

Resumen Ejecutivo Estudios Ambientales y Sociales para dar cumplimiento a los Principios de Ecuador



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



GRUPO AEROPORTUARIO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

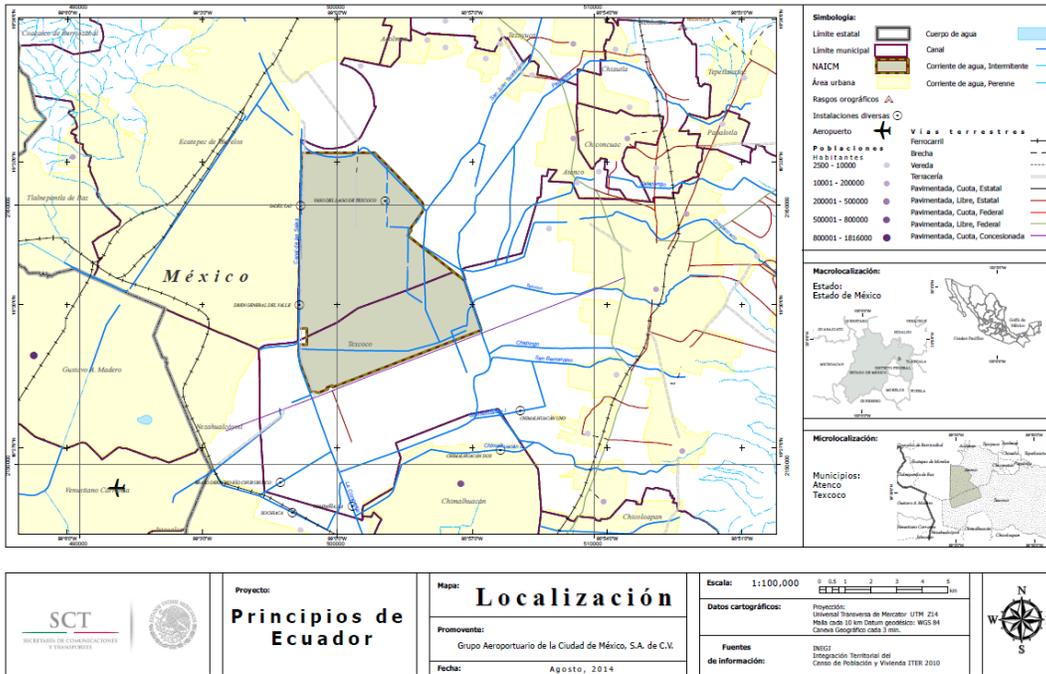
Febrero 2015

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	3
II. LOS PRINCIPIOS DE ECUADOR	6
III. EVALUACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL	7
IV. ESTÁNDARES AMBIENTALES Y SOCIALES APLICABLES	21
V. SISTEMA DE MANEJO Y PLAN DE ACCIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL.....	22
VI. INVOLUCRAMIENTO DE LAS PARTES INTERESADAS.....	25
VII. MECANISMO DE QUEJAS Y PARTICIPACIÓN SOCIAL	26

I. INTRODUCCIÓN

El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) se ubicará en un predio de aproximadamente 4,431.1640 ha, localizado al Norte de la carretera Peñón-Texcoco, en la zona Federal del Ex-Lago de Texcoco, en los municipios de Texcoco y Atenco en el Estado de México; y al nororiente del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), a una distancia de 15 km en línea recta.



Mapa 1 Localización del Proyecto.

Justificación del Proyecto

La construcción de un nuevo aeropuerto en el área metropolitana de la Ciudad de México es una inversión clave para la infraestructura y para la generación de puestos de trabajo así como igualdad de oportunidades, y la solución a los problemas de transporte aéreo en el centro del país. El actual aeropuerto de la Ciudad de México (AICM), se encuentra rebasado en su capacidad, atendiendo a 32 millones de pasajeros anualmente.

El NAICM será un aeropuerto de clase mundial que ofrecerá una calidad excepcional de servicio y disponibilidad para una amplia gama de destinos internacionales y nacionales. De acuerdo con esta visión, el objetivo es crear valor a largo plazo para el NAICM y sus beneficiarios, lo que se logrará por medio del siguiente conjunto de metas y objetivos para guiar el proceso:

- ⊕ Mantener un ambiente de operación del aeropuerto seguro y confiable
- ⊕ Crear un plan maestro del aeropuerto equilibrado, que haga que las instalaciones coincidan con la demanda prevista
- ⊕ Preservar y proteger el terreno para el desarrollo final de seis pistas de aterrizaje e instalaciones para pasajeros, carga e instalaciones de apoyo
- ⊕ Localizar los distintos usos de aviación y no aviación en zonas que no sólo mejoren el funcionamiento del aeropuerto, sino que permitan el funcionamiento eficiente y eficaz de sus usos respectivos
- ⊕ Mantener un negocio sustentable, que sea aceptado como un miembro responsable y valioso de la comunidad y un motor económico clave para México
- ⊕ Proporcionar un Hub eficiente con traslados rápidos de salidas y llegadas así como una experiencia de calidad tanto para viajeros como para los visitantes del aeropuerto
- ⊕ Explorar nuevas oportunidades de crecimiento para aumentar el valor de las empresas existentes o nuevas
- ⊕ Ser un aeropuerto ambientalmente responsable

Todas las instalaciones y operaciones existentes en el AICM serán trasladadas y replicadas al NAICM, el cual se ha planeado para:

- ⊕ Cubrir una demanda a su inauguración de 36,7 millones de pasajeros anuales, y que se ampliará en fases para dar cabida a una demanda máxima de 119 millones de pasajeros.
- ⊕ Construir un aeródromo con un desarrollo final de 6 pistas paralelas, capaces de atender al avión más exigente en su máximo alcance, así como acomodar aterrizajes de tres aeronaves simultáneas.
- ⊕ Desarrollar una terminal aérea de pasajeros de alta eficiencia capaz de procesar hasta 50 millones de pasajeros para el año 2020 y para el año 2062 procesara hasta 120 millones de pasajeros por año.
- ⊕ Edificar una plataforma de aeronaves que de manera flexible se acomode a toda la gama de aeronaves que actualmente se operan y que se hayan previsto, con acceso a puertas de abordaje para un mínimo del 85% de las posiciones activas de pasajeros.
- ⊕ Desarrollar sistema terrestre de caminos de acceso, bahías de ascenso y descenso en la terminal y estacionamientos listos para la expansión gradual del complejo, así como las estaciones para Metrobús, metro y tren de alta velocidad.
- ⊕ Facilitar el desarrollo de instalaciones de mantenimiento de última generación, así como todos los servicios de apoyo necesarios para las operaciones de aeropuertos y aerolíneas.
- ⊕ Promover el desarrollo de una ciudad aeroportuaria en la zona precedida por la terminal de pasajeros en la carretera de acceso al aeropuerto, que dará cabida a instalaciones comerciales relacionadas con el aeropuerto, incluyendo hoteles, centros de convenciones, edificios de oficinas y desarrollos comerciales.

Componentes del Proyecto

1. Aeródromo
2. Terminal de pasajeros
3. Acceso a la Zona Pública y Estacionamiento
4. Instalaciones de apoyo
5. Aerotrópolis

El Proyecto se desarrollará en cuatro fases, la primera de ellas deberá concluirse en el año 2018 para una etapa de pruebas preoperativas y en 2020 para su entrada en funcionamiento como aeropuerto comercial. La demanda de atención de pasajeros podrá alcanzar los 120 millones de pasajeros en la Fase IV, que se tiene contemplada para el año 2062.

Las siguientes tres figuras muestran, primeramente el layout de las Fases I y IV y posteriormente un render del diseño arquitectónico planeado para la terminal de pasajeros:

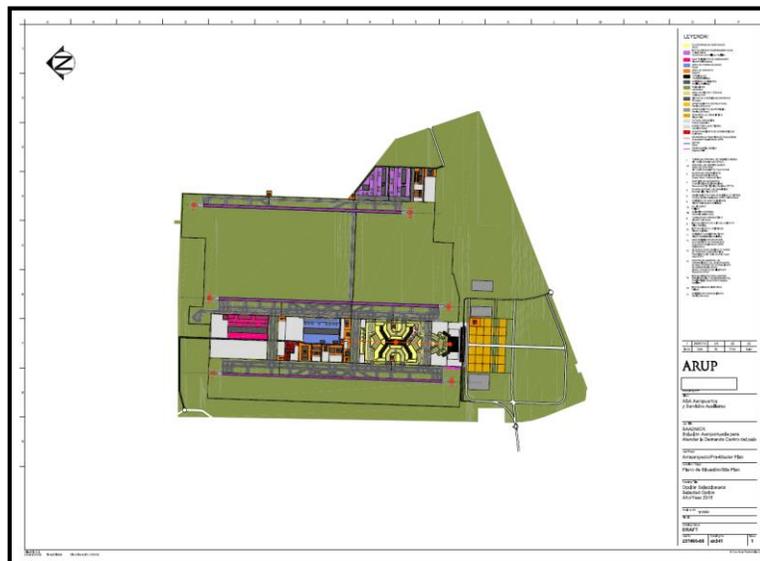


Figura 1 Fase 1 del Proyecto.



Figura 2 Fase 4 del Proyecto.



Figura 3 Terminal de pasajeros.

La accesibilidad social es la base del programa del lado tierra y del uso del terreno. Este deberá ser un Proyecto que contribuya al desarrollo económico de todos los mexicanos, que mejore la calidad de vida de los trabajadores del aeropuerto y de las áreas cercanas. Los aspectos sociales del Proyecto definirán su éxito tanto como sus impactos económicos.

El diseño del paisaje es vital y la experiencia visual y social de los usuarios y empleados del aeropuerto, así como de los trabajadores de Aerotrópolis, se integrarán en el diseño. Se creará un ambiente público sólido para fomentar actividades al aire libre, ofrecer espacios naturales para las personas y una infraestructura "verde", creando un ambiente que estimule y apoye el desarrollo de alta calidad y el resultante desarrollo y oportunidades económicas.

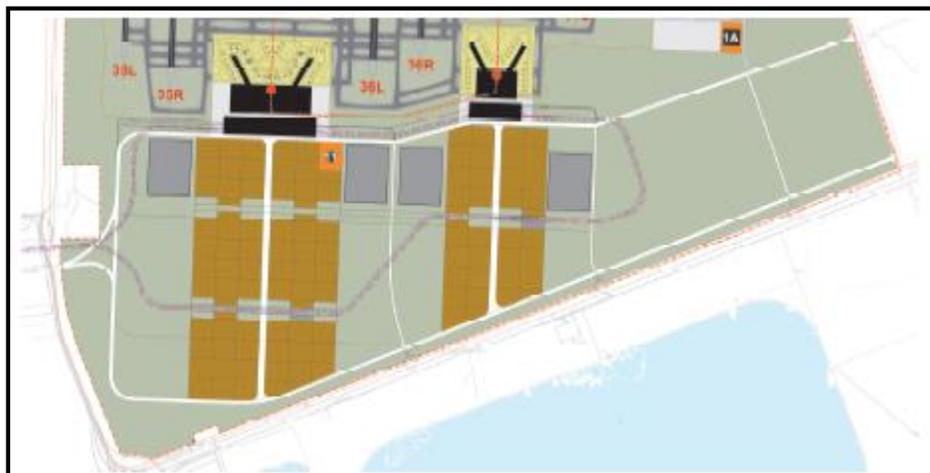


Figura 4 Distribución de Aerotrópolis.

II. LOS PRINCIPIOS DE ECUADOR

El Proyecto pretende obtener financiamiento de instituciones financieras que han suscrito los Principios de Ecuador (EPFIs). Estos principios, son un marco de gestión de riesgos, para determinar, evaluar y gestionar los riesgos ambientales y sociales en los proyectos para proporcionar un nivel mínimo de debida diligencia para apoyar la toma de decisiones de riesgo responsable.

Los Principios de Ecuador se aplican a nivel global, a todos los sectores de la industria y para cuatro productos financieros: 1) Proyecto de servicios de Asesoría de Finanzas; 2) Financiamiento de Proyectos; 3) Préstamos corporativos relacionados con el Proyecto; y 4) Préstamos puente. Las EPFIs se comprometen a implementar los Principios de Ecuador en las políticas ambientales y sociales internas, en los procedimientos y las normas de financiación de proyectos y no financiamiento, relacionados con el proyecto para aquellos en los que el cliente no tendrá, o no puede, cumplir con los Principios de Ecuador. Actualmente, el 70% del financiamiento a proyectos a nivel mundial, es proporcionado por EPFIs.

Los diez Principios de Ecuador abordan los siguientes temas:

- ⊕ Principio 1: Revisión y Categorización
- ⊕ Principio 2: Evaluación Ambiental y Social
- ⊕ Principio 3: Estándares Ambientales y Sociales Aplicables
- ⊕ Principio 4: Sistema de Manejo Ambiental y Social y Plan de Acción de Principios de Ecuador
- ⊕ Principio 5: Involucramiento de las partes
- ⊕ Principio 6: Mecanismo de Resolución de Conflicto
- ⊕ Principio 7: Revisión Independiente
- ⊕ Principio 8: Convenios y Cláusulas
- ⊕ Principio 9: Monitoreo y Reportes independientes
- ⊕ Principio 10: Reporte y Transparencia

De acuerdo con el Principio 1, Revisión y Categorización, el Proyecto se ubica en la Categoría A, que se refiere a proyectos con riesgos potenciales, ambientales y sociales, adversos y/o impactos que son diversos, irreversibles o sin precedente.

El documento principal atiende los Principios de Ecuador 2, 3, 4, 5 y 6 de conformidad con las características del Proyecto. En su oportunidad, el documento será turnado a un evaluador independiente contratado por las EPFIs (Principio 7). Una vez revisado y obtenido el visto bueno del revisor independiente, el Proyecto será entonces susceptible de recibir financiamiento. Los Principios 8, 9 y 10 se aplican durante la vida del financiamiento.

Este resumen ejecutivo presenta una síntesis de lo tratado en el documento principal cuya principal conclusión es que el Proyecto está en posibilidades de cumplir con los requerimientos de las EPFIs respecto a los Principios de Ecuador y, por tanto, recibir financiamiento de las mismas.

III. EVALUACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

Evaluación de la línea base ambiental

Medio abiótico

El cuerpo del documento Estudios Ambientales e Integración de la Parte Social para dar Cumplimiento a los Principios de Ecuador evalúa las condiciones base del medio abiótico, abordando en detalle temas como clima, viento, exposición a fenómenos naturales extremos y sismicidad, geología, fisiografía, edafología, hidrología y erosión. Las condiciones del medio abiótico no se verán mayormente afectadas por el desarrollo del Proyecto y son apropiadas para el desarrollo del mismo aplicando tecnologías de ingeniería y construcción que armonicen con las condiciones prevalecientes.

Un tema saliente dentro del sistema abiótico, es la actual susceptibilidad del terreno a inundaciones pues físicamente el Proyecto se ubica en una parte del área que ocupaba el Ex-Lago de Texcoco. No obstante, se señala que la Comisión Nacional del Agua está llevando a cabo varias obras hidráulicas que reducirán sustancialmente este riesgo pues triplicarán la capacidad de regulación hidráulica en la zona oriente del Área Metropolitana.

Medio biótico

Flora

Las comunidades vegetales actuales en el predio del Proyecto son el producto de la desecación del Ex-Lago de Texcoco, en donde quedó expuesto un sustrato edafológico tipo Solanchak gleyico, con alta concentración de sales y que retiene el agua de lluvia hasta que se evapora o que la cubierta vegetal lleva a cabo el proceso de evapotranspiración, ya que el agua no tiene una salida natural ni se infiltra al subsuelo. La vegetación más abundante en el predio del Proyecto es el pastizal halófilo y se encontró un área de aproximadamente 240.7545 ha de este pastizal halófilo con vegetación arbórea de *Tamarix chinensis* y *Tamarix aphylla* producto de los programas gubernamentales de reforestación y pastización.

Tabla 1 Área de los diferentes tipos de vegetación y componentes existentes en el predio del Proyecto.

Concepto	Área (ha)	%
Pastizal halófilo inducido	2,267.19	51.16
Plantación inducida de <i>Tamarix aphylla</i> y <i>Tamarix chinensis</i>	240.7545	5.43
Cuerpos de agua y zona inundable	1,862.64	42.04
Caminos internos (terracería y asfaltados)	51.841	1.17
Obras civiles	8.7242	0.20
Total	4,431.1640	100.00

Fauna

En el caso de la fauna, las comunidades más abundantes son las correspondientes a las aves pues en los últimos muestreos (diciembre 2013) que se han realizado se detectaron 74 especies, tanto acuáticas como terrestres. Las especies más abundantes fueron los patos *Anas clypeata* (pato cucharón) y *Oxyura jamaicensis* (pato tepalcate) y en general el grupo de los patos con más del 87% del total de los individuos encontrados junto con las aves playeras (5.4% del total). Las gallaretas (*Fulica americana*) son la tercera especie más abundante y representó casi el 4% del total de individuos contabilizados en el Lago de Texcoco; lo anterior se muestra en la siguiente gráfica.

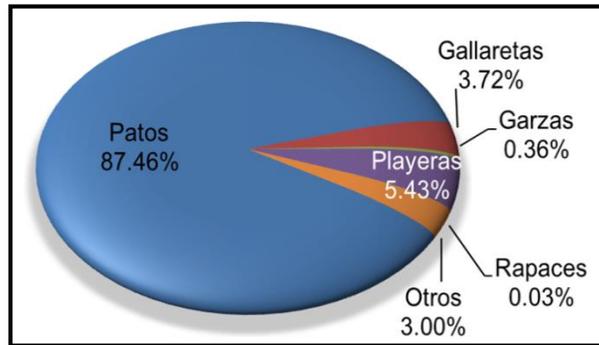


Figura 5 Abundancia de grupos de aves en el Ex-Lago de Texcoco.

El número de aves presentes en la zona del Proyecto, varía de manera importante año tras año y, específicamente en la temporada invernal 2013-2014, se tenían poblaciones presentes estimadas menor a las de otros años:

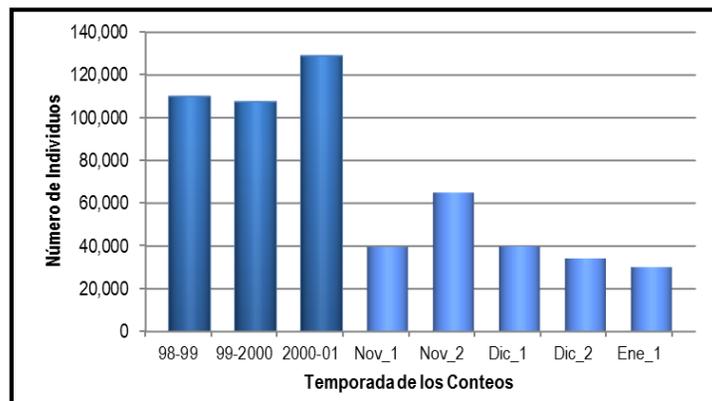


Figura 6 Número de individuos de aves acuáticas reportadas en conteos realizados por la CONAGUA y en 2013.

En azul oscuro los muestreos de la CONAGUA (datos tomados de Alcántara y Escalante, 2005) y los encontradas en los conteos realizados en el invierno 2013 – 2014 (en azul claro) en el Ex-Lago de Texcoco (Nov_1 (21 de noviembre 2013); Nov_2 (25 de noviembre); Dic_1 (10 de diciembre); Dic_2 (23 de diciembre de 2013) y Ene_1 (9 de enero de 2014).

Dentro de las especies de ornitofauna, existen algunas que tienen algún grado de protección de acuerdo a la NOM-059-SEMARNAT-2010.

Tabla 2 Especies de ornitofauna con estatus de protección.

Ornitofauna			
Especie	NOM-059-SEMARNAT-2010	IUCN	CITES
<i>Buteo jamaicensis</i>		Preocupación menor	Apéndice II
<i>Caracara cheriway</i>		Preocupación menor	Apéndice II
<i>Falco peregrinus</i>	Protección especial	Preocupación menor	Apéndice II
<i>Tyto alba</i>		Preocupación menor	Apéndice II

Dentro del sitio del Proyecto se encontraron también algunas otras especies de fauna, especialmente pequeños roedores pero su presencia no es tan relevante en comparación con la ornitofauna.

AICAs, Áreas Naturales Protegidas y Regiones Terrestres Prioritarias

El Ex-Lago de Texcoco fue designada como AICA debido a que en ese sitio se encuentran poblaciones de 100,000 o más aves acuáticas durante el invierno, siendo el área más importante de las dos o tres zonas de hibernación de aves acuáticas del Valle de México.

El Proyecto tendrá un impacto en el sitio AICA actual pero este será compensado mediante un incremento en los espejos de agua de 1,695 ha a 2,662 ha de espejos de agua. Asimismo, se pretende mejorar la calidad del agua y generar una zona de reforestación al sur de este sitio.

El Proyecto no se encuentra en ningún área denominada Área Natural Protegida (ANP). Las más cercanas al mismo son de jurisdicción estatal: Sistema Tetzcotzingo, Ing. Gerardo Cruickshank García, Sierra de Guadalupe y Sierra Patlachique.

Entre las ANP mencionadas y el predio del Proyecto no existe ninguna interconectividad ni corredores biológicos terrestres (aunque sí existe en la ornitofauna) que las vinculen debido a su ubicación, distancia, crecimiento de las zonas urbanas, núcleos poblacionales e infraestructura (calles, avenidas, carreteras, etc.), han funcionado como barreras para la dispersión de la flora y la fauna.

El predio del Proyecto se ubica en la Región Hidrológica Prioritaria clave 68 "Remanente del Complejo Lacustre de la Cuenca de México" que abarca porciones territoriales del D.F y el Estado de México, con una extensión total de 2,019.92 km². No se prevé ninguna afectación al funcionamiento de esta RHP por la realización del Proyecto.

Evaluación de la Línea Base de las Condiciones Sociales

Desecación del Lago de Texcoco

La figura a continuación presenta la Cronología de los trabajos de desecación del Lago de Texcoco en el siglo XX.

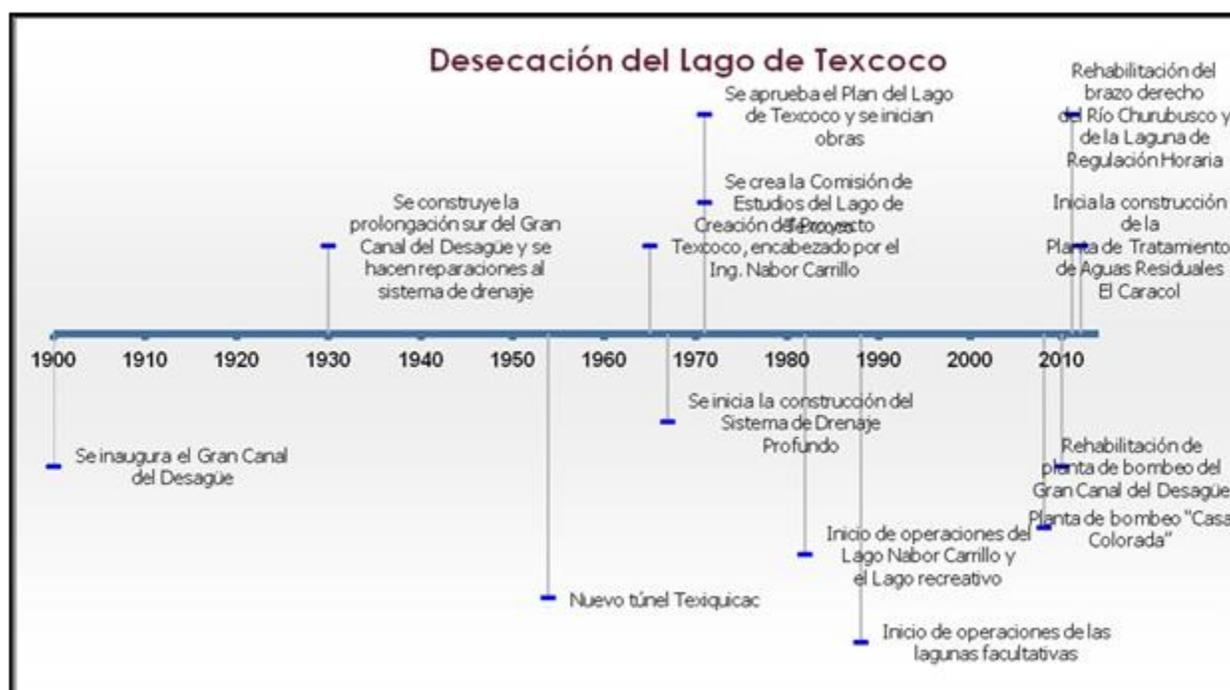


Figura 7 Cronología de los trabajos de desecación del Lago de Texcoco en el siglo XX.

Fuente: Elaboración propia.

Urbanización en los márgenes

El proceso urbanizador alrededor y dentro del Vaso ha sido por demás anárquico, debido principalmente a la celeridad con que se realizaron procesos ilegales de ocupación, por lo que no existe una estructura que jerarquice y organice el conjunto de la trama urbana y sus funciones. La región se destaca por mantener dinámicas poblacionales periféricas a la ciudad de México, es decir, dependientes de la movilidad laboral hacia el DF, y con una carencia de planeación en sus asentamientos en zonas no aptas para el desarrollo urbano, lo que propicia que muchas de sus poblaciones padezcan altos niveles de marginalidad y vulnerabilidad y sin capacidades productivas suficientes como para evitar su dependencia respecto de la ciudad central.

Para determinar la zona de influencia social del Proyecto, se determinaron dos áreas. La importancia poblacional y en el empleo del área constituida por el buffer de 7 kilómetros, corresponde a la zona de mayor proximidad que colinda con el sitio de terrenos federales en el que se construirá el nuevo aeropuerto. De hecho el sitio seleccionado es una zona no ocupada por asentamientos