ANALISIS DE LA RESPUESTA DE SCT/SEDATU EN MATERIA DE IMPACTO URBANO

Tema 7: Impacto Urbano

Zona de crecimiento poblacional

1. De acuerdo con la respuesta proporcionada por la SCT con información de SEDATU, se considera que el proyecto tiene impacto sobre el crecimiento poblacional, si se compara con la línea base realizada por la CONAPO (2016), en los siguientes municipios:
    - Acolman
    - Atenco
    - Chiautla
    - Chiconcuac
    - Papalotla
    - Tepetlaoxtoc
    - Texcoco
    - Tezoyuca
2. De acuerdo con las autoridades, la tasa de crecimiento medio anual de la población pasará de 1.65% a 5%. Sin embargo, la respuesta es poco satisfactoria pues NO prevé ningún crecimiento, distinto a lo previsto en el escenario base en los municipios de Chimalhuacán, Ecatepec y Nezahualcóyotl, que se encuentran en el radio de influencia directa del aeropuerto.
3. Además, en la respuesta NO se explica la metodología por la que se calcula una tasa de 5% de crecimiento medio anual (TCMA) para los municipios mencionados en el punto 1. Del estudio de la línea base de crecimiento se puede observar que dichos municipios tienen trayectorias diferentes de crecimiento, por lo que no parece lógico que converjan a una tasa debido al proyecto.
4. No es creíble que el proyecto NO tenga ningún impacto (positivo o negativo) sobre el crecimiento (o decrecimiento) poblacional de las alcaldías de la Ciudad de México aledañas al proyecto. Al parecer, la SEDATU prevé únicamente crecimiento del lado oriente del proyecto, es decir, espera una distribución sesgada de la absorción de población migrante hacia la zona.
5. Tampoco se explica que no se determinen impactos de crecimiento poblacional en las delegaciones donde pasará el transporte y sistema de conectividad hacia el NAIM o por el cambio de usos de suelo en la zona donde actualmente se ubica el AICM.
6. Se considera que la respuesta de SEDATU no presenta información suficiente para determinar el impacto urbano en la zona.

Planes de desarrollo urbano

7. De acuerdo con la respuesta de SEDATU, para determinar la capacidad de los municipios para recibir nueva población y nueva vivienda se analizaron los planes de desarrollo urbano de los municipios aledaños y en particular de los que se espera migración de población (señalados en el punto 1). Debe notarse que estos instrumentos de planeación datan de al menos hace 9 años, y en el caso particular de Texcoco, el plan analizado es de 2004, el cual dicta una política restrictiva en materia de construcción de vivienda nueva. Los planes deben actualizarse al menos cada 5 años para contar con información certera sobre las áreas urbanizables y los posibles desarrollos.
8. Es importante que los planes municipales se actualicen conforme al Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México que ha desarrollado el Programa Universitario de

Estudios sobre la Ciudad (PUEC). En su caso la SEDATU debe informar si los planes de estos municipios están en proceso de actualización.

9. A nivel internacional se han estudiado los efectos de los aeropuertos sobre el valor de las propiedades[1], de manera general el ruido provocado por las operaciones disminuye el valor del suelo, mientras que la cercanía al punto puede aumentarlos. Para determinar este impacto se requiere un análisis prospectivo del valor de uso de suelo y el plan de desarrollo del área y el plan de zonificación (hoteles, industria, etc.).

Demanda por servicios públicos

10. En la respuesta hecha por SEDATU no se habla sobre la demanda por servicios de salud, educación, alcantarillado, infraestructura social y demás en los municipios impactados por la construcción del NAIM.
11. Estudios a los que hemos tenido acceso han calculado que los requerimientos de inversión de los municipios aledaños al NAIM son del orden de los 31,217 millones de pesos para infraestructura social básica, mejoramiento de los planteles de educación básica y la reparación de unidades médicas. Se debe de preguntar si esta inversión está considerada en el Análisis Costo Beneficio (ACB) del proyecto.
12. En un trabajo de campo previo hecho por miembros de este equipo, se constató que los servicios públicos en las comunidades aledañas a la construcción dentro del municipio de Texcoco eran insuficientes y deficientes (2016), por lo que no sólo se requiere invertir en nuevos servicios públicos derivados del crecimiento de la demanda sino la mejora de los actuales.

Previsión de vivienda en suelo ejidal

13. En el caso de los municipios de Atenco y Texcoco existen amplias extensiones de tierras ejidales y comunitarias, que implica una atención especial de cada caso, además de que se requeriría la intervención de autoridades agrarias, consultas, entre otras cosas.

Consideraciones finales

- **La información aportada por SEDATU sobre el tema resulta insuficiente y deficiente para determinar de forma integral el impacto urbano en la zona de impacto del NAIM.**
- Con la información disponible, los impactos urbanos parecen estar subestimados, lo que puede afectar el ACB del proyecto.
- Se requiere información actualizada de los planes de desarrollo de cada municipio y en el caso ejidal información detallada sobre los conflictos.
- Se recomienda que el equipo del Ing. Javier Jiménez Espriú solicité que la administración actual envíe los planes de mitigación y los costos asociados de acuerdo con lo planteado en el Anexo 2.

---

[1] Limlomwongse, P and Nitivattananon, V. (2015). Aviation Impacts on Property Values and Management: The Case of Suvarnabhumi International Airport. IATSS Research 39 (2015) 58–71

Solicitud adicional de información que se debe hacer a la SCT

- Metodología y base de datos para el cálculo de crecimiento poblacional.
- Documento hecho por el PUEC sobre ordenamiento.
- Análisis de demanda por servicios públicos como educación, salud, drenaje, entre otros.
- Análisis de restricciones normativas para la construcción de vivienda.
- Plan de concertación social y preservación de la cultura de la zona.
- Informe de atención y acciones en materia de procuración de justicia agraria en las zonas ejidales ubicadas en el área de impacto del NAIM. Incluir un mapa de riesgos de conflictos sociales.
- Planes de mitigación para cada una de las afectaciones detectadas en el Anexo 2 y los costos de ejecución de cada uno por etapas.
- Estudio de valor de las propiedades en la zona desde 5 años antes del anuncio del aeropuerto y hasta la fecha.
- Movimiento de títulos de propiedad de los terrenos aledaños al aeropuerto en un radio de 10 km

ANEXO 1. Consolidación de datos aportados en la respuesta

Delegación /municipio	Superficie total (has)	2018	2030	2030 (con proyecto)	TCMA (sin proyecto)	TCMA (con proyecto)	Habitantes adicionales a la línea base	Familias adicionales (3.8 miembros por familia	Área urbanizable (has)	AU ocupada (has)	AU Disponible (has)
Gustavo A. Madero	8,890	1,157,758	1,103,668	1,103,668	-0.40%	-0.40%	.	.	.	.	.
Iztacalco	2,317	371,186	351,418	351,418	-0.46%	-0.46%	.	.	.	.	.
Venustiano Carranza	3,342	413,939	391,368	391,368	-0.47%	-0.47%	.	.	.	.	.
Acolman	8,688	196,696	234,007	353,238	1.46%	5.00%	119,231	31,377	2,285.10	248.90	2,036.20
Atenco	9,567	71,716	83,897	128,792	1.32%	5.00%	44,895	11,814	629.00	175.50	453.50
Chiautla	2,070	31,308	36,112	56,225	1.20%	5.00%	20,113	5,293	810.00	512.80	297.20
Chicoloapan	6,090	196,624	226,984	226,984	1.20%	1.20%	.	.	796.30	592.70	203.60
Chiconcuac	757	27,280	31,549	48,991	1.22%	5.00%	17,442	4,590	297.70	145.80	151.90
Chimalhuacán	4,469	742,659	875,798	875,798	1.38%	1.38%	.	.	635.00	.	.
Ecatepec de Morelos	18,690	1,818,939	2,039,602	2,039,602	0.96%	0.96%	.	.	1,277.00	.	.
Nezahualcóyotl	6,374	1,208,212	1,334,201	1,334,201	0.83%	0.83%	.	.	445.00	.	.
Papalotla	359	4,803	5,458	8,625	1.07%	5.00%	3,167	833	5.80	1.50	4.30
Tepetlaoxtoc	17,240	32,277	37,241	57,965	1.20%	5.00%	20,724	5,454	490.40	245.40	245.00
Texcoco	41,870	277,618	317,032	498,562	1.11%	5.00%	181,530	47,771	3,180.00	1,494.10	1,685.90
Tezoyuca	1,090	46,349	54,557	83,236	1.37%	5.00%	28,679	7,547	326.30	286.00	40.30

ANEXO 2. Impactos esperados de la construcción del aeropuerto

De acuerdo con la *Aviation Environment Federation* de Reino Unido los aeropuertos provocan impactos en distintos rubros que se presentan en la siguiente tabla. Para cada uno de ello se debe de presentar un plan de mitigación para cada fase y los costos de esta mitigación. Se deberá pedir a SCT los mecanismos de mitigación y sus costos en cada punto (-)

Área de Impacto	Terminal y operaciones en tierra		Vuelos	Acceso al aeropuerto		Proyectos asociados	
	Construcción	Operación	Operación	Construcción	Operación	Construcción	Operación
Contaminación del aire			(-)		(-)		(-)
Impactos a la biodiversidad	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	
Empleo y beneficios económicos	(+)	(+)	(+)			(+)	(+)
Cultura	(-)		(-)	(-)	(-)	(-)	
Urbanización	(-)			(-)		(-)	
Paisaje	(-)	(-)		(-)		(-)	(-)
Ruido		(-)	(-)	(-)	(-)		
Riesgos y seguridad			(-)				
Costos sociales de comunidades	(-)	(-)			(-)		
Tráfico	(-)	(-)		(-)	(-)	(-)	(-)
Contaminación del agua		(-)			(-)		
Uso del agua		(-)					(-)