

Informe al Lic. Andrés Manuel López Obrador, Presidente Electo de los Estados Unidos Mexicanos, sobre los análisis realizados por los grupos de ingenieros, respecto a las opciones posibles para la solución del problema de la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Ciudad de México, a 8 de septiembre de 2018

De conformidad con su solicitud del pasado 6 de agosto a grupos de ingenieros organizados en la Unión Mexicana de Asociaciones de Ingenieros, el Colegio de Ingenieros Civiles de México y la Academia de Ingeniería de México, para realizar un análisis sobre las opciones posibles para la solución del problema de la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y atendiendo sus instrucciones, el pasado 20 de agosto entregué a los presidentes de dichas organizaciones, el dictamen realizado por el grupo de análisis designado por usted para tal efecto y se les solicitó entregarnos sus opiniones y consideraciones sobre dicho análisis, a más tardar el 5 de septiembre, compromiso que fue aceptado y cumplido en tiempo y forma.

Recibí de los presidentes de las tres organizaciones, los informes que, derivado del análisis realizado por sus membresías, realizaron con respecto a la problemática planteada.

Las tres agrupaciones concluyen, de forma separada y con distintos argumentos y enfoques, que la opción por la que se inclinan es la de continuar con la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM). Coinciden en que el proyecto alternativo del Aeropuerto Internacional de Santa Lucía (AISL), se encuentra en una etapa conceptual y que no cuenta con información suficiente para realizar un análisis adecuado.

Los argumentos esenciales del **Colegio de Ingenieros Civiles de México (CICM)**, para su conclusión son:

1. Hay un avance importante que, señalan, es de alrededor del 35% en la construcción general del proyecto, principalmente en las pistas, el edificio terminal y la torre de control, y consideran que los problemas técnicos ingenieriles que presenta el sitio, han sido adecuadamente resueltos.
2. Se cuenta con el 70% del financiamiento y en caso de requerirse flujos adicionales, hay esquemas previstos para financiar el 100% de la construcción, sin necesidad de utilizar recursos del presupuesto federal.
3. La información es escasa para la opción de Santa Lucía; no se cuenta con información sobre aspectos de suelos, hidrológicos e hidráulicos del lugar, ni se cuenta con estudios financieros, de costos y de costo-beneficio. Existe incertidumbre sobre la viabilidad de la operación simultánea con el AICM, de conformidad con el análisis realizado por MITRE.

Sin embargo, agregan las siguientes consideraciones:

1. La entrada en operación del NAIM será hasta el año 2022, si no se presentan nuevos inconvenientes.
2. Se ha aumentado el costo debido a la dificultad que implica construir sobre un suelo que ha provocado modificaciones al proyecto.
3. Recomienda reducir el costo en acabados y se sugiere evaluar el empleo de materiales nacionales y menos lujosos.
4. La concesión total o parcial de la operación del aeropuerto, podrá ser analizada por el Gobierno Mexicano una vez que se termine su construcción.
5. Será obligatorio efectuar las inversiones necesarias para mantener en funcionamiento las actuales instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México hasta la puesta en operación del NAIM y, para mitigar la saturación en los próximos años, se deberá considerar el uso de otros aeropuertos como el de Toluca, Puebla o Cuernavaca.

La **Academia de Ingeniería de México (AIM)**, toma en consideración para su conclusión, entre otros, los siguientes argumentos:

1. Se tiene un avance de proyecto del 31% y cuenta con un financiamiento bien planeado, habiendo asegurado el 75% de la inversión y existen opciones para financiar el 100%.
2. Tendría un mayor efecto positivo en la economía nacional, como Hub de transporte y carga, con capacidad planeada para largo plazo.
3. Por su cercanía a la CDMX, el costo de la infraestructura adicional para medios de transporte, será menor.
4. El proyecto *Dos Aeropuertos (Santa Lucía y AICM)* está en una etapa conceptual, con muy poca información disponible, no hay estudios y definiciones del proyecto y existe incertidumbre de viabilidad por razones aeronáuticas.

Sin embargo, señala:

1. La fecha de terminación estimada es 2023, lo que representa un retraso de tres años contra las expectativas iniciales.
2. La definición del proyecto *Texcoco (NAIM)*, tuvo omisiones y deficiencias, lo que tendrá un efecto negativo en su costo de inversión, tiempo de ejecución, eficiencia operativa y costos de mantenimiento.
3. Haber elegido un edificio principal muy poco convencional, representará un alto costo de inversión, mucho tiempo de construcción y cuyo mantenimiento no será sencillo.
4. Los costos de mantenimiento podrían ser elevados, por las características del suelo y las condiciones hidrológicas de la zona.
5. El costo de construcción estimado actual es cercano a 300 mil millones de pesos y probablemente aumentará.
6. Se deben resolver problemas hidrológicos y ambientales complejos.

La **Unión Mexicana de Asociaciones de Ingenieros (UMAI)**, argumenta para su conclusión, que:

1. Se tienen avances en la construcción de la obra y en las inversiones realizadas.
2. En tanto no se disipe la incertidumbre relacionada con la operación conjunta del AICM y Santa Lucía y considerando los efectos financieros, legales y económicos negativos que acarrearía la cancelación del NAIM, es recomendable que se continúe con el proyecto.
3. Para la alternativa de Santa Lucía sólo se tiene un proyecto conceptual.

Pero establece las siguientes advertencias:

1. Debe resolverse el problema del riesgo aviar y los sistemas reguladores que afectan el lago Nabor Carrillo, mitigar los problemas ambientales, ecológicos y urbanos.
2. Revisar el sistema hidráulico e hidrológico, llevar a cabo un mayor análisis en el tema geológico y geotécnico, y establecer los costos de mantenimiento del proyecto en su conjunto.
3. Revisar el mejor esquema de participación accionaria y transparencia administrativa.
4. Se deben realizar o revisar y actualizar el Estudio de Rentabilidad Social y el de Desarrollo Urbano en el Valle de México y realizar auditorías físicas a la obra y auditorías financieras.
5. Verificar el análisis Costo-Beneficio, especialmente en lo referente a la reducción de costos, por considerarse un proyecto caro y oneroso.

Nota: Uno de los anexos que aporta la UMAI, refiere problemas **geohidrológicos** delicados no atendidos, en el terreno donde se construye el NAIM, que significan riesgos tales como: hundimientos diferenciales, agrietamientos, colapsos y una importante actividad eluvial, evidenciada por ámpulas de diversos tamaños, las cuales contienen agua y presencia de biogás. Señalan que debe realizarse un análisis de riesgo geológico.

Dado lo delicado que puede ser este potencial riesgo, me permito someter a su consideración el organizar una mesa de debate y análisis sobre este asunto, con especialistas del más alto nivel científico y técnico.

Me permito informarle también que, en relación con la información de que disponíamos sobre el avance de la obra y que se estimaba en 30%, se nos ha aclarado que este porcentaje se refiere al desarrollo del proyecto y no al avance efectivo de las obras, el que es del orden del 20%, lo que fue hecho del conocimiento de las agrupaciones de ingenieros en la sesión de entrega de sus análisis.

Atentamente

Javier Jiménez Espriú

Anexo al presente informe, se encuentran los documentos entregados por cada una de la organizaciones de ingenieros.