

Ing. Ricardo Tapia Ruiz
Asesor Técnico
Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM)
Insurgentes Sur 2453, Piso 2
Col. Tizapán, Del. Álvaro Obregón
C.P. 01090, México, D.F.,
México

Asunto:

Carta Técnica: Planes para la resolución de asuntos pendientes en cuanto al Lado Aire del NAICM en materia concerniente al GACM

Estimado Ing. Tapia:

Le escribo luego de la conversación telefónica que sostuvimos el viernes 28 de julio de 2017. Le escribo para confirmar como “ayuda-memoria” cosas que se desprenden de nuestro diálogo telefónico. Además, el Lic. Federico Patiño, me ha pedido que en caso de correos electrónicos u otros comunicados, se los transmita a través de su Secretario Particular o, si es para un asunto técnico, se los haga llegar por medio de alguien que como Ud. estén directamente enterados del tema.

Estoy enviándole varias copias de esta carta. Una copia es para el Lic. Patiño, con quien espero converse sobre su contenido. No debería tomar más de 45 minutos. Desde luego, este escrito también ha sido preparado teniendo en mente al Ing. Enrique Lavin con quien sin duda Ud. discutirá esta misiva.

Algo más, de importancia en cuanto al asunto central de esta carta: cuando hablo de “asuntos pendientes en cuanto al lado aire del NAICM en materia concerniente al GACM”, me refiero a cuestiones que realmente conciernan al GACM y, desde luego, sean parte de las obligaciones de MITRE. Por ejemplo, aunque el GACM debe estar enterado de trabajos altamente técnicos entre SENEAM y MITRE, pienso que no puede ello ser avalado por el GACM en forma directa. Por otra parte, como contratante, el GACM debe saber si algo está detenido en el SENEAM debido a demoras por parte del GACM. Finalmente, recordemos que MITRE no siempre conoce qué dependencia es responsable de qué materia. Por ejemplo, MITRE no sabe quién es responsable por la falta de datos meteorológicos que han demorado los trabajos de MITRE por descomposturas de equipamientos que llevan muchos meses. Por otra parte, el que MITRE o yo mismo insista en el asunto aviario por preocupación genuina por México y su proyecto, no hace responsable a MITRE de una materia que no fue incluida en el contrato actual de MITRE.

1. La reunión del viernes 21 de julio en MITRE con el Lic. Patiño y el grupo de CONAGUA, éste último presidido por el Mtro. Roberto Ramírez de la Parra, fue profesional y sobre todo sumamente fructífera debido a que hay una amplia gama de ideas que deberían resolver el problema aviario, desde ideas relativamente sencillas hasta las más complejas a las que no creo que haya que llegar. Sin embargo, no hay duda que es una materia urgente.
2. No es posible que el Lic. Patiño pueda conocer de cientos de recomendaciones transmitidas por MITRE a lo largo de más de una década de informes y cartas técnicas. Las razones, esta es al menos mi opinión, de la confusión respecto al asunto aviario, son muy variadas y tienen relación con acciones que deberían haber encaminado terceros hace mucho tiempo ante la insistencia de MITRE, mucho antes del tiempo del Lic. Patiño en el proyecto NAICM. Asimismo, CONAGUA no puede actuar si la dependencia no ha sido enterada, preferiblemente por escrito, de asuntos como el tema aviario. Es pues también un tema institucional.
3. Tiene Ud. poco tiempo en su puesto en el GACM, pero estoy seguro que con su ayuda los pendientes técnicos en el lado aire verdaderamente dependientes del GACM serán encaminados o por lo menos quedará claro para todos los directivos del GACM cuando alguna acción no ocurra a tiempo. El lado aire del proyecto NAICM dependiente del GACM está muy probablemente a tiempo de cambiar de rumbo si esta vez no sólo se escucha a MITRE sino que se actúa y se lleva un registro sistemático a partir de los informes y cartas técnicas de MITRE. Así pues, viajaré a la Ciudad de México a mediados de agosto para entregar una lista actualizada de acciones pendientes. MITRE ha entregado (y discutido) varias versiones anteriores de dicha lista.
4. La Subsecretaria de Transportes, Lic. Yuriria Mascott, me ha pedido que me reúna con ella (y seguramente con GACM y CONAGUA) el miércoles 16 de agosto en las oficinas de la SCT. Es lo ideal, pues sería la última reunión de mi estancia.
5. El Secretario Particular del Lic. Patiño me han indicado que puedo presentarme en las oficinas del GACM el día martes 15 de agosto a las 10:30am. Quisiera tener primeramente una hora privada con el Lic. Patiño y posteriormente pasar a la lectura y discusión de los pendientes que llevo, incluido el asunto aviario (unas tres horas) y el tema de integración automatizada con el Lic. Mario Ruiz (menos de una hora). No habrá sorpresas. Como explico más arriba, todos los temas de los que hablaré han sido documentados por MITRE verbalmente y por escrito con anterioridad (salvo el de la integración, que está fuera de alcance contractual y lo he investigado por mi cuenta).
6. CONAGUA me llamó y me ha pedido sostener una junta independiente con ellos. Durante la misma hablaremos más sobre el asunto de la Planta de Residuos.
7. Vale la pena mencionar al Lic. Patiño que hablé hace unos días con el Dr. Richard Dolbeer sobre el tema aviario. El Dr. Dolbeer, como Ud. sabe, es un técnico de talla internacional en asuntos aviarios cerca de aeropuertos. Me informó que él también,

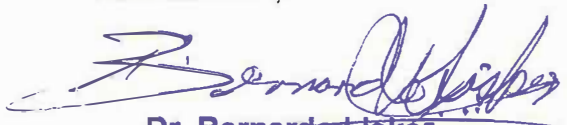
como MITRE, dejó asentada ante ASA hace años la urgente necesidad de experimentación de mitigación aviaria, no obstante que habíamos alejado las pistas orientales 3 km del Lago Nabor Carrillo. Estaba perfectamente enterado y de acuerdo con la posición de MITRE respecto al asunto de los 3 km, pues él mismo mencionó en sus reportes dirigidos a ASA que ese alejamiento no mitigaba suficientemente el problema aviario.

8. Los 3 km arriba mencionados, son una recomendación de la U.S. Federal Aviation Administration (FAA) de tipo general discutida por MITRE con el gobierno de México a fines del sexenio pasado como *paliativo* del problema aviario. Vale la pena reiterar que el alejamiento de las pistas no se debió solamente a la búsqueda de disminuir el valor absoluto esperado (de tipo probabilístico) de choques con aves. La otra razón fue que, estadísticamente hablando, esos choques conllevan con mayor frecuencia eventos con “fatalidades” (muertes) a alturas relativamente bajas. Así pues, el objetivo central de MITRE al alejar las pistas orientales era elevar el descenso hacia el norte sobre el Lago Nabor Carrillo para que aquellos choques que ocurran, sucedan a mayores alturas a las cuales tienden a causar—si bien son situaciones serias—una menor frecuencia de casos que conllevan fatalidades. El caso crítico es el de descensos hacia el norte, que será más frecuente que despegues hacia el sur, debido a la dirección del viento en el NAICM.
9. La recomendación de situar aeropuertos a 8 km de distancia de sitios donde habitan aves problemáticas y fauna en general (proveniente también de la FAA) fue descartada pues invalidaba el proyecto. Es por eso que MITRE alejó en definitiva las pistas orientales cuando se le informó que sería mucho más sencillo comprar tierras adicionales al norte del sitio que desecar el Lago Nabor Carrillo. Una vez hecho lo anterior, propuso, junto con el Dr. Dolbeer, una y otra vez ante ASA y posteriormente ante el GACM que se experimente con medidas de mitigación durante cada invierno y sólo en el peor caso, si las medidas fallaran, se eliminara el Lago Nabor Carrillo. Sin embargo, ver el siguiente ítem.
10. El Dr. Dolbeer opina que lo propuesto por CONAGUA durante la visita a MITRE es lo mejor que se puede hacer en el futuro inmediato:
 - a. Bajar el nivel del agua del Lago Nabor Carrillo al mínimo práctico posible desde fines de septiembre de 2017 hasta fines de febrero de 2018. Si todavía hubiera agua, eliminar peces u otras especies o vegetales que atraigan aves.
 - b. Crear un excelente hábitat en Zumpango y otros sitios lejanos al NAICM para atraer aves. Manifestó que hay evidencia que Zumpango era un punto importante de “escala” de aves hace décadas, en especial antes de que el Lago Nabor Carrillo existiera.
 - c. Censar cada mes, por ejemplo, a mediados de octubre de 2017, noviembre de 2017, diciembre de 2017, enero de 2018 y febrero de 2018 el número de aves y especies específicas que pernoctan tanto en el área del aeropuerto (en el Lago Nabor Carrillo en particular) como en Zumpango u otros sitios a donde se creen hábitats que atraigan aves.

11. Para realizar un comparativo efectivo respecto a los resultados aviarios de MITRE de 2012 frente a los de 2017-18, MITRE solicita que el Dr. Dolbeer sea contratado como responsable técnico-científico de la actividad del Ítem 10 (en cuanto a recomendaciones para cambios en Zumpango, censos y trabajos analíticos que realizaría junto con MITRE). MITRE recomienda además que el personal todavía disponible de la UNAM que haya colaborado con el Dr. Dolbeer en el pasado, incluidas la Dra. Patricia Ramírez Bastida y la Bióloga Magdalena Colunga García Marín, sean contratadas. En otra forma los comparativos no serían confiables. MITRE no podría avalar los trabajos analíticos salvo en caso que el equipo sea de primera categoría. Identificaciones erróneas de especies así como técnicas incorrectas de censado afectarían adversamente los resultados y técnicas correctas de censado.

12. La contratación del Dr. Dolbeer podría ser realizada por MITRE para la parte analítica de los estudios, como parte de una enmienda contractual que de cualquier forma será necesaria en un futuro cercano. El resto de la contratación podría ser a través del GACM o de CONAGUA. Es importante recordar que el contrato actual GACM-MITRE no incluye trabajos aviarios (como fue el caso en 2008-2012). Consideramos en MITRE que la enmienda no causará cambios financieros al contrato de MITRE debido a que existen trabajos cuya necesidad ha disminuido.

Atentamente,



Dr. Bernardo Lisker
*International Portfolio Director
and Senior Principal Engineer*

MITRE -- Center for Advanced
Aviation System Development

cc:

Ing. Enrique Lavin, GACM
Ing. Robert W. Kleinhans, MITRE