

JUNIO 18, 2019

BOLETÍN INFORMATIVO RELATIVO A LA OPINIÓN QUE LA AMIA PRESENTÓ A LA SEMARNAT EN RELACIÓN CON LA MIA DEL AISL

La Academia Mexicana de Impacto Ambiental, A.C. (AMIA, A.C.) es una asociación gremial que agrupa a más de 200 profesionistas cuya especialidad está vinculada directamente con la evaluación de impacto ambiental en México. La AMIA, A.C. ha buscado desde su fundación aportar su experiencia para que los megaproyectos se desarrollen en el marco del cumplimiento de las disposiciones jurídicas ambientales y las mejores prácticas de ingeniería que permitan un desarrollo sostenible, siendo la premisa básica el cuidado de los ecosistemas en los que se insertan los proyectos.

En este contexto, la AMIA, A.C. ha emitido una opinión técnica sobre el proyecto denominado "*Construcción de un aeropuerto mixto civil/militar con capacidad internacional en la base aérea militar N° 1 (Santa Lucía, Estado de México), su interconexión con el aeropuerto internacional de la Ciudad de México y reubicación de instalaciones militares*", mejor conocido como Aeropuerto Internacional Santa Lucía (AISL).

Del análisis realizado a los documentos que integran la Manifestación de Impacto Ambiental, Modalidad Regional y sus anexos (MIA-R), y a la documentación identificada como "Información en alcance", que fueron proporcionados a esta Academia, resultaron 3 observaciones de carácter general y 70 específicas sobre los capítulos II, III, IV y V de la MIA-R, las cuales de manera general se pueden resumir en lo siguiente:

- Se carece de un nivel de desarrollo de proyecto que fuera al menos de ingeniería básica, que permita entender sus principales componentes y justifique técnicamente su planteamiento, de modo que se asegure en primera instancia su viabilidad técnica. En este sentido, cobran especial relevancia la falta de estudios tales como:
 - Desarrollo de un plan maestro específico (que incluya servicios aeroportuarios, accesos a usuarios, desarrollo de alrededores, plan de conexiones, etc.).

- Diseño de pistas (orientación y longitudes, así como distanciamientos mínimos a elementos ambientales o a infraestructura existente, conforme a los estándares de la OACI).
 - Seguridad aeronáutica, conforme a los estándares de la OACI.
 - Geotecnia y mecánica de suelos (se trata de suelos no consolidados que forman parte del ex lago de Texcoco y por tanto son susceptibles a hundimientos).
 - Procedimiento constructivo de pistas y edificaciones (en este sentido cobra especial relevancia la nueva demanda de materiales pétreos que se requerirá del Estado de México y la consecuente afectación a la diversidad biológica promovida por la apertura de los nuevos bancos de materiales).
 - Monitoreo aviar de al menos un ciclo anual, que permita entender el uso que hacen las aves de la región y su posible interferencia con el proyecto propuesto.
 - Hidrología superficial y subterránea (incluyendo la factibilidad técnica de cubrir la demanda reportada con agua del acuífero sobre explotado).
 - Estimación de emisiones de gases y partículas (incluyendo su comportamiento y efectos a nivel del sistema ambiental).
 - Estimación y modelación de niveles de ruido, así como de las áreas de amortiguamiento acústico y de seguridad, conforme a los estándares de la OACI.
- En cuanto a los estudios del entorno ambiental, la información técnica incluida en la MIA-R, es cuando menos, insuficiente. Baste mencionar que:
 - El estudio aviar fue realizado con un esfuerzo de campo de unos pocos días en invierno, sin presentar información sobre la presencia de aves a lo largo del año.
 - Del mismo modo para el caso de los otros grupos de vertebrados terrestres, tampoco se presenta un inventario metodológicamente adecuado en cuanto al esfuerzo de muestreo. Y esta información no es utilizada en el resto del documento.
 - En cuanto a flora resulta especialmente confuso la información sobre el tipo de vegetación presente en la zona, confundiendo entre el concepto de pastos inducidos y pastos halófilos. Cabe agregar que el esfuerzo de muestreo fue realizado en invierno que, es la época del año que más afecta a este tipo de ecosistemas, sesgando así las conclusiones del estudio.
 - A pesar de que existen vestigios arqueológicos en la zona, en la MIA-R sólo se menciona su existencia y que el INAH los rescatará, sin aportar datos que permitan valorar la magnitud e importancia de dichos vestigios.

- Un significativo número de artículos de leyes aplicables, así como de criterios de los programas de ordenamientos ecológicos del territorio fueron vinculados de forma deficiente pues, por un lado, se menciona que es obligación de las autoridades federales, estatales o municipales atenderlos (siendo que el promovente es la Secretaría de la Defensa Nacional y en carácter de autoridad, está obligado a observarlos y promoverlos), o bien, señala que “se cumplirá” de manera general y sin explicar técnica y jurídicamente cómo se llevarán a cabo tales cumplimientos.
- Se omite reconocer que este proyecto tiene como antecedente indisociable el desarrollo de las obras para el aeropuerto en Texcoco, por tanto todos los impactos de obra en el sistema ambiental regional deben considerarse y valorarse en forma acumulativa a lo ya ejecutado en Texcoco.
- Aun cuando se establece que este proyecto operará de manera simultánea con el actual AICM, se omite valorar la operación conjunta de ambos aeropuertos y sus efectos ambientales en el SAR como, sobre factores como las aves y la calidad del aire.

Con el nivel de información que se tiene actualmente disponible en el expediente de evaluación, tanto en lo referente al desarrollo de proyecto y los elementos que lo integran, como al diagnóstico ambiental del SAR y cumplimiento de los instrumentos normativos en materia ambiental, no es posible tomar una decisión objetiva sobre la viabilidad ambiental del proyecto y la pertinencia de estrategias que permitan minimizar los potenciales efectos negativos asociados al proyecto.

ACADEMIA MEXICANA DE IMPACTO AMBIENTAL, A.C.