

MINUTA CORRESPONDIENTE A LA REUNIÓN DE TRABAJO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y DE TRANSPORTES DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS Y DE LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, CON EL SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, ARQUITECTO, PEDRO CERISOLA Y WEBER, COLEGIO DE PILOTOS AVIADORES DE MÉXICO, COLEGIO DE INGENIEROS EN AERONÁUTICA DE MÉXICO Y LA CÁMARA NACIONAL DE CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO; CELEBRADA EL 20 DE MARZO DE 2001.

En la Ciudad de México, D.F., siendo las 9:00 horas del día martes veinte de marzo de 2001, en los salones "C" y "D" del restaurante "Los Cristales, del Palacio Legislativo de la H. Cámara de Diputados; el Presidente de la Comisión de Transportes de la H. Cámara de Diputados, Dip. Juan Manuel Duarte Dávila (PAN), da, a nombre de las Comisiones reunidas la bienvenida al Secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT), Arq. Pedro Cerisola y Weber y comenta que el tema a tratar en esta reunión es el proyecto de la construcción del aeropuerto alterno de la Ciudad de México.

El Dip. Duarte Dávila señala que es de vital importancia conocer los proyectos que se tienen contemplados para la construcción del aeropuerto alterno de la Ciudad de México, es decir, tanto el proyecto de Texcoco en el Estado de México, como el de Zapotlán, en Hidalgo, para tener elementos de análisis de juicio que permitan emitir una opinión sobre el lugar en que dicho aeropuerto deberá construirse.

Hace uso de la palabra el Dip. Jesús Orozco Alfaro (PRI), Presidente de la Comisión de Comunicaciones de la Cámara de Diputados, quien después de dar la bienvenida al Secretario de Comunicaciones y Transportes, a las organizaciones presentes y a los legisladores del Senado de la República, señala que esta reunión de trabajo obedece al cumplimiento del compromiso que el Secretario de Comunicaciones y Transportes asumiera

con esta Cámara, en reunión celebrada hace tres meses, para compartir el avance de los análisis en las valorizaciones de los estudios de la localización del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México. En ese sentido, el Dip. Orozco Alfaro resalta la apertura que el Arq. Pedro Cerisola ha mostrado para compartir puntos de vista, reflexiones y opiniones, con estas Comisiones Legislativas, de este proyecto de gran importancia para el desarrollo de las comunicaciones y los transportes del país, así como del desarrollo económico y social del mismo y se compromete a nombre de la Comisión de Comunicaciones a hacer todo lo que esté al alcance de ésta, para contribuir a la generación de los consensos necesarios para la realización de un proyecto de esta naturaleza. Después de hacer votos para que el poder Ejecutivo y Legislativo caminen juntos y en una estrecha comunicación en torno a este asunto de gran trascendencia para la nación, regresa el uso de la palabra al Dip. Duarte Dávila quien continúa con la conducción de la reunión, quien cede el uso de la palabra al Secretario de Comunicaciones y Transportes, Arquitecto Pedro Cerisola y Weber. En esta primera intervención, el Arq. Cerisola resalta un par de ideas que considera fundamentales. La primera con relación a la forma en que el gobierno ha estado trabajando, explica que es un gobierno ciudadano, es decir, un gobierno que está tomando la opinión ciudadana al momento de decidir. La mejor manera de trabajar en forma ciudadana, es a través de preguntar a la gente con experiencia, conocimientos, para emitir así una opinión autorizada en aspectos que son perfectamente medibles y cuantificables como los aspectos técnicos. De ahí la importancia de buscar la participación de los Grupos Colegiados de los Pilotos aviadores de México, del Colegio de Ingenieros en Aeronáutica de México, de la Cámara Nacional de Transporte Aéreo, que agrupa todas las líneas que operan en el país y de la Asociación Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo.

La segunda idea consiste en destacar el impacto nacional que tiene este proyecto. El Arq. Cerisola comenta que es un proyecto en el que no sólo son importantes las condiciones del suelo sino también el espacio aéreo. Esto hace que dicho proyecto sea más complejo y limita la situación en dónde se ubique el sitio en el que se construya el aeropuerto. Comenta que por encima de ese derecho legítimo y entendible que tienen los gobernantes

de cada entidad (Estado de México e Hidalgo) para llevar esta inversión importante para el desarrollo de su estado, están los intereses de la nación.

Con relación a la decisión de la ubicación del nuevo aeropuerto, el Secretario de Comunicaciones y Transportes menciona que ésta tiene momentos y tiempos de decisión distintos, por eso, a pesar de tener avances en cuanto a los aspectos aeronáuticos, no significa que la ubicación del sitio esté confirmada; porque si bien es cierto que la parte aeronáutica es la rectora, se tiene que tener en cuenta la viabilidad, contabilidad, seguridades en la operación de dicho aeropuerto. En ese sentido, el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, indica que en esta reunión los grupos colegiados, que estuvieron evaluando no sólo los dos proyectos ya conocidos, sino un tercero que implicaría la ampliación del aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), presentan, ante estas Comisiones, los resultados de los estudios por ellos realizados.

El Arq. Pedro Cerisola hace hincapié en que cada grupo trabajo, de manera autónoma, independiente y libre y, que la opinión, es la de esos grupos. Agrega que se ha tomado la decisión de continuar con dos estudios más: los estudios de mecánica de suelos, encargados al Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México y el estudio de impacto ambiental encargado al Programa Universitario para Mejoría del Medio Ambiente (PUMMA), y los parámetros para desarrollar ese estudio están siendo elaborados por la SEMARNAT y, particularmente, por el Instituto Nacional de Ecología. Sin embargo, a pesar de que hoy se tiene una muy importante primera opinión, se continuará trabajando y el compromiso sigue siendo que los elementos para tomar una decisión final, en cuanto al sitio de localización del nuevo aeropuerto y proceder a los proyectos ejecutivos, deben ser alrededor del mes de junio. No obstante, continúa el Arq. Cerisola, lo anterior en el entendido de que dada la magnitud del proyecto y el impacto que éste tendría, no se estuviera en posibilidad de cumplirse para ese entonces, prefiere recibir un regaño por parte de la Presidencia de la República por tomarse más tiempo para decidir que hacerlo de una manera precipitada y errónea.

El Arq. Pedro Cerisola y Weber solicita anuencia a los Presidentes de las Comisiones reunidas, para permitir que los propios grupos de expertos sean quienes presenten sus conclusiones de una manera libre y abierta y que puedan expresarse de manera amplia y honesta como sea posible.

Toma la palabra el Capitán Gilberto López Meyer, del Colegio de Pilotos Aviadores, para hacer la presentación del estudio realizado por este Colegio. Inicia su exposición comentando los antecedentes y las causas que eligieron a Texcoco y Tizayuca como los mejores opciones para construir el aeropuerto alternativo de la Ciudad de México, para abordar posteriormente los aspectos aeronáuticos y hacer un estudio comparativo entre ambas opciones. Para el proyecto de Texcoco se contó, como fuente de información, con la ayuda de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y MITRE; en el caso del proyecto de Tizayuca, colaboraron el gobierno del Estado de Hidalgo, Aeropuertos de París, ASA y otras instituciones, entre ellas el Colegio Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo. En este análisis metodológico se han considerado veintiséis aspectos entre los que destacan: la superficie aeroportuaria, localización geográfica, elevación, capacidad pronosticada, disponibilidad del espacio aéreo, control de tránsito aéreo, sistemas de aproximación, metodología en nieblas, temperatura, precipitación pluvial, nubosidad, riesgo aviario, riesgo sísmico, riesgo volcánico, tiempo de traslado, densidad de población, clasificación jurídica aeroportuaria, operación de aerolíneas (itinerarios), costos de transporte terrestre, calidad de suelo, recursos financieros requeridos, ecología y contaminación por emisiones y ruido.

Después de realizar un estudio exhaustivo tomando en cuenta los aspectos mencionados anteriormente, y señalando que no estuvieron exentos de complicaciones técnicas ni de presiones políticas, el Capitán López Meyer hace, a nombre del Colegio de Pilotos Aviadores, las siguientes consideraciones finales no sin antes mencionar que se han abordado aspectos no estrictamente aeronáuticos con la finalidad de tener una visión más integral. Así pues, comenta con relación al proyecto de Tizayuca que éste representa por sí solo una excelente propuesta de aeropuerto, fundamentalmente por la mejor disponibilidad de espacio aéreo para las aproximaciones y por la mejor calidad de suelo para la construcción,

además de un riesgo aviario prácticamente nulo y una menor incidencia de nieblas. De igual forma, señala las limitaciones de este proyecto, que son: la distancia de las zonas principales de demandas y su limitada capacidad para absorber por sí solo la demanda esperada en el largo plazo, lo que obligaría a mantener en operación el actual aeropuerto de la Ciudad de México y, por lo tanto, se generaría un complejo tránsito aéreo y un importante impacto económico negativo para algunas empresas nacionales y para muchos usuarios.

Por otro lado el Capitán López Meyer comenta con relación al proyecto de Texcoco, que este tiene algunos inconvenientes que tendrían que superarse en el corto plazo. Señala que el terreno es poco adecuado para la construcción y las afectaciones ecológicas, si bien no son insolubles, sí representan un gran reto técnico y un gran problema de aceptación de la sociedad. Sin embargo, añade, es de gran importancia que la disponibilidad de una reserva territorial de esta magnitud y a corta distancia, representa una gran ventaja para un mercado de transporte aéreo tan grande como el actual. De igual manera, resulta interesante la posibilidad de efectuar una operación aérea de mayor capacidad en un solo lugar, ya que se disminuyen las complicaciones y los riesgos de control de tránsito aéreo y se fortalece la operación job de las principales aerolíneas mexicanas.

De lo anteriormente expuesto, el Colegio de Pilotos, ha decidido por unanimidad que la mejor opción para el desarrollo aeroportuario en este Valle, es la construcción del Proyecto denominado Texcoco.

Finalmente, el representante del Colegio de Pilotos Aviadores comenta que la organización que representa considera indispensable el asumir con toda responsabilidad y seriedad el compromiso de participar en una decisión tan importante para el país, es por ello que reitera su compromiso ante la sociedad de coadyuvar a la solución de los grandes problemas y retos de la aviación nacional.

El Dip. Orozco Alfaro agradece la participación del Colegio de Pilotos Aviadores y somete a consideración de los presentes que primero expongan los Colegios invitados y posteriormente los Senadores y Diputados hicieran

sus cuestionamientos, observaciones y planteamientos, y cede el uso de la palabra al Ing. Alberto Vargas Contreras, representante del Colegio de Ingenieros de Aeronáutica de México.

El Ingeniero Vargas Contreras inicia su participación resaltando que el trabajo que presentan está sustentado en estudios, análisis y razonamientos rigurosos, que dan como resultado un trabajo profesional, responsable e imparcial, con sustento técnico, sobre los dos sitios posibles para la construcción de un aeropuerto alterno.

El Ingeniero Vargas señala que el nuevo aeropuerto puede servir adecuadamente a las necesidades operacionales, si reúne las características siguientes: a) Sustentar las bases para una solución a largo plazo, para atender con seguridad y eficiencia la demanda pronosticada en un horizonte de planeación de 50 años; b) Contar con el área suficiente para ir creciendo en forma gradual hasta llegar a un sistema de pistas con dimensiones necesarias, para que la aeronave actual y futura previsible, opere sin restricciones por longitud y ancho de pista; c) Contar con un espacio suficiente entre pistas interiores para el número determinable a pasajeros requerida al centro; y d) Contar con un espacio suficiente para zona de carga aérea, almacenes refrigerados, zona fiscal, terminal de carga, multimodal integrada a la vialidad del acceso, zona industrial y de centros de distribución, zona comercial y hotelera, zona de correos y paquetería, áreas recreativas y deportivas, terminal de autobuses y de transporte colectivo y masivo, zona franca de desarrollo ecológico, etc.

Tomando en cuenta estos aspectos y haciendo un análisis entre las ventajas y desventajas de ambos proyectos, el Ing. Vargas comenta con relación al aeropuerto de Tizayuca, Hidalgo, Valle Zapotlán, éste se ubica al lado contrario de la fuente de demanda en la ciudad, aproximadamente ochenta kilómetros, por una de las vías más congestionadas del Distrito federal lo que implicaría la necesidad de construir un ferrocarril o una vía rápida, generando con ello importantes costos adicionales. Con relación a la superficie, señala que no es suficiente para un solo aeropuerto en el largo plazo y como aeropuerto complementario únicamente admite cuatro pistas para operaciones dobles simultánea y desagregada, lo que da una

capacidad de seiscientos noventa y cinco mil operaciones. De igual forma, la realización de este proyecto implicaría la división de tráfico para las líneas aéreas internacionales y graves problemas para los usuarios en vuelos de conexión entre dos aeropuertos y su horizonte de saturación se pronostica a sólo veinte años.

En lo que respecta al proyecto Texcoco, Caracol, tiene su localización a sólo quince kilómetros del aeropuerto actual. Los espacios aéreos y terrenos permiten ubicar un aeropuerto hasta de seis pistas paralelas para operaciones triples simultáneas y triples segregadas lo que se traduce en más de novecientos cincuenta operaciones anuales. Las condiciones meteorológicas son iguales a las prevalecientes en el AICM y se disminuyen los niveles de ruido lateral en zonas urbanas. Su horizonte de saturación está pronosticado a cincuenta años.

Con base a lo anteriormente expuesto, el Ing. Alberto Vargas Contreras a nombre del Colegio de Ingenieros de Aeronáutica de México, da a conocer a los presentes la opinión técnica de este grupo colegiado, mencionando que esta opinión técnica que permita la solución, con visión a largo plazo al problema aeroportuario de la Ciudad de México, es en el sentido de decidir a favor de la alternativa Texcoco, Caracoles, por las razones siguientes:

Los espacios aéreos disponibles; las condiciones climatológicas del aeropuerto de Texcoco son muy conocidas y la nueva orientación de pistas respecto a los obstáculos mejoran los gradientes de ascenso requeridos en diversas fases de vuelo; el nivel de ruido lateral dejaría de afectar la zona urbana; y, por último, la cercanía entre los dos sitios, el nuevo aeropuerto se integraría fácilmente a la viabilidad existente y por su ubicación sería aceptado tanto por usuarios como por operadores y no requiere dividir los tráfico.

El Dip. Duarte Dávila agradece la participación del Colegio de Ingenieros de Aeronáutica de México y cede el uso de la palabra a la Lic. María Larriva Sahd, representante de la Asociación de Controladores y Tránsito Aéreo de México (ACTAM).

En su presentación la licenciada Larriva resaltando que la asociación de Controladores ha realizado este análisis tomando en cuenta la capacidad para captar operaciones y la interacción de espacios aéreos ya que los aspectos relacionados a la situación geográfica, de pistas, climatológica entre otros factores de gran importancia para determinar la ubicación del aeropuerto alternativo de la Ciudad de México, fueron realizados por expertos en cada una de esas materias. Con base en esos estudios realizados la ACTAM resume su posición en cuatro recomendaciones: a) utilizar el aeropuerto de la Ciudad de México en su máxima capacidad; b) Mantener el aeropuerto de Toluca con su capacidad actual, es decir cincuenta por ciento de su capacidad; c) mantener un sólo aeropuerto de gran capacidad para el área metropolitana; y d) que el aeropuerto que se construya sea en Texcoco. Lo anterior, señala la licenciada Larriva, porque con la construcción de este proyecto, desarrollado en sus dos primeras etapas, tendría la capacidad para captar seiscientos cuarenta mil operaciones al año, con lo cual se atendería la demanda de tráfico junto con Toluca hasta el año 2019. Finalmente, desarrollando el proyecto Texcoco a su máxima capacidad, serían novecientos cincuenta mil operaciones e invirtiendo en Toluca se incrementaría la capacidad a ciento ochenta mil operaciones, lo que daría un gran total de un millón ciento treinta mil operaciones, con lo que se podría satisfacer la demanda más allá del año 2027.

Por su parte, el Lic. Fernando Flores, representante de la Cámara Nacional de Aerotransporte (CANAERO), explica que en esta reunión un grupo de expertos en áreas comerciales, de itinerarios y operaciones aéreas para estudiar los dos proyectos ya mencionados. Con base a esto, se realizó un análisis técnico pensando en la operación comercial y los costos de operación que asumirían las líneas aéreas con la construcción de cualquiera de los proyectos. Así, explica el licenciado Flores, se ha considerado el hecho de que las principales aerolíneas nacionales, Mexicana de Aviación y Aeroméxico, concentran el ochenta por ciento de sus operaciones en el aeropuerto de la Ciudad de México, operaciones de conexión, vuelos que conectan de los Estados Unidos o de Europa hacia vuelos domésticos dentro del país o viceversa. Por estas razones, la CANAERO se manifiesta a favor de la existencia en la Ciudad de México, de un sólo aeropuerto, ya que dos representarían para las líneas aéreas una situación inmanejable en

términos de costos y relaciones laborales, en virtud de que se necesitaría duplicar sistemas, plantillas, etc.

Teniendo en cuenta los puntos anteriormente citados así como una distancia adecuada con relación a la demanda, el desarrollo del proyecto de Tizayuca resultaría poco eficiente y nada rentable, a pesar de la viabilidad técnica para su creación.

El licenciado Flores concluye su participación comentando que por las razones financieras, comerciales, de alianzas, entre otras ya expuestas, la Cámara Nacional de Aerotransporte se pronuncia a favor del proyecto de Texcoco.

Hace uso de la palabra el arquitecto Pedro Cerisola para agradecer y dar por concluidas las presentaciones de los cuatro grupos de especialistas y hace hincapié que la decisión, si bien está orientada en un sentido, no implica que sea definitiva y que solamente se ha cumplido con presentar ante los legisladores los estudios técnicos desde el punto de vista de operación aeronáutica y operación de aerolíneas en términos de confiabilidad y conveniencias. De igual forma señala que es una situación no esperada el hecho que hubiera una comunión de opiniones que coincidieran en una misma, lo que deja claro para la Secretaría de Comunicaciones que la conveniencia desde el punto de vista aeronáutico es el sitio de Texcoco. Sin embargo, subraya el hecho de que aún faltan por realizarse los estudios de mecánica de suelos y de impacto ecológico en ambos sitios para tomar una decisión final.

El Dip. Orozco Alfaro agradece el comentario del Secretario de Comunicaciones y Transportes y explica a los presentes que las mesas directivas de las comisiones reunidas han acordado abrir un espacio de preguntas y comentarios por parte de los legisladores para que los expertos pudieran dar respuesta a los planteamientos que les hagan, así como ampliar algunos comentarios, y para llevar a cabo esto, somete a consideración de los presentes el formar bloques de tres intervenciones, para posteriormente ceder el uso de la palabra a los especialistas para que respondan. Una vez aprobado el formato, el Dip. Orozco Alfaro cede el uso de la palabra al Dip. Alejandro García Sainz Arena (PVEM).

El Dip. García Sainz considera poco responsable el que los asesores técnicos recomienden el lugar en el que debe construirse el nuevo

aeropuerto de la Ciudad de México, con los estudios de mecánica de suelos y de ecología por realizarse y cuestiona a cuánto podría ascender la infraestructura en Texcoco con el conocimiento de que el suelo es salitroso, de alta salinidad y de arcillas expansivas , lo que hace que la capacidad de carga no sea la requerida y qué riesgo existe de impacto con aves, ya que los hábitat atractivos no permiten a menos de 3.2 kilómetros, como son los cuerpos de agua, y a 8 kilómetros de trayectoria de aproximación y despegue, según la Agencia Federal de Aviación (FAA), de la Organización de Aviación Civil Internacional. Señala que los asesores técnicos señalaron que contaban con una solución dada por la FAA al respecto y quisiera saber cuál es esta y qué costos tendría para el proyecto.

Hace uso de la palabra el Dip. Francisco Patiño Cardona (PRD), para comentar que no le gustaría pensar que esta reunión se trata de un acto de promoción para algún Estado, específicamente para el estado de México. Considera falta de seriedad cuando se habla de imparcialidad siendo que aún faltan estudios importantes por realizarse y pregunta tanto al Colegio de Aviadores como a la Asociación de Controladores si realmente representan el punto de vista de sus agremiados. Agrega que ya que se trata de uno de los proyectos más importantes de la actual administración, se tiene que ser extremadamente rigurosos en la metodología que se aplica de tal suerte que garantice la seguridad para todos los usuarios y operadores del aeropuerto y tener en cuenta los riesgos sociales, ecológicos que conllevaría ubicar el aeropuerto en Texcoco. Finalmente, indica que si la distancia es el único problema que presenta el proyecto de Tizayuca, este no es insalvable y que sería conveniente precisar si se trata de inversiones y abatir sus costos o se trata de un proyecto de largo plazo.

El Dip. Orozco Alfaro cede el uso de la palabra al Dip. José Rodolfo Escudero Barrera (PVEM). El Dip. Escudero Barrera considera que los grupos colegiados y las asociaciones ya venían con una decisión tomada que era a favor del proyecto de Texcoco y manifiesta que los legisladores deberían contar con más información, previo a este tipo de reuniones, para opinar de una manera más concreta y segura en asuntos de tal importancia. Manifiesta su preocupación porque quizá la decisión esté casi tomada y no se tengan todavía los resultados de los estudios ecológicos, del impacto

ambiental y de mecánica de suelos. Sugiere que primeramente deberían hacerse estos estudios y después los demás. Coincide con el Dip. Patiño Cardona cuando señala que la diferencia entre el proyecto de Tizayuca y el de Texcoco es la distancia. De igual forma, reitera que se debe contar con toda la información posible de ambos proyectos para que se pueda decidir realmente cuál es la mejor opción por el bien de la nación, sobre cualquier interés político, pues pareciera ser que se tienen intereses más allá de los de la ciudadanía. Para terminar su participación el Dip. Escudero comenta que debería eliminarse el hermetismo que priva en torno a estos proyectos para poder emitir una decisión responsable y oportuna.

Toma la palabra el arquitecto Pedro Cerisola y Weber para realizar algunos comentarios en torno a la participación de los diputados que lo antecedieron en el uso de la palabra. El arquitecto Cerisola enfatiza que la decisión final aún no está tomada precisamente por que aún faltan una serie de análisis que, precisamente, van a condicionar esa decisión final, por lo que no puede hablarse de una promoción a favor de nadie y que la decisión que se tome debe responder a los intereses de la nación.

El titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes menciona que sólo existe un corredor aeronáutico y en este será construido el nuevo aeropuerto, pero para determinar el sitio exacto del mismo, primeramente se deberá tener la opinión de los principales afectados para elegir el más conveniente desde el punto de vista de operación aeronáutica, sin por ello obviar los demás elementos. Reitera que su presencia obedece al compromiso contraído por esa Secretaría de presentar un informe de avance ante los legisladores, independientemente de los resultados que se han obtenido, y que la Secretaría ha consultado a un grupo de expertos para conocer la conveniencia aeronáutica, ecológica, de impacto ambiental, de estructura económica, de urbanización, de acceso y vialidad y demás.

Lo que se está proponiendo, continua el arquitecto Cerisola, es la realización de un estudio comparativo entre ambas proyectos para ir viendo las mejores alternativas, las que presenten menos inconvenientes, para poder llegar a una decisión integral, desprovista de presiones políticas, buscando exclusivamente el beneficio del país.

El Dip. Orozco Alfaro agradece la intervención del Arq. Pedro Cerisola y cede el uso de la palabra al representante del Colegio de Pilotos, Capitán Gilberto López Meyer. En su intervención el capitán López Meyer hace algunos señalamientos con respecto a que ésta ha sido la decisión más importante que ha tomado el Colegio de Pilotos y lo han hecho tomando en cuenta la materia en que se especializan, que es la operación aeronáutica. No obstante, le preocupa la cuestión ecológica, el riesgo aviario, la laguna reguladora que debe de vaciarse rápidamente, etc., ya que un cálculo erróneo afectaría directamente a los propios operadores de las líneas aéreas. En cuanto a la representatividad de sus agremiados, el capitán López Meyer comenta que está garantizada por el proceso democrático que el colegio sigue para elegir el Cuerpo Directivo, además de la Comisión Técnica conformada por gente que un excelente perfil de conocimientos técnicos y experiencia profesional.

Toma la palabra la Lic. Larriva de la ACTAM, para contestar los planteamientos que hicieron los diputados en torno a lo del consenso de opiniones. Comenta que la asociación que ella representa integró una comisión para hacer este estudio y se recurrió a diversos departamentos de la Cámara Nacional de Aerotransporte para que analizaran tanto el proyecto de Texcoco como el de Tizayuca. Que sus resultados están basados en la reglamentación internacional que especifica claramente las condiciones que debe reunir un procedimiento para llegar o salir del aeropuerto, por lo que la opción que emite la Asociación está perfectamente fundamentada.

Antes de continuar con las intervenciones de los legisladores presentes, el Dip. Orozco Alfaro cede el uso de la palabra al Presidente del Colegio de Ingenieros en Aeronáutica, Ing. Alberto Vargas Contreras, quien comenta que el trabajo que ha venido realizando el Colegio, está basado en análisis y razonamientos técnicos que dan como resultado un trabajo profesional, responsable, imparcial e intelectualmente honesto con un sentido estrictamente aeronáutico, fundamentado en normas nacionales e internacionales en la materia. Finaliza diciendo que su estudio es un estudio técnico, aeronáutico, operacional entre las aerolíneas y no es una irresponsabilidad que se esté dando de esta manera.

Inicia un segundo bloque de intervenciones de los legisladores con la participación de la Dip. Carolina Vigiano Austria (PRI) quien apunta que de acuerdo a lo expuesto por los cuatro grupos colegiados ha apreciado varias desventajas con relación al proyecto de Texcoco, por lo que no le resulta lógico que se comente al término de las presentaciones que la mejor opción es Texcoco. Señala la Dip. Vigiano Austria que si ambos proyectos son viables y la única desventaja que visualizan los expertos en Tizayuca es la distancia, este problema no es insalvable, en cambio el deterioro ecológico, el impacto ambiental negativo, es un asunto irreversible y hereditario para las generaciones futuras. De igual forma, considera al proyecto de Tizayuca, como un proyecto rentable a pesar de la infraestructura que se tendría que construir como es el caso de un tren suburbano, pues con el aeropuerto o sin él, se necesita desarrollar una infraestructura de transporte que de igual manera representará una erogación para los contribuyentes. También se manifiesta en desacuerdo con el Secretario de Comunicaciones y Transportes, en el sentido de que este asunto se esté politizando, más bien considera que es un asunto que responde a intereses económicos. Por otro lado, apunta que es importante escuchar opiniones en sentido inverso a las expresadas en esta reunión, para que finalmente los legisladores pudieran tener la propia. Para concluir con su participación comenta que celebra el que el arquitecto Cerisola haya mencionado que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes escuchará la opinión de la ciudadanía pues será la que padezca los efectos de una u otra decisión.

Interviene el Dip. Emilio Ulloa Pérez (PRD) quien celebra las opiniones de los cuatro grupos de expertos aunque comenta que hace falta seguir escuchando opiniones en todos los sentidos, con los resultados de todos los estudios analizados y que este trabajo se haga en el espacio de definición que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tendría que desarrollar el gobierno federal, los gobiernos estatales y los gobiernos municipales que están inmiscuidos en este asunto, y que la información que se vaya generando se entregue oportunamente a los legisladores.

Termina el segundo bloque de participaciones de los legisladores con la intervención del Dip. José Manuel Del Río (CD).

El Dip. Del Río señala que los costos asumidos por el país por tomar malas decisiones no son sólo políticas sino de cualquier otro tipo, han sido altísimos, por eso resulta importante tomar una decisión más adecuada técnicamente hablando, por lo que recomienda que la Secretaría de Comunicaciones y Transporte tenga “serenidad y paciencia” (sic), pues ésta es la que va a tomar la decisión junto con Aeropuertos y Servicios Auxiliares, y debe ser tal que no afecte a todos los mexicanos. Por último, solita al C. Secretario, “...no equivocarse en tomar una decisión por quedar bien en algún lado...”, por que se trata de tomar una decisión de carácter técnico, y no política, que beneficie a México.

El Dip. Orozco Alfaro cede el uso de la palabra a la Dip. Alejandra Barrales Magdaleno (PRD) quien en su intervención manifiesta su interés por saber el porqué se tendría una decisión hasta el mes de junio, qué análisis se estaría considerando en virtud de que lejos de que este asunto se despolitice sería mejor, considera la Dip. Barrales Magdaleno, insertar esta decisión dentro del marco de una política aeronáutica que se ha estado promoviendo desde hace ya bastante tiempo y circunscribirla dentro de un marco más integral, en el que la pregunta no sea en qué estado se ubicará el aeropuerto, sino qué tipo de aviación requiere el país para los próximos años. Si el situarlo en un lado o en otro va a permitir que se convierta en un *job*. Por último, considera importante que la decisión forme parte de esa política aeronáutica de Estado citada.

Hace uso de la palabra el Dip. Raúl Cervantes Andrade (PRI) para realizar una petición concreta tanto a las Comisiones reunidas, así como a los diputados en general, soliciten a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que no polarice este asunto, que mantenga informando, trabajando y avanzando para llegar a una adecuada decisión.

Para finalizar con las participaciones de los legisladores, el Dip. Orozco Alfaro cede el uso de la palabra al Dip. Francisco Ramírez Cabrera (PAN), En su intervención solicita a la Secretaría proporcione información a los legisladores antes del mes junio a efecto de ir normando el criterio para dar un voto lo suficientemente sustentado, a favor del país, que es lo que realmente debería preocupar a todos. De la misma manera, manifiesta su

inquietud cuando señala que de acuerdo a las exposiciones presentadas en esta reunión, ve que ya han llegado a la conclusión que Texcoco sería el lugar más viable para construir el nuevo aeropuerto, siendo que, desde su punto de vista, “Texcoco es un lugar fangoso, feo...”. Señala que lo conveniente es construir un aeropuerto para que siga funcionando en el largo plazo. Por otro lado, considera que el actual aeropuerto puede seguirse usando en virtud de que cuenta con una pista que casi no se utiliza, debido a la falta de mantenimiento, situación que podría ser corregida fácilmente. Concluye apuntando que comparte el punto de vista de algunos legisladores en el sentido de no politizar ni polarizar las opiniones ni las decisiones y que se vote pensando en México.

El Dip. Orozco Alfaro, agradece la participación de todos los legisladores y cede la palabra al Secretario de Comunicaciones y Transportes, para que realice algunas consideraciones finales y posteriormente al Sen. Javier Corral Jurado para clausurar la reunión de trabajo.

El arquitecto Pedro Cerisola y Weber agradece los comentarios y observaciones que hicieron los legisladores y reitera que la decisión final aún no está tomada. En cuanto a los tiempos comenta que no pueden ser antes por que todavía restan una serie de estudios a realizarse, y no pueden ser después en virtud de que se tiene que tomar una decisión y el nivel de saturación del actual aeropuerto no permite postergar más los tiempos. Agrega que la intención de asistir a esta reunión obedece al compromiso contraído con anterioridad para presentar los avances que se tienen para la construcción del nuevo aeropuerto y que de ninguna manera la finalidad es polarizar este asunto. Si bien es cierto, apunta el arquitecto Cerisola, se tiene una conclusión por un grupo de expertos, esto sólo representa una primera etapa, pues están pendientes por realizarse estudios ecológicos, de impacto ambiental, urbanización, de costos, entre otros ya mencionados. También reitera la disponibilidad de compartir la información y las conclusiones de los estudios por realizarse para que, como representantes de la sociedad mexicana, estén informados e informar a la sociedad en su conjunto por medios electrónicos de cualquier decisión que se tome. Apunta que lo más importante de todo esto es que las

inquietudes de los legisladores y de la propia Secretaría son las mismas pues se busca el mismo interés superior de la nación sobre cualquier otro.

Para cerrar esta reunión de trabajo, toma la palabra el Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes del Senado de la República, Sen. Javier Corral Jurado (PAN) quien después de agradecer la presencia del secretario de Comunicaciones y Transportes, señala que ambas Cámaras tienen el interés de trabajar conjuntamente para que como representantes de la sociedad, apoyar o avalar, la decisión que se vaya a tomar y que necesariamente será por parte del Ejecutivo Federal.

Finaliza agradeciendo la información de los avances que se han presentado el día de hoy y manifiesta la confianza de que la honestidad, la imparcialidad y buena voluntad aquí expresada es la que se refleja en los estudios y análisis expuestos por parte de los grupos colegiados.

ATENTAMENTE

MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES

DIPUTADO JESÚS OROZCO ALFARO
PRESIDENTE

DIPUTADO BULAMRO RITO SALINAS
SECRETARIO

DIPUTADO EMILIO GOICOECHEA LUNA
SECRETARIO

DIPUTADO ALONSO ULLOA VÉLEZ
SECRETARIO

DIPUTADO ALEJANDRO GARCÍA SAINZ ARENA
SECRETARIO

MINUTA CORRESPONDIENTE A LA REUNIÓN DE TRABAJO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y DE TRANSPORTES DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS Y DE LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, CON EL SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, ARQUITECTO PEDRO CERISOLA Y WEBER.

MINUTA CORRESPONDIENTE A LA REUNIÓN DE TRABAJO DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y DE TRANSPORTES DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS Y DE LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, CON EL SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, ARQUITECTO PEDRO CERISOLA Y WEBER.

MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES

DIPUTADO JUAN MANUEL DUARTE DÁVILA
PRESIDENTE

DIPUTADO EUGENIO ORESTES PÉREZ CRUZ
SECRETARIO

DIPUTADO RAÚL CERVANTES ANDRADE
SECRETARIO

DIPUTADO ELÍAS DIP RAME
SECRETARIO

DIPUTADO JOSÉ R. ESCUDERO BARRERA
SECRETARIO