al pago de las indemnizaciones y la contribución que corresponda al Gobierno del Estado de México será conforme a Derecho.

Finalmente, el Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, agradece la oportunidad de venir a comparecer ante los Diputados, además destaca la importancia de la presentación del proyecto ambiental "Día nuevo Texcoco", ya que no se esta soportando un sitio para que se construya un Aeropuerto con sustentación ecológica donde cabe un Aeropuerto, la otra es es la cercanía a la única Ciudad en el mundo que tiene la posibilidad de reubicar un Aeropuerto a 15 minutos del actual es México, no hay otra y es un factor importante, diferencia 15 kilómetros a 75 kilómetros aproximadamente con el Estado de Hidalgo.

Asimismo, reitera su apoyo incondicional a la determinación o la decisión del Gobierno de la República para establecer el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Señala que otro factor importante son, los 20 mil trabajadores del actual aeropuerto, ¿a dónde los vamos a llevar, las familias que tengan, a jóvenes ya trabajando, estudiando en la Universidad o en la Preparatoria cómo le van a hacer?, ¿se van a ir allá hasta Zapotlán de Juárez, o será nada más para quien trabaja en el Aeropuerto y dejaría aquí a la familia?. Entonces son cosas que habrá que analizar muy a fondo. El Gobierno del Estado de México está muy atento a que la técnica prevalezca por encima de cualquier cosa y sobre todo por encima de cualquier interés personal o de grupo.

Hace uso de la palabra, el C. Dip. Juan Manuel Duarte Dávila (PAN), Presidente la Comisión de Transportes, para agradecer afectuosamente al Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador del Estado de México, por su comparecencia ante las Comisiones Unidas de Comunicaciones y de Transportes de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.

En el uso de la palabra, el C. Dip. Jesús Orozco Alfaro (PRI), reitera a nombre de los integrantes de estas Comisiones Unidas, su agradecimiento al Gobernador del Estado de México, el Licenciado Arturo Montiel Rojas, por su plena disposición que ha manifestado durante el desarrollo de esta reunión y compartir con estas Comisiones información que sin duda alguna, complementa de manera importante los elementos que los integrantes de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y de Transportes sean venido allegando en relación a este trascendente asunto.

Por su parte, el C. Lic. Arturo Montiel Rojas, Gobernador Constitucional del Estado de México agradece a los Presidentes de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y de Transportes, así como a los Diputados en general por su hospitalidad para poder comparecer y presentar su programa ante esta H. Cámara de Diputados.

5. Clausura de la reunión.

Sin otro asunto que tratar, siendo las doce horas del día de su inicio, se da por concluida la reunión y se agradece la participación de los presentes, firmando al calce la Mesa Directiva de ambas Comisiones. Para los efectos legales a que haya lugar.

A T E N T A M E N T E
POR LA COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dip. Juan Manuel Duarte Dávila,
Presidente.

Dip. Raúl Cervantes Andrade,
Secretario

Dip. Elías Dip Ramé,
Secretario

Dip. José Rodolfo Escudero
Barrera,
Secretario

Dip. Orestes Eugenio Pérez Cruz,
Secretario

**A T E N T A M E N T E
POR LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES**

**Dip. Jesús Orozco Alfaro,
Presidente.**

**Dip. Emilio R. Goicoechea Luna,
Secretario**

**Dip. Bulmario Rito Salinas,
Secretario**

**Dip. Alonso Ulloa Vélez,
Secretario**

**Dip. Alejandro García Sáinz Arena,
Secretario**