



Colegio de
Ingenieros Civiles
de México A.C.

RESUMEN DEL DICTAMEN DEL COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES
DE MÉXICO A.C. SOBRE LAS OPCIONES PARA LA SOLUCIÓN DEL
PROBLEMA DE SATURACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Comité Técnico de Medio Ambiente y Sustentabilidad

VII. COMITÉ TÉCNICO DE MEDIO AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD

INTRODUCCIÓN

Hay gran disparidad entre la información ambiental desarrollada para el NAIM y la prácticamente inexistente para el sitio Santa Lucía. Sin embargo, a continuación, se anotan recomendaciones para las dos alternativas de aeropuertos.

SITIO TEXCOCO

En septiembre de 2014 el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México SA de CV (GACM) presentó ante la SEMARNAT la manifestación de impacto ambiental (MIA) regional del proyecto y el 28 de noviembre de ese año la Secretaría aprobó la construcción y operación del aeropuerto por 50 años, sujetándolo al cumplimiento de una serie de condicionantes. Sin embargo, la MIA fue realizada sobre un proyecto en el que aún no se detallaban muchos aspectos de su diseño, y a pesar de que la MIA fue de nivel regional, en el documento no se analizaron algunos impactos que el proyecto provocará en el sistema ambiental regional, ni los impactos acumulativos.

El GACM ha informado de manera regular a la SEMARNAT sobre el cumplimiento que le ha dado a las condicionantes ambientales impuestas por la autoridad, pero hay varios aspectos que no condicionó la Secretaría o que merecen una atención mayor por parte del promotor.

RECOMENDACIONES

- Algunos temas ambientales han sido atendidos mediante MIAs adicionales, no todas promovidas por el titular del proyecto sino por otras instancias como la CONAGUA, por ejemplo, y seguramente el GACM ha llevado a cabo procedimientos complementarios sobre la MIA original que habrán resultado en respuestas por parte de la autoridad, como serían algunas modificaciones de proyecto. Esta información debería socializarla el GACM, como ha hecho con la MIA y el resolutive correspondiente.
- Sería deseable que el GACM diera a conocer los informes resultantes de las reuniones del Comité de Vigilancia Ambiental, el cual ha sesionado hasta ahora en cuatro ocasiones, según lo manifestado por el GACM en la reunión sobre medio ambiente con el CICM del 29 de agosto de 2018.
- Es recomendable internalizar todos los costos y beneficios ambientales del proyecto, resaltando los relativos a: i) el desmantelamiento o cambio de uso del AICM y de la base militar de Santa Lucía, ii) las vialidades previstas para acceder al aeropuerto (camino, vías férreas, líneas de metro) y iii) el desarrollo de la Aerotrópolis.

- Será muy importante, en su oportunidad, detallar el proyecto en algunos aspectos relevantes desde el punto de vista ambiental, como la instalación de la planta de autoabastecimiento y cogeneración de energía eléctrica, para soportar la intención del GACM de que la huella de carbono del proyecto será neutral.
- En el resolutivo ambiental se asentó que no era necesario abrir bancos de material ni de tiro para la construcción de la obra, a menos que resultara obligado. Pero se han explotado decenas de bancos y sí se han abierto zonas de tiro. Es conveniente que el GACM se manifieste al respecto y haga del conocimiento público los detalles de estas actividades, los permisos ambientales que las respaldan, y el tratamiento que se dará a estos sitios para su restauración, en caso dado.
- Es deseable reducir los costos del proyecto, que para el tema ambiental abarcaría, entre otros aspectos, la revisión de materiales, el uso racional del agua, el ahorro de energía, y la reducción de la generación de residuos y su aprovechamiento. Para todo ello es aplicable la norma mexicana de edificación sustentable NMX-AA-164-SCFI-2013, promulgada para las condiciones propias del país.
- En la evaluación de impacto ambiental (EIA) del proyecto, el promotor asentó que el efecto adverso más importante del proyecto es el ruido generado por el aterrizaje y despegue de las aeronaves y estableció como medida de mitigación la colocación de “bardas perimetrales del aeródromo”. El polígono está actualmente delimitado por una malla o enrejado, pero deberán instalarse barreras antirruído para cumplir debidamente con este compromiso ambiental.
- Es deseable revisar el plan de manejo de residuos de la construcción para su aprovechamiento como material de cobertura en el Bordo Poniente, colindante con el predio que ocupará el nuevo aeropuerto y que no cumple con la norma NOM-083-SEMARNAT-2003, lo que implica un importante riesgo ambiental, además de promover la presencia de aves carroñeras que pueden constituir un riesgo de colisión con las aeronaves. En ese sentido es necesario realizar la clausura de este sitio, además de equiparlo con infraestructura para el control del biogás y lixiviados, con el fin de evitar generar impactos ambientales no considerados que incidan hacia el NAICM.
- El control ambiental durante la operación del NAICM debe ser un tema prioritario, por lo que se requiere poner especial atención a la creación de infraestructura para el manejo de los residuos, que junto con las acciones para el control de las emisiones al ambiente, la administración del agua (tratada y reusada) y el manejo valorizable de los residuos; deberán quedar en manos de una entidad ambiental operadora con autonomía de gestión e independencia administrativa y económica.

- En el seminario GACM-CICM realizado en julio de 2016, el CMAS planteó la necesidad de reevaluar el desarrollo del proyecto aplicando la evaluación ambiental estratégica (EAE) y ahora se refuerza tal recomendación. La EAE es un instrumento de evaluación de impactos de naturaleza estratégica, cuyo objetivo es facilitar la integración ambiental y la evaluación de oportunidades y riesgos de estrategias de acción (como es el desarrollo de un proyecto tan complejo y de grandes dimensiones como el NAIM) en un marco de desarrollo sustentable. La EAE surgió para superar las limitaciones de la EIA y llevar aguas arriba en el proceso de toma de decisiones las consideraciones ambientales, pero ha evolucionado para incorporar también consideraciones sociales, económicas y de gobernanza o institucionalidad, cubriendo así el espectro completo de la sustentabilidad, aunque guardando el nombre original de EAE. Al aplicar una EAE se lograría una evaluación integral de todas las implicaciones que el proyecto provocará en diferentes componentes del sistema socioambiental (hídrico, desarrollo urbano, transporte/movilidad) y sus efectos directos, indirectos y acumulativos. Así se podría generar un trabajo coordinado entre las diferentes dependencias que participan en el proyecto y eficientar algunas medidas de mitigación, prevención y compensación, amén de que con sus resultados se tendría una herramienta integral para el seguimiento y evaluación del proyecto.

SITIO SANTA LUCÍA

RECOMENDACIONES

- Los estudios realizados por expertos ornitólogos de 2015 a la fecha en los cuerpos de agua situados en el Valle de México deben traducirse en una evaluación de riesgo de colisión de las aves con las aeronaves y en un programa de gestión de la avifauna, de aplicación estricta durante la vida útil de la obra (100 años).
- Es muy recomendable también abordar el proyecto combinado Santa Lucía-AICM desde la perspectiva de la evaluación ambiental estratégica, independientemente de las autorizaciones ambientales que por ley deba obtener el proyecto; la EAE no reemplaza a la EIA. Esto implica que la planeación de desarrollo de esta opción debe llevarse a cabo, desde un inicio, con la participación de expertos en medio ambiente, impacto y gestión social, economía, relaciones entre instituciones, comunicación y otros temas, cuyas recomendaciones tengan peso en las decisiones estratégicas.
- Es muy importante que no sólo la autoridad ambiental sino todas las partes interesadas estén informadas permanentemente de los estudios que se lleven a cabo y de los resultados que vayan arrojando. Nos referimos no exclusivamente a los estudios socioambientales, sino también a los de: abastecimiento de agua, vialidades (con especial énfasis en la conexión Sta. Lucía – AICM), desarrollo urbano, bancos de materiales, planes de manejo de residuos, etc.

- Será primordial implantar desde el inicio, de forma obligatoria, la norma mexicana NMX-AA-164-SCFI-2013 para asegurar una construcción sustentable, considerando tanto aspectos económicos como ambientales en materia de materiales, agua, energía y manejo de residuos.
- Esta opción debe incluir el análisis de los impactos y costos socioambientales que se derivarían del abandono de las obras inconclusas del NAIM y del cambio de uso del terreno.

CONCLUSIÓN

Con las recomendaciones mencionadas y un cuidadoso seguimiento para su cumplimiento, se estima que el tema ambiental no constituye una limitante para construir el NAIM en Texcoco y tampoco para el sitio Santa Lucía. El criterio de decisión radica principalmente en el ámbito de uso del espacio aéreo.