



COORDINACIÓN DE COMUNICACIÓN SOCIAL VERSIÓN N° 0773

Ciudad de México, a 24 de mayo de 2018

DIPUTADO RAFAEL HERNÁNDEZ SORIANO
Presidente de la Comisión Especial de
seguimiento a la construcción del nuevo
aeropuerto de la Ciudad de México

Conferencia de prensa concedida a los
representantes de los medios de
comunicación, en el Palacio Legislativo de San
Lázaro

Me preguntaban los compañeros de comunicación social si era institucional o de un partido.

Es institucional la declaración, es en calidad de presidente de la Comisión Especial de seguimiento a la construcción del nuevo aeropuerto.

Y considerando que hace unos minutos hemos terminado una de las sesiones de esta comisión, aunque hay a quien le pudiera urgir que ya cerráramos trabajos, tenemos hasta el 31 de agosto como responsabilidad de seguir al frente de nuestras funciones legislativas.

El día de hoy recibimos un informe consolidado de las auditorías 2014, 2015 y 2016, las observaciones que han recaído al respecto y también el estatus en que se encuentra cada una de las mismas sobre diferentes áreas de la construcción del aeropuerto, en función de los informes de la Auditoría Superior de la Federación.

Nos han señalado por voz del maestro Francisco Javier Vega Rodríguez, por parte de la Unidad de Evaluación y Control de esta Cámara, que algunas observaciones están en proceso y que hay un

planteamiento de recuperación de alrededor de 567 millones de pesos sobre una observación de más de 900 millones.

Nosotros, lo que le hemos clarificado en esta sesión, es que sin información específica, objetiva, clara, pues se ha venido incrementando el costo de la obra de 169 mil millones que se anunció en el 2014, ya nos dicen que vale más de 250 mil.

Hemos informado a ustedes en la ocasión de la visita del auditor en octubre del año pasado, que el cálculo de esta comisión y reforzado por la información del auditor, es que se iba a ir alrededor o sobre los 300 mil millones de pesos; cifra que en un primer momento fue negada por los encargados de la obra y ahora por sus declaraciones están confirmando que se va a ir muy por encima de ese costo.

Otra aseveración que hemos hecho, que habían venido negando, pero que hoy nos confirma el informe de la Unidad de Evaluación y Control, es que ha variado el presupuesto público, estaba programado para el 58 por ciento del costo de la obra y en el avance que nos han reportado se ha quedado en menos del 30 por ciento, alrededor del 30 por ciento de presupuesto público, doblándole o un poco más del doble, el presupuesto privado que ocupa ya la cantidad del 70 por ciento de lo que va del avance de la obra, alrededor de 136 mil millones de pesos.

Una cuestión que nosotros vemos con preocupación y que estaremos preguntando los alcances sociales y económicos futuros porque la renta social, al disminuirse el capital público, disminuye y se convierte en renta privada, que es ganancia para los que han venido prestando o abriendo la línea de crédito de más de seis mil millones de dólares y lo que todavía les falta, porque ha dicho el secretario de Comunicaciones que estarían calculando pedir más de ocho mil 500 millones de dólares a banca internacional o colocación de bonos.

Qué es lo que nos dicen todo este incremento y danza de cifras nada objetivas porque no nos han dado un costo final, no nos han dado a conocer una fecha aproximada -ya no diría yo, precisa- del arranque de las pruebas y posterior operación del nuevo aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a lo que nos lleva esto como conclusión es que el gobierno federal ha perdido el control financiero y de avance de la obra del nuevo aeropuerto, no sé si por incapacidad o negligencia, pero ha perdido el control de la mayor

obra de infraestructura de este sexenio. Esto a juicio de la danza y la discordancia de las cifras que ellos mismos han dado y lo que nos informa tanto el auditor superior de la Federación a finales del año pasado, y hoy la Unidad de Evaluación y Control de la Cámara.

En consecuencia, ¿qué es lo que consideramos que se tiene que hacer? Pues que el gobierno actual tiene que aprovechar lo que resta de la administración del presidente Peña para corregir todas estas anomalías y avances o discordancias de avances de la obra para dar mayor certeza o para dar certeza al manejo de las finanzas públicas y los efectos colaterales que tiene la obra.

¿A qué nos referimos con los efectos colaterales? -lo manifestaron varios integrantes de la comisión- a que se conozcan en términos específicos y claros, las condiciones en que se ha contratado el crédito internacional para saber plazos, montos, y si estos plazos no se vana venir ampliando como está sucediendo con la obra pública en nuestro país.

Tercero, que ahí sí tendré que decir que es una solicitud del de la voz, es indispensable que para que haya un escrutinio a fondo de la obra, que sea profundo, que no haya ocultamiento, ni regateo de información como lo ha habido desde que instalamos esta comisión especial desde que iniciamos la legislatura, en un gesto de congruencia del presidente de la República, si es que está en su persona garantizar transparencia, certidumbre a los inversionistas de la obra, certidumbre a la sociedad y a todas y todos los mexicanos, es indispensable que separe al titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruíz Esparza, que es el principal obstáculo para que haya transparencia del manejo financiero de la obra. Es lo que quería comentarles, compañeras, compañeros de los medios. Estamos a su disposición.

PREGUNTA.- Hola diputado, buen día. Preguntarle sobre este encarecimiento de que casi se duplica la obra del nuevo aeropuerto, ¿esto a qué se debe, al incremento que ha habido también en costos de todos los materiales que se están utilizando para la construcción o nos estamos perfilando a ver una nueva “estafa de luz”, pero ahora versión aero, el aeropuerto, qué sería?

También, preguntarle ¿si sobre esta tema le han ustedes interrogado o solicitado información a la SCT, cuál es el problema de que se haya

incrementado, y seguramente en este 2018, no estará lista la inauguración cómo se había previsto?

RESPUESTA.- Sí, no solamente le hemos preguntado a SCT cuáles son las razones del incremento sino que ellos han sido invitados permanentes a estas sesiones de la comisión y, la sesión última del 2017, informaron que el costo al cierre del año pasado era de 186 mil millones de pesos, y que se debía a un incremento de ciertos insumos de la obra.

Hace un par de meses, informaron en Los Pinos, el licenciado Patiño y el vocero del Presidente que la obra había alcanzado un costo de 250 mil millones de pesos, y decían, como un eufemismo, como una mentira de parte de ellos, que se debía al incremento del costo del dólar.

No hay mayor mentira, la verdad es que ni ellos se la creyeron, porque, yo no sé si les estén pagando a los camioneros que trasladan el tezontle con dólares. La verdad es que no todos los insumos, no es una obra que el cien por ciento sea de licitación de carácter internacional.

Entonces, ellos mismos no están transparentando y el auditor les dijo con toda claridad y con todas sus letras, el año pasado, después de ir tres meses a hacer la fiscalización de avance físico de la obra, les dijo, a este ritmo no vas a terminar el 20 de octubre de 2020, que es cuando quieres inaugurar y el costo de la obra se va a ir por encima de lo que estás señalando.

En aquel momento, eran 186 mil, nosotros aventuramos con números propios a decir que ya estaba sobre 212 mil millones, y cuestión que no fue aceptada por SCT y ahora resulta que se va incrementando.

Precisamente, no podíamos aventurar el desenlace final, porque quien tiene la información de las condiciones y de los créditos, quien tiene la información de cuánto de la tarifa de uso aeroportuario ya se está pagando a la banca internacional y cuánto se está yendo a la construcción de la obra o en que lo está usando, es SCT, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es quien conjuntamente con Nacional Financiera ha firmado los fideicomisos que son básicamente tres.

Un fideicomiso en donde cae el PEF que es el que conocemos nosotros como Legislativo, el Presupuesto de Egresos, es decir recursos públicos. Otro fideicomiso en donde están depositando el dinero de los créditos internacionales que va a alrededor de 6 mil millones de pesos más los que la fibra E que vendieron hace unas semanas aquí en México que va a otro fideicomiso. Y otro fideicomiso, que es el TUA, que es la Tarifa de Uso Aeroportuario.

Estos dos últimos fideicomisos los consideran privados y por eso dice, como no hay deuda, entonces no nos están dando información; es la información que se necesita transparentar para conocer exactamente con ese flujo más los contratos que se han firmado, proyectar cuánto costaría el aeropuerto en su fase final. Nosotros no tenemos la información y ese es precisamente el problema.

PREGUNTA.- ¿Pero el Legislativo, diputado, no tiene acceso a estos tres fideicomisos porque finalmente es una obra pública y se está pagando con dinero de los impuestos?

RESPUESTA.- Sí. La tarifa de uso aeroportuario, que es lo que está en garantía es lo que paga cada persona que va a tomar un vuelo en el aeropuerto, que varía y es superior si es un viaje internacional, está tasado en dólares, y es lo que está en garantía, el ingreso futuro de esa tarifa para los pagos de esta banca.

Lo que nos dijo hoy el representante de la Unidad de Evaluación y Control, es que pudiera existir un riesgo, si por alguna razón el flujo del TUA disminuye o se frena, y el riesgo es que no es para el Estado mexicano, no es para los inversionistas privados sino el riesgo de que quien está de aval es el Estado mexicano, el gobierno federal.

Quien tendría que pagar las consecuencias por alguna catástrofe financiera es el gobierno federal; es decir, al final México tendría que pagarle a los inversionistas.

Eso es lo que nos señala, no como un desenlace fatal sino como una de las posibilidades, es decir, el inversionista privado no pierde y es lo que se ha venido conviniendo por el Estado mexicano en estos instrumentos de deuda, que dicen no es pública, pero que al final vamos a pagar nosotros si estamos en una situación de esas.

PREGUNTA.- Buenas tardes, ¿se encuentra en riesgo la cuestión de los recursos relacionados con las afores que también están fondeando

parte del proyecto del aeropuerto, sobre todo porque dice que los fideicomisos no sabe cómo se están manejando, los recursos podrían estarse manejando de forma equivocada?

También quería preguntarle sobre este aumento que ha habido en el costo total del proyecto, dicen que no hay forma de saber, no les han dado respuesta del por qué, pero con los argumentos técnicos y los dictámenes, las auditorías que han recibido en la comisión, ¿se puede concluir que este aumento es por ineficiencia en la ejecución de los recursos o es por corrupción? ¿qué conclusión se llevan?

RESPUESTA.- Por lo pronto ineficiencia, ineficacia de los funcionarios públicos, opacidad, falta de cumplimiento de la norma de fiscalización porque son obligaciones que tienen que cumplir permanentemente, y lo de corrupción estamos pidiendo un informe al auditor sobre las consecuencias que podría tener si no se subsana.

Ahorita no tenemos elementos, ya estaremos con ustedes con una denuncia ante la PGR o ante la Función Pública, si fuera el caso, pero no tuvimos elementos para decir si sí o si no hubieran consecuencias de eso en este momento.

PREGUNTA.- ¿Y las afores (inaudible)?

RESPUESTA.- Lo de las afores, tratando de ser lo más objetivo posible, quiero decir que ahorita si usted o cualquier persona que está sumándole a su ahorro para el retiro no sabe la manejadora de los fondos en qué está invirtiendo, porque la reforma aquella de trasladarlos a las manejadoras implica que ellas pueden invertir su dinero en comprar un casino, en comprar un banco o en cualquier cosa.

Lo que quisieron hacer en este caso quienes compraron la fibra E hace meses, es sumarse a los gestos desesperados del gobierno federal para decir “es un negocio seguro”, miren tan seguro que acabo de sacar la fibra E y en unos segundos vendí todo, y la verdad es que sí, el aeropuerto es un negocio muy rentable, tiene muchos ingresos multimillonarios.

La TUA abarca miles de millones de pesos anuales, y si las condiciones que usted le da a un inversionista son: “te voy a pagar 15 por ciento o 10 por ciento anual durante 50 años”, pues quién no le entra al negocio. Y si además en una cláusula le pone que si no

alcanza para pagarle, el gobierno mexicano lo cubrirá pues es un negocio muy seguro.

Pero fue un gesto más de que quisieron enviar un mensaje que quisieron mandar a los inversionistas de que era tan seguro que vendieron muy rápido esta fibra E porque los 300 mil millones que pusieron a subasta es una cantidad muy mínima comparada con el tamaño del proyecto.

Siendo lo más subjetivo posible lo dejaría ahí y le diría a los ahorradores, a los que tenemos afores, porque el de la voz también, pues está más seguro en el aeropuerto que si estuviera en otro negocio que no sabemos en qué está invirtiendo nuestra manejadora.

PREGUNTA.- Diputado, yo le quiero hacer una pregunta fuera de este tema, a ver si me responde. Sobre esta nueva amenaza de Donald Trump de incrementar los aranceles al 25 por ciento a la industria automotriz ¿ustedes lo ven como una nueva presión para que se ceda en algunos temas en el TLC?, porque incluso ya Canadá también ha puesto en alerta, porque ellos también se verían perjudicados, México y otro país, China.

En este caso ¿Cuál es la opinión, se puede dejar presionar o hay que esperar al término del TLC, a ver qué sucede?

RESPUESTA.- Pues tendríamos dos opciones, la primera opción que creo que es la que está escogiendo el presidente Peña, es enviar a Luis Videgaray a buscar al yerno de Trump y tomarse un café y ver cómo los persuade.

Y la otra es actuar con dignidad y con capacidad de negociación y a este presidente Trump que está mandando señales de endurecimiento, pues contestarle con señales alternativas y que entienda que no solamente es Estados Unidos, que sí nos interesa tener un intercambio comercial con Estados Unidos porque es el mayor intercambio que tenemos con cualquier nación del mundo, pero que no va a ser a costa de tuits, de manifestaciones, de bullying diplomático con que va a doblar al Estado mexicano.

Deberíamos buscar alternativas como ya las están haciendo, como usted bien refiere, otras naciones, ver más allá del norte hacia el sur y hacia los dos continentes Asia y Europa, y encontraremos que

la industria automotriz no existe solamente en Estados Unidos, existe también en Europa, Sudamérica por cierto hay países como Brasil que son productores.

Entonces, ellos tienen los elementos, lo que falta es una dosis de fuerza y de dignidad.

PREGUNTA.- ¿Pero esa dignidad que incluiría diputado? Porque mientras buscan los tratados de libre comercio con otras naciones, Estados Unidos tiene la sartén por el mango.

RESPUESTA.- El intercambio comercial es muy fuerte, pero ya tenemos que mandar señales, tenemos que iniciar en algún momento y no esperar que el señor Trump encuentre condiciones favorables.

Es claro que su estilo lo lleva a aceptar y a firmar cuando tenga un trofeo en la mano y diga: he doblado a México y le he impuesto estas condiciones. Pues nosotros busquemos alternativas ya por otro lado y una de estas alternativas es, dado que no nos urge agotar la negociación del TLC inmediatamente, pues con el tiempo suficiente ir ya entablando algunos intercambios comerciales.

Por cierto, he escuchado al secretario de Economía en declaraciones recientes diciendo que ya las está buscando, bueno que se intensifiquen y que cambie el tono porque la política de negociación y exterior mexicana es muy endeble.

Por un lado, se reprueba a otros países, otras naciones, con o sin razón se les retira el intercambio diplomático, el cuerpo diplomático, se les reprueban organizaciones internacionales como la OEA y me refiero a Venezuela, y cuando Trump los compara con animales, nuestros representantes se quedan calladitos.

Me parece que la dignidad, incluso comienza con eso, con una posición firme, a eso me refiero.

Gracias.

-- ooOoo --