

### 1. Introducción.

La obra del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) que actualmente construye el gobierno federal en la Zona Federal del Ex Lago de Texcoco ha generado polémica debido a las posibles afectaciones que podría ocasionar en materia ambiental, tanto a nivel local, como en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

Las principales preocupaciones generadas en algunos sectores de la población por esta decisión, están relacionadas con diferentes aspectos, entre ellos: las características particulares del suelo que puede provocar hundimientos e inundaciones; el desabasto de agua, la generación y manejo inadecuado de residuos, el deterioro de la calidad del aire, contaminación por ruido, la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), la afectación a las poblaciones de aves migratorias y residentes, así como el riesgo asociado a la seguridad operacional del aeropuerto por su presencia por la presencia de aves y la sustitución de un ecosistema lagunar por infraestructura aeroportuaria.

Gran parte de estas preocupaciones no está debidamente fundamentadas, por lo que la Academia Mexicana de Impacto Ambiental, A.C. (AMIA) como grupo colegiado, llevó a cabo la revisión de la información relevante, para emitir una opinión referente a la mitigación de los impactos ambientales antes señalados. Esta opinión está basada en la revisión de estudios diversos, incluyendo algunos realizados desde hace más de dos décadas, y en los cuales han participado dependencias, instituciones de investigación, académicos, científicos y especialistas nacionales e internacionales.

### 2. Anotaciones relevantes en torno al proyecto del NAIM.

A continuación se presentan los puntos más relevantes señalados en algunos estudios que en nuestra opinión, permiten despejar algunos de los cuestionamientos inicialmente postulados y tener una visión más objetiva sobre la pertinencia de realizar el proyecto del nuevo aeropuerto en la zona de Texcoco.

#### 2.1. Evaluación Ambiental Comparativa.

El gobierno electo plantea una segunda opción que consiste en la operación conjunta del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y la construcción de dos pistas más en la Base Militar de Santa Lucía (AICM-Santa Lucía), para lo cual se llevará a cabo una consulta pública para que la población tome la decisión; sin embargo, una consulta debe basarse en opciones comparables y a la fecha la sociedad no cuenta con información de la opción AICM-Santa Lucía que permita evaluar y contrastar el impacto ambiental de cada sitio.

Este fue el caso de los estudios realizados por la SCT en 2001 cuando la **Universidad Nacional Autónoma de México**, a través del Programa Universitario del Medio Ambiente (**PUMA**) llevó a cabo la Evaluación ambiental comparativa de dos sitios considerados para la ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), en el cual se consideraron la opción Hidalgo (Tizayuca) y la opción Texcoco.

El objetivo del estudio fue evaluar los posibles efectos que la construcción y operación del NAICM tendrían sobre los principales componentes del ambiente, así como los riesgos sobre la operación del aeropuerto. La evaluación ambiental se realizó con la participación de un grupo interdisciplinario de 80 especialistas conformando diversas mesas de trabajo abarcando todos los temas ambientales, sociales y aeronáuticos. Los factores analizados para las dos opciones se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 1. Factores y criterios ambientales evaluados

FACTOR AMBIENTAL	CRITERIO ESPECÍFICO
Hidrología	Riesgo de inundación Abastecimiento de agua
Contaminación	Vulnerabilidad de acuíferos Ruido Aire Degradación del suelo
Desarrollo urbano	Índice territorial Índice socioeconómico
Suelo	Potencial del suelo
Geotecnia ambiental	Materiales Riesgo de hundimientos Riesgo de agrietamientos
Diversidad biológica	Diversidad de especies Diversidad de hábitat
Riesgos para la operación del aeropuerto	Físicos: sismicidad, vulcanismo, meteorología y hundimientos Biológicos: Especies riesgosas y hábitat riesgosos

Las principales conclusiones del estudio señalaron que:

- *Las dos opciones se encuentran en **sitios ambientalmente degradados por actividades humanas**.*
- *Cualquiera de las dos opciones tendrá efectos desfavorables sobre el ambiente que deberán atenderse mediante la adecuada mitigación de estos impactos.*
- *Los efectos desfavorables atribuibles al aeropuerto podrían ser prevenidos, mitigados o compensados a través de una rigurosa planeación que norme los procedimientos de construcción y manejo ambiental.*

- *Los efectos ambientales más severos estarían relacionados con la disponibilidad y contaminación del agua, la expansión urbana, la exposición al ruido, y la extracción y depósito de materiales.*
- *Los principales efectos ambientales serán generados por el crecimiento poblacional y la expansión urbana.*
- *Aun cuando los hábitat naturales se encuentran sumamente alterados, existen especies endémicas y en peligro de extinción en los dos sitios.*
- *Ninguna de las dos opciones pone en peligro de extinción a las especies de importancia biológica.*
- *El desarrollo urbano inducido por el NAICM producirá en ambos sitios un mayor efecto sobre la diversidad de hábitat y especies que el ocasionado por la construcción del aeropuerto.*
- *Los efectos adversos sobre las poblaciones de especies de importancia biológica podrán evitarse o mitigarse con una cuidadosa planeación del desarrollo urbano y la creación de reservas para la protección de la diversidad biológica.*
- *En las dos opciones existen especies de aves que pueden implicar riesgos para la aviación. Esta situación no es extraordinaria en instalaciones aeroportuarias, ya que en todo el mundo hay medidas de manejo para controlar tales riesgos.*

Dado que actualmente no se cuenta con la información de la opción AICM-Santa Lucía, la evaluación comparativa de los dos sitios no es posible. La sociedad no cuenta con información que permita una decisión informada.

### **2.2. Contexto ambiental del Ex Lago de Texcoco.**

Históricamente el Lago de Texcoco fue uno de los cuerpos de agua más importantes de la cuenca del Valle de México. En gran medida su importancia radicaba en los servicios ambientales que brindaba tanto a nivel local, principalmente en el área de Texcoco y sus zonas aledañas, como a nivel regional en el resto del Valle de México. Entre estos servicios ambientales se encontraba la regulación hidrológica, al ser un receptor natural de los escurrimientos superficiales de la parte alta de la cuenca oriental del Valle de México. Esta función de regulación ha sido fundamental para reducir los riesgos de inundaciones en la parte baja de la cuenca.

Es importante señalar que la modificación y desecación del ahora Ex Lago de Texcoco se inició desde épocas prehispánicas con la construcción de bordos para separar las aguas dulces del complejo lagunar Xochimilco-Chalco, de las aguas salobres de los lagos Texcoco, Xaltocan y Zumpango; los que formaban un complejo sistema de cinco lagos. Asimismo, los habitantes de estas zonas construyeron islas artificiales en los bajos del lago, con el propósito

de ganar tierras para el cultivo o, en el caso de México-Tenochtitlan, para construir poblados. Posteriormente, en el siglo XVII, la capital del virreinato fue objeto de incontables inundaciones, lo que motivó la construcción de obras de drenaje que, continuadas por los sucesivos gobiernos en la época independiente, han llevado a la desaparición casi total de los cinco lagos que componían el sistema.

Aunado a ello, desde hace varias décadas, las zonas lagunares remanentes han estado sujetas a grandes presiones asociadas con la explotación inadecuada de los recursos naturales, el incremento de la población ganando terrenos sobre los cuerpos de agua para la expansión de la mancha urbana, derivando en el cambio de uso de suelo, como sucede de manera alarmante en la zona de Tláhuac-Xochimilco.

Este deterioro ambiental ha tenido importantes consecuencias para los habitantes de la Ciudad de México. La desecación del lago dejó expuestas grandes superficies desnudas con tierra suelta y altas concentraciones de sales que incrementaron la formación de tolveneras que afectaron la salud de los habitantes de la ZMVM. A partir de 1970 se implementaron diversos programas que buscaron la cobertura de estas superficies para reducir la liberación de polvos hacia la ciudad, así como diversos programas para el aprovechamiento de la superficie del antiguo lago. Pese a estos esfuerzos, las condiciones naturales del sitio hicieron muy difícil la cobertura vegetal del suelo desnudo, particularmente por las elevadas concentraciones de sales y sodio en el material lacustre, con lo que solamente se logró la cobertura parcial de la zona federal. Es decir, para controlar el impacto de la desecación y buscar una cobertura vegetal de la superficie, por décadas se tuvieron que realizar inversiones millonarias, particularmente a partir de la instrumentación en 1971 del Plan y del Programa de Rescate Hidro-ecológico del Lago de Texcoco.

Si bien estos esfuerzos presentaron resultados positivos, la evidencia señala que la población local aún enfrenta importantes riesgos de inundación y la cobertura vegetal prácticamente está conformada por dos especies herbáceas inducidas (pasto salado y romerillo) y árboles de pino salado, sembrados en bordes de caminos y canales.

Una situación grave en el control de inundaciones se deriva del hundimiento de la Ciudad de México debido a la sobreexplotación de los acuíferos. Como resultado de este constante hundimiento, el nivel del vaso del Ex Lago de Texcoco se encuentra varios metros por arriba del nivel de la ciudad, lo que ha limitado su función como cuerpo receptor natural de las aguas residuales y pluviales (conducidas por gravedad) y ha incrementado el riesgo de inundaciones en la ciudad.

Finalmente, se puede señalar que los cuerpos de agua prevalecientes en el Ex Lago de Texcoco (Lago Nabor Carrillo, Laguna Recreativa, Lagunas Facultativas, Casa Colorada, Churubusco, Xalapango, Regulación Horaria, La Cruz) constituyen el hábitat para diversas especies de aves, anfibios y reptiles; muchas de éstas bajo alguna categoría de acuerdo con la Norma Oficial Mexicana NOM-059-SEMARNAT-2010 y de otras organizaciones como la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (IUCN, por sus siglas en inglés), por lo que la zona está reconocida como Área de Importancia para la Conservación de las Aves por la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO) y forma parte de los humedales de importancia en el centro de México, que se buscan proteger, mediante el Plan para el Manejo de las Aves Acuáticas de Norte América, firmado por E.U., Canadá y México en 1986.

### **2.3. Cumplimiento del Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental y Cambio de Uso del Suelo (2014).**

El 12 de septiembre de 2014, el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) ingresó para su evaluación la Manifestación de Impacto Ambiental modalidad Regional (MIA-R), a la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental (DGIRA) de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).

El proyecto abarca una superficie de 4,431.1640 hectáreas, ubicadas al noreste de la Ciudad de México, a 14 kilómetros al este del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), en los municipios de Atenco y Texcoco, en el Estado de México.

Atendiendo al procedimiento establecido en el Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de Impacto Ambiental, el 28 de noviembre del mismo año, la DGIRA resolvió autorizar el proyecto mediante el Oficio Resolutivo No. SGPA/DGIRA/DG/09965, en el que se estableció las condicionantes y planes y programas que complementan las medidas de mitigación de los impactos ambientales que el GACM deberá observar durante todas las etapas del Proyecto.

20 condicionantes	58 medidas de mitigación	15 planes y programas
-------------------	--------------------------	-----------------------

Entre los planes y programas se incluyen:

1. Plan de manejo ambiental
2. Plan de restauración ecológica

3. Monitoreo de la calidad en cuerpos de agua
4. Programa de rescate de flora y fauna
5. Plan de acciones de monitoreo y conservación de aves
6. Acciones recuperación y conservación de suelo
7. Plan de gestión integral de manejo de residuos sólidos urbanos y de manejo especial
8. Plan de gestión integral de manejo de residuos peligrosos
9. Programa de uso sustentable del agua
10. Programa de monitoreo de ruido ambiental
11. Plan de monitoreo, registro y verificación de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)
12. Programa de capacitación en aspectos ambientales y de seguridad

Al existir una cobertura de vegetación en el sitio de emplazamiento del proyecto del NAIM, compuesta por pino y pasto salado, se requirió de elaborar un Estudio Técnico Justificativo (ETJ) para autorizar el Cambio de Uso de suelo de Terrenos Forestales (CUSTF) de conformidad con lo establecido en la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable.

El Estudio Técnico Justificativo (ETJ) se ingresó a la Dirección General de Gestión Forestal y de Suelos de la SEMARNAT en noviembre de 2014, obteniendo la autorización para cambio de uso de suelo forestal en una superficie de 240.75 hectáreas a través del Oficio No. SGPA/DGGFS/712/0481/15 del 17 de febrero de 2015. En dicha autorización también se plasmaron acciones de mitigación que se están ejecutando y cuya vigilancia se incluye entre las labores de supervisión ambiental que realiza el IPN.

Atendiendo a la información y documentación presentada a evaluación de la DGIRA, se puede afirmar que los trabajos analíticos y de verificación se ajustaron a las reglas establecidas para tal propósito y a los principios de carga máxima, de precaución, de interdependencia e interconexión, de eficiencia y mesura y el principio de equilibrio con lo que asegura que el proyecto en cuestión, si bien tendrá efectos ambientales, éstos, a la luz de los estudios presentados se pueden considerar dentro de un concepto de sustentabilidad. En dicha autorización también se plasmaron acciones de mitigación que se están ejecutando y cuya vigilancia se incluye entre las labores de supervisión ambiental que realiza el IPN.

### 2.4. Supervisión Ambiental del NAIM.

En la Condicionante 10 del resolutivo del NAIM, se establece la obligación de formar un **Comité de Vigilancia (CVA)** y la integración de una **Entidad de Supervisión Ambiental (ESA)**, para garantizar la adecuada mitigación de todos los impactos ambientales

identificados. En atención a lo anterior, el GACM propuso al **Instituto Politécnico Nacional**, como el encargado de realizar la Supervisión Ambiental del Proyecto, mismo que fue validado por la SEMARNAT y que hoy en día lleva control y registro de todas las acciones de la obra que derivan en algún impacto ambiental y su mitigación; informes que se presentan, revisan y validan en la SEMARNAT.

El CVA integra a las autoridades de los tres órdenes de gobierno (Federal, Estatales y Municipales), representantes de Colegios de Profesionistas, de la Sociedad Civil Organizada, de Universidades y la posibilidad de convocar expertos en temas de interés particular.

Los especialistas de la ESA diseñaron y elaboraron un Sistema de Gestión del Cumplimiento Ambiental (SIGCA) específico para el NAIM, operado y administrado por expertos del IPN basado en el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) y la regulación ambiental de alcance de aplicación al Proyecto.

El personal técnico de la ESA realiza de manera sistemática recorridos físicos con apoyo de drones por el polígono del NAIM y por las zonas donde se implementan acciones de compensación ambiental como reforestación y rescate, marcaje y liberación de la fauna. Los reportes del SIGCA son presentados en tiempo real al GACM; asimismo, al inicio de cada contrato la ESA capacita al personal de las diferentes empresas constructoras o de servicios para utilizar el SIGCA, registrar la información y atender y subsanar las desviaciones del cumplimiento ambiental. Los reportes en tiempo real, favorecen la eficacia de las acciones de supervisión ambiental.

La revisión del informe ambiental que emite la ESA por parte del CVA previo a la entrega a la SEMARNAT/PROFEPA, permite implementar acciones de coordinación interinstitucional para garantizar el desarrollo del proyecto en apego a la regulación ambiental; asimismo permite que la Autoridad Ambiental disponga de elementos de soporte para prevenir cualquier afectación al medio ambiente que ponga en riesgo el equilibrio ecológico.

La ESA a cargo del IPN representa un mecanismo de garantía de cumplimiento ambiental soportado en la capacidad y calidad moral de esa institución, brindando con ello objetividad y eficacia para la protección del ambiente.

### **2.5. Plan de acciones de monitoreo y conservación de las aves.**

El resolutivo de la MIA-R No. SGPA/DGIRA/DG/09965, en su condicionante 8 indica que el promovente deberá elaborar una propuesta de **Acciones de Monitoreo y Conservación de Aves durante las diferentes etapas que incluye el desarrollo del proyecto...**. El **Plan de Acciones de Monitoreo y Conservación de Aves del Proyecto NAICM** incluye:

1. El monitoreo de aves, vegetación y características limnológicas (biológicas y fisicoquímicas) para los cuerpos de agua del área de Texcoco y otros 10 cuerpos de agua en Hidalgo, Estado de México y la CDMX.
2. La integración de toda la información generada en monitoreos de aves realizados desde 1996 por Aeropuertos y Servicios Auxiliares y análisis previos de características limnológicas en bases de datos.
3. Propuesta de programas de cooperación entre dependencias gubernamentales y otras asociaciones para favorecer la conservación de las aves.
4. Propuestas de prevención, respuesta y restauración de los cuerpos de agua, cómo hábitat de especies, en particular de aves acuáticas.
5. Propuesta de procedimientos de seguimiento, evaluación y mejora de los programas e indicadores ambientales.

Los objetivos del monitoreo se iniciaron en julio de 2015 en 11 cuerpos de agua, ubicados en la ZMVM: Requena, Taxhimay, Cuevecillas, Zumpango, Concepción, La Piedad, Guadalupe, Madín, Texcoco, Xochimilco y Tláhuac. En octubre de 2017 por recomendación de la CONABIO se adicionaron tres cuerpos: El Manantial, Tecocomulco y Espejo. Los estudios se centraron en establecer medidas para compensar los hábitats afectados por la obra del aeropuerto y determinar variaciones entre los ocho grupos funcionales de aves recomendados para valorar el riesgo para la operación del aeropuerto. Lo anterior es de particular importancia ya que el proyecto se desarrolla en un Área de Importancia para la Conservación de las Aves (AICA) y un área prioritaria reconocida por la Red Hemisférica de Aves Playeras.

Los monitoreos de aves son mensuales e incluyen la identificación y conteo de las aves, sustratos y microhábitat ocupados, actividad realizada por las aves, entre otras variables analizadas. Adicionalmente, se han capturado más de 1,500 aves para anillamiento, a 40 de ellas (patos, garzas y gallaretas) se les colocaron transmisores satelitales para conocer sus movimientos, los que se monitorean mediante sistemas de información geográfica y han permitido identificar los cuerpos de agua que habitan preferentemente y los desplazamientos de las aves entre estos cuerpos de agua.

En cuanto al monitoreo de las aves, se han registrado 239 especies, 150 de ellas en Texcoco, 146 en Xochimilco, 124 en Tláhuac, 122 en Zumpango y en el resto de los humedales entre 100 y 115 especies. La abundancia se incrementa notablemente de agosto a abril con presencia de aves migratorias. Aunque el total de aves en meses invernales oscila entre



50,000 y 250,000 aves, éstas se distribuyen entre los 11 cuerpos de agua, la máxima abundancia se ha registrado de forma alternada entre Texcoco, Zumpango y presa Guadalupe. Los patos son el grupo con mayor abundancia que varía del 20 a más del 90% del total de aves.

Por su parte, los monitoreos limnológicos y de la calidad del agua, realizados a partir de julio de 2015 en los 11 cuerpos de agua, han cubierto datos estacionales y comprenden tanto factores fisicoquímicos (temperatura, profundidad, pH, nitrógeno, nitratos, nitritos, grasas, DBO, DQO, sólidos suspendidos, concentración de clorofila y metales pesados), factores biológicos: coliformes fecales, huevos de helmintos, zooplancton (rotíferos, cladóceros, copépodos), macroinvertebrados y peces, así como los datos de batimetría.

Respecto a la vegetación, se tiene identificada la flora y tipos de vegetación dentro y en los alrededores de los humedales, variaciones de cobertura arbórea, arbustiva y herbácea.

Los resultados del análisis limnológico de los 11 cuerpos estudiados a partir de julio del 2015, indican que por su concentración de clorofila todos presentan un índice trófico que los coloca entre mesotróficos e hipereutrófico, los valores más altos corresponden a los cuerpos de agua de Texcoco. Lo anterior sumado a la alta concentración de coliformes fecales y huevos de helminto, así como a la presencia de metales pesados caracteriza a todos los cuerpos de agua como de baja calidad.

Respecto al monitoreo de vegetación, los resultados más allá de los cambios de cobertura y composición, permiten detectar problemática de cada sitio debido a la degradación vegetal por erosión, urbanización y otros cambios de uso de suelo.

Los datos de los transmisores satelitales indican que con la reducción del nivel de agua en el Nabor Carrillo, los patos migratorios se desplazaron a cuerpos de agua tanto del Valle de México como fuera de él, incluyendo algunos cuerpos de agua del Centro de México en los estados de Estado de México, Tlaxcala, Puebla, Hidalgo, Guanajuato, Jalisco y Michoacán y fueron capaces de retornar a su área de reproducción al norte de Estados Unidos y sur de Canadá, actualmente se encuentran en viaje de retorno al Valle de México. Lo anterior indica que de manera natural las aves se desplazan entre los diferentes cuerpos de agua, por lo que una forma de evitar afectaciones sobre las aves es orientar su desplazamiento hacia otros cuerpos de agua, con mejores condiciones que las del Ex Lago de Texcoco.

Con toda la información integrada se presentó un **Plan de restauración de humedales**, como parte del compromiso de las condicionantes para compensar la pérdida de hábitat por

causa del proyecto, y mejorar el grado de deterioro ya que alcanza niveles que pueden ser perjudiciales para los organismos acuáticos y en algunos casos para los habitantes.

El desarrollo del NAIM en Texcoco, implica la integración de esfuerzos a distinto nivel de gobierno para desarrollar las acciones de compensación y restauración.

Dentro de las acciones de mitigación de impactos para la protección de las especies identificadas en el polígono del aeropuerto y que se encuentran protegidas por la NOM-059-SEMARNAT-2010, se ha propuesto mantener los sitios de reproducción de aves de playeras, que incluyen al Chorlo Nevado, especie prioritaria en la zona por su categoría de Amenazada y por ser una de las pocas áreas de reproducción conocidas en el centro de México. Las condiciones para la anidación de esta especie también se favorecerán al sur de la carretera Peñón Texcoco. Por otra parte, se tienen identificados los microhábitats de presencia del Rascón Azteca, otra especie prioritaria. Se tiene un monitoreo de éxito reproductivo que se deberá mantener durante la vida del proyecto.

### **2.6. Cancelación del Proyecto y abandono de sitio del NAIM.**

En caso de que se cancele la construcción del NAIM en el sitio Texcoco, de conformidad con lo establecido por la DGIRA en el Término Octavo condicionante 20 del Resolutivo No. SGPA/DGIRA/DG/09965, tres meses antes del abandono del sitio, el promovente debe de notificar a la DGIRA/SEMARNAT el cierre y abandono del proyecto para lo cual es necesario considerar los recursos económicos para ejecutar las siguientes acciones:

- Elaborar el Plan de cierre y abandono del sitio y someterlo a autorización por parte de SEMARNAT.
- El Plan de cierre y abandono, debe considerar el retiro de todos los elementos que hayan sido construidos en el sitio y restablecer las condiciones de éste a la condición de origen existente al inicio de las obras.
- Una vez aprobado el Plan de cierre y abandono, presentar a la SEMARNAT una Garantía de Cumplimiento de Ejecución de Acciones.
- El Plan de cierre y abandono debe de ser ejecutado previo al desarrollo de cualquier otro tipo de obra o actividad en el sitio.
- Una vez concluida la ejecución deberá verificarse el cumplimiento por parte de la PROFEPA y deberá existir garantía financiera de parte del GACM de No existencia de pasivos ambientales en la zona.

- La DGIRA/SEMARNAT, en caso de no ser atendidas estas condiciones, podrá hacer efectiva la Garantía Financiera ofrecida por el promovente para ejecutar directamente estas acciones de acuerdo con lo establecido en el Artículo 50 del Reglamento de la LGEEPA en materia de Impacto Ambiental.

### 3. Conclusiones.

Con base en las consideraciones anteriores, la AMIA concluye que:

1. La Evaluación del Impacto Ambiental es uno de los instrumentos de política ambiental del Estado Mexicano, mediante el cual se garantiza que la realización de obras y actividades que puedan causar desequilibrio ecológico se sujeten a las disposiciones aplicables para proteger el ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas, a fin de evitar o reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el medio ambiente. En este sentido, el proyecto del NAIM ha cumplido con dicho procedimiento, incluyendo los actos de Consulta y Reunión Pública, por lo que esta Academia se pronuncia por su continuación.
2. Desde un punto de vista legal, se puede evidenciar que la Autoridad dio y sigue dando cumplimiento a las disposiciones que son aplicables para este tipo de procedimientos, habiendo evaluado, la información y documentación que se presentó a su consideración, de acuerdo con lo requerido por las disposiciones aplicables incluyendo los principios de la Sustentabilidad.
3. El proyecto del NAIM cumplió con el Procedimiento de Evaluación del Impacto Ambiental (PEIA) que marca la Ley, y está cumpliendo con los informes de cumplimiento ambiental estipulados en el resolutivo.
4. Para la construcción del NAIM no se desecó el Lago de Texcoco puesto que ya se había transformado en pastizales salados. Los principales cuerpos de agua ubicados en el Ex Lago de Texcoco, no son naturales, su uso es de regulación hidráulica para evitar inundaciones en la Ciudad de México. El mejoramiento de estos cuerpos de agua con las obras del NAIM, incidirán en una mejor calidad ambiental para las aves residentes y migratorias que hacen uso de ellos.
5. El Plan Maestro Ambiental del NAIM, incluye la construcción de lagunas de regulación para mantener la manejo hidrológico del sistema, así como la creación de nuevas zonas de anidación para las aves al sur de la carretera Peñón- Texcoco, el manejo integral de los residuos sólidos y peligrosos, la reducción del consumo de agua y el tratamiento de las aguas residuales para ser reusadas internamente, el uso de energía renovable, así como

acciones para obtener el certificado LEED que le daría un aval del compromiso para incorporar las mejores prácticas sustentables al proyecto.

6. Toda consulta se debe realizar con base en opciones **comparables**. En el caso de la opción AICM-Santa Lucía no se cuenta con información que permita evaluar y contrastar el impacto ambiental de cada sitio.
7. Se deben considerar los recursos económicos y el tiempo necesario para realizar, de manera previa al inicio de cualquier obra en la Base Militar de Santa Lucía, el estudio de factibilidad ambiental, los estudios ambientales que marca la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), así como el conteo y monitoreo de las aves para determinar el riesgo en la operación del aeropuerto. Como parte de este análisis se incluye una propuesta en el Anexo 1.
8. El cierre y abandono del sitio de emplazamiento del NAIM, implica la necesidad de recursos financieros para retirar todos los materiales y obras ejecutadas y restaurar el sitio a la condición original al momento de haberse reportado la Manifestación de Impacto Ambiental del Proyecto.
9. Es sencillo señalar y cuestionar; sin embargo, consideramos importante analizar y proponer, en tal virtud se presentan algunas sugerencias o recomendaciones en el siguiente apartado.

#### 4. Recomendaciones.

En el ánimo de contribuir a la aceptación del proyecto por la sociedad, se presentan algunas sugerencias o recomendaciones en los siguientes términos:

1. **Acceso a estudios, planes y programas, informes de cumplimiento.** Poner a disposición del público todos los estudios realizados de manera previa a la MIA-R y aquellos elaborados para cumplir con las medidas de mitigación de impacto ambiental, así como los informes de cumplimiento que integra la Entidad de Supervisión Ambiental del NAIM.
2. **Materiales de difusión.** Elaborar materiales de difusión para el público en general que integren de manera concisa y clara los resultados de todos los estudios realizados en materia ambiental. En el caso de la MIA-R se recomienda elaborar un resumen ejecutivo que pueda ser entendido por la sociedad civil.

## Postura de la AMIA respecto al Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de México

Octubre 15, 2018.

3. **Canales de participación pública.** Establecer canales de participación pública que permitan involucrar a la sociedad conforme vayan avanzando las obras. Se propone que periódicamente el Comité de Vigilancia Ambiental con el aval de la ESA, de a conocer, a través de los medios de comunicación los informes de cumplimiento ambiental.
4. **Principios de Ecuador.** Difusión de los reportes de cumplimiento de los Principios de Ecuador y dar a conocer los reportes correspondientes. En atención al Principio 6, implementar un mecanismo eficiente para recibir y facilitar la resolución de las preocupaciones y quejas relacionadas con el desempeño ambiental y social del Proyecto, particularmente se deberá atender a las comunidades afectadas, procurando resolver las quejas con prontitud y sin represalias.
5. **Rehabilitación de humedales.** Difundir los estudios y acciones que se llevarán a cabo para compensar el hábitat de las aves residentes y migratorias que se verá afectado por la construcción del NAIM, incluyendo los recursos económicos destinados a este fin. Asimismo, deberán presentarse de forma periódica los informes de avances.
6. **Cláusulas de cumplimiento ambiental.** Incluir en todos los contratos de obra cláusulas que obliguen a los contratistas a dar estricto cumplimiento en materia ambiental y en su caso imponer sanciones económicas o la cancelación del contrato por incumplimiento.



## Postura de la AMIA respecto al Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de México

Octubre 15, 2018.

### ANEXO 1. ELEMENTOS AMBIENTALES QUE SE DEBEN CONSIDERAR EN LAS DOS OPCIONES

ELEMENTO	TEXCOCO	AICM-SANTA LUCIA	OBSERVACIONES
Estudio de factibilidad Ambiental comparativo. Determina la viabilidad ambiental de desarrollo del proyecto de inversión	El Programa Universitario de Medio Ambiente, 2001 elaboró estudio comparativo Texcoco-Tizayuca. Aporta elementos y recomendaciones para desarrollo del proyecto de un aeropuerto.	No se ha realizado	Es necesario desarrollar el estudio para Santa Lucía; se requiere al menos nueve meses de trabajo intenso y recursos de inversión para su desarrollo.
Estudios técnicos de factores ambientales como parte de los insumos para la Evaluación de Impacto Ambiental	Geología, hidrología, fauna, vegetación, hidrología superficial, hidrología subterránea, edafología. Específicos de aves residentes y migratorias.	No se han realizado	El desarrollo de estos estudios especializados requieren al menos nueve meses y recursos de inversión. Son previos al diseño del proyecto y necesarios para desarrollar la Manifestación de Impacto Ambiental
Aves residentes y migratorias y cuerpos de agua que inciden en la operación aeroportuaria	Monitoreo anual desde 1996 a la fecha, de Texcoco y Cuerpos de Agua del Valle de México	No se ha realizado	La información existente puede ser utilizada parcialmente para Santa Lucia, es necesario desarrollar estudios específicos del sitio. Requiere al menos dos años y recursos de inversión.
Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) Autorización en materia de Impacto Ambiental	Elaborada y presentada a evaluación de SEMARNAT	No se ha realizado	Una vez que se disponga del proyecto de la opción Santa Lucia, el desarrollo de estudios e integración de la MIA Regional para el proyecto requiere de 10 meses de desarrollo y sesenta días más para la evaluación y resolución por parte de SEMARNAT. Se requieren recursos de inversión.



## Postura de la AMIA respecto al Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de México

Octubre 15, 2018.

ELEMENTO	TEXCOCO	AICM-SANTA LUCIA	OBSERVACIONES
<p>Estudio Cambio de uso de Suelo de Terrenos Forestales</p> <p>Autorización para Cambio de uso de suelo de terrenos forestales</p>	<p>Elaborado y presentado a evaluación de SEMARNAT</p> <p>Autorización emitida en febrero de 2015</p>	<p>No se ha realizado</p>	<p>Es probable que no aplique a la superficie del proyecto, toda vez que los terrenos factibles de uso son agrícolas.</p>
<p>Planes y Programas Ambientales para Mitigación y Compensación Ambiental</p>	<p>12 Planes y Programas en Implementación</p>	<p>No se han realizado</p>	<p>Una vez autorizada la MIA, el desarrollo de Planes y Programas de cumplimiento y su autorización requiere por lo menos de tres meses y recursos de inversión.</p>
<p>Comité de Vigilancia Ambiental</p>	<p>Creado por mandato de SEMARNAT. Integrado por entidades académicas, de la sociedad civil colegios de profesionistas y autoridades Municipales, Estatal y CDMX y Gobierno Federal</p>	<p>Depende de la autorización de la MIA</p>	<p>Una vez aprobados planes y programas será necesario conformar un CVA para el proyecto y desarrollar los trabajos necesarios para su operación.</p>
<p>Entidad de Supervisión Ambiental</p>	<p>A cargo del Instituto Politécnico Nacional (IPN)</p>	<p>Depende de la autorización de la MIA</p>	<p>Una vez aprobada la MIA y los programas de cumplimiento, la designación de una Entidad de Supervisión Ambiental requiere de inversión para desarrollo de un SIGCA particular. El existente del NAIM puede servir de referencia, pero no aplica directamente.</p>