

NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO



**NO AL
MEGAPROYECTO
DE MUERTE
MÁS GRANDE
Y MÁS CORRUPTO
DE LATINOAMÉRICA**



**el innecesario,
ecocida e incoesteable
NUEVO
AEROPUERTO
INTERNACIONAL
DE LA
CIUDAD DE MÉXICO**

La construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México iniciará una nueva ola de impulso al crecimiento urbano incontrolado en la región poniente del Valle de México poniendo en peligro la riqueza cultural y natural del lago de Texcoco y de los pueblos alrededor. Esto se agrava debido al crecimiento urbano que ha abarrotado desde 2000 a 2015 a la parte oriente del Estado de México y que ha estado impulsado en gran medida por infraestructura de comunicación como proyectos carreteros que funcionan como puntas de lanza de este crecimiento.

¿En qué consiste el proyecto?

El proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se pretende edificar en dos fases. La primera fase implica la construcción de 3 pistas de aterrizaje, una terminal, hangares, edificios anexos y la primera etapa de lo que se ha llamado aerotrópolis. Esta última pretende ser una "mini ciudad" constituida por un parque industrial, hoteles, centros comerciales, zonas de libre comercio y oficinas. Algunas de estas obras ya han sido concesionadas a empresas privadas para su edificación. (ver cuadro 1)

Un proyecto de despojo

Aunque la versión oficial menciona que este proyecto, al contrario de la propuesta hecha hace unos años en las tierras de Atenco, no generará despojo de tierras porque se está construyendo en una zona Federal los avances actuales de la obra evidencian que no es cierto. La barda perimetral de 33 km actualmente en construcción rebasa en la parte noreste los límites de la zona federal provocando que para la construcción de la pista 3 se ocupen 335 hectáreas de tierras ejidales del Santa Isabel Ixtapan, Nexquipayac y San Salvador Atenco.

A esto se suman las viviendas y tierras expropiadas para la construcción de la autopista Pirámides- Texcoco, que ha implicado el intento violento de dismantelar algunos campamentos instalados por los ejidatarios para defender sus tierras en contra de esta autopista y del proyecto del tren de carga que se

proyecta construir para mover el material de la construcción. En total son más de 475 hectáreas de tierras ejidales que son necesarias de manera directa para la construcción del NAICM sin contar el futuro acaparamiento para los desarrollos inmobiliarios, industriales y de negocios que impulsará el nuevo aeropuerto.

Obras complementarias

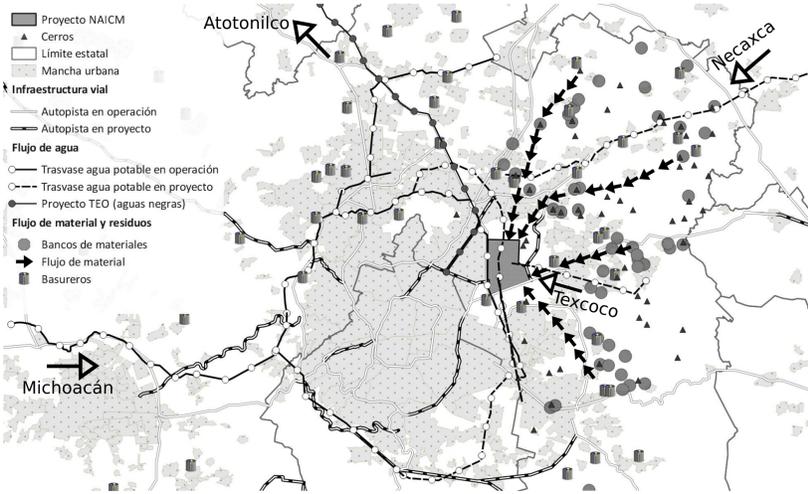
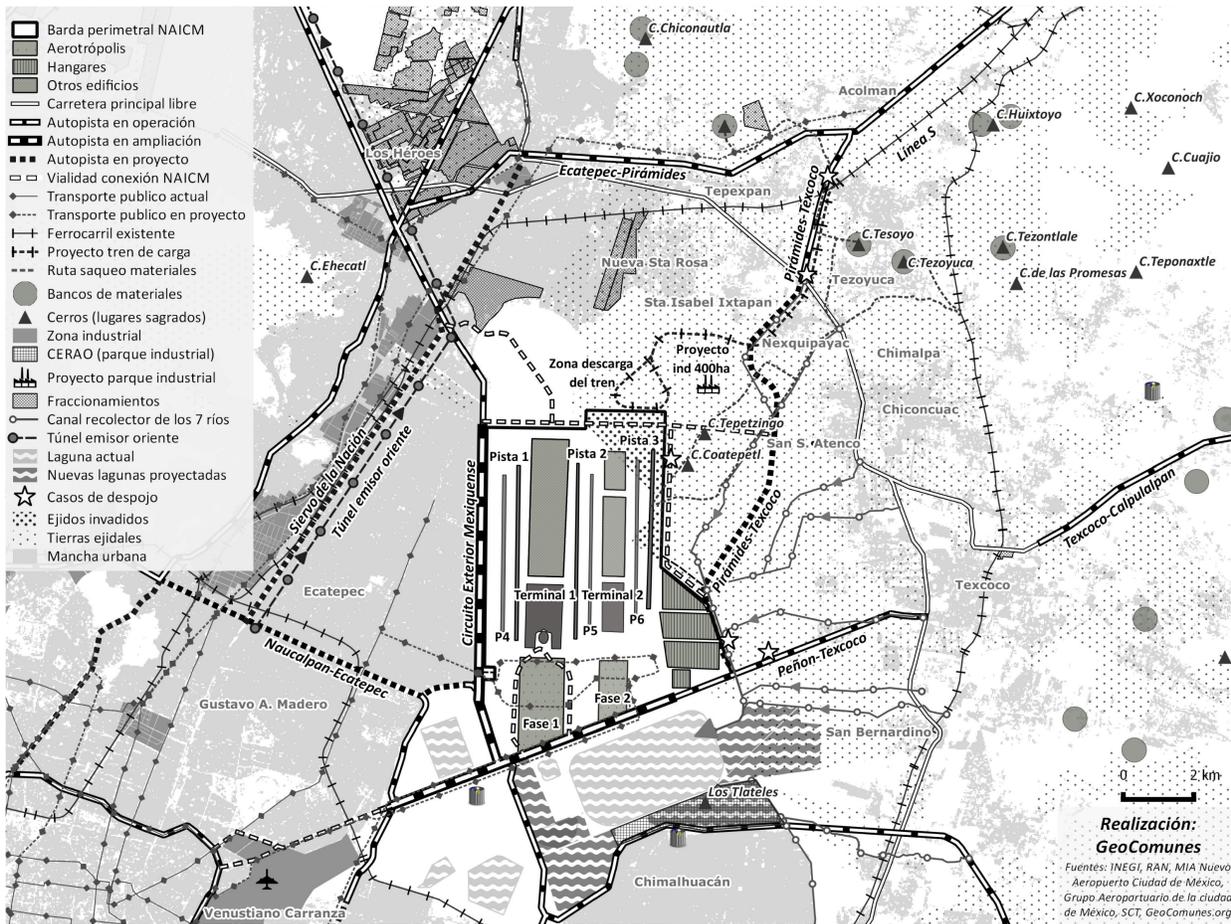
Junto con la construcción del aeropuerto se han programado una serie de obras complementarias para la edificación y la operación del NAICM. En primer lugar para la construcción de las pistas, los edificios y demás elementos mencionados se requerirá de grandes cantidades de material, ya sea para la construcción misma de estas edificaciones o para el relleno y nivelación de los terrenos. Algunos de estos materiales, como por ejemplo el tezontle, lo están extrayendo de los cerros cercanos, principalmente del cerro Tezoyoy y del cerro Tezoyuca, lo que ha provocado la destrucción de esos sitios que para muchos de los pueblos de la parte oriental del valle son espacios sagrados desde hace cientos de años. Para la nivelación del terreno se requieren más de 4 millones de toneladas de tezontle y la remoción de 2.4 millones de toneladas de desperdicios que serán depositados en el oriente de la ciudad. Para mover esas cantidades de materiales está prevista la construcción de una vía férrea a cargo de Ferrovial (y de sus socios Ferromex-Ferrosur y Kansas City Southern México) con una inversión de 459 millones de pesos. Está vía de 13.5km se conectará a la línea S que va de Tlanepantla hasta Veracruz. Al mismo tiempo se están rentando los caminos de los ejidos para que de manera más directa y barata (sin pagar autopista), pasen por lo menos 400 camiones diarios a depositar material al lecho del Lago de Texcoco para la construcción del Aeropuerto.

Para poder construir el aeropuerto se han programado algunas obras hidráulicas para terminar de secar las lagunas existentes y derivar los cauces de los ríos hacia la laguna Nabor Carrillo. Estas obras no representan ningún tipo de reparación de daño. Incluso en el área de los Tlateles al oriente de la laguna Nabor C. se le ha ha dotado al grupo Antorcha Campesina de 200 hectáreas para la construcción de un parque industrial y edificios de oficinas y vivienda.

Este proyecto es contradictoriamente nombrado como Centro de Recuperación Ambiental del Oriente (CERAO). Otra megaobra que está vinculada con el nuevo aeropuerto es el Túnel Emisor Oriente, con el que se pretende expulsar las aguas sucias hasta la planta de tratamiento en Atotonilco, Hidalgo.

Al respecto al consumo de agua según la Manifestación de Impacto Ambiental del proyecto el consumo de agua estimado para las fases del proyecto, es de 616 mil 850 m3 de agua potable al año (por la fase I) y 1 millón 523 mil 510 (Fase II), cantidades que equivalen al 31.5% del total de la cantidad de agua que anualmente requerirá el NAICM. Pero esas cantidades no toman en cuenta el consumo que será necesario para la Aerotrópolis. Según la Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad (UCCS) el consumo anual de la Aerotrópolis será de 23.6 millones de m3 al año. Se espera que un porcentaje de esta de agua potable para el NAICM provenga de la red municipal de Texcoco, entidad que no tiene diagnósticos alentadores sobre la disponibilidad de este recurso donde el incremento poblacional cada vez ejerce mayor presión sobre el recurso. Esta situación pone en riesgo a varios manantiales de Texcoco de ser entubados para abastecer en agua del Nuevo Aeropuerto.

Para conectar el nuevo aeropuerto con el resto de la ciudad así como a otras ciudades de la región centro del país están contempladas varias obras viales. En su conjunto hay una serie de proyectos para nuevas autopistas de cuota, la ampliación de autopistas existentes, así como para la construcción de entronques y vías internas al aeropuerto. La mayoría de las grandes obras son carreteras privadas de cuota que han venido planeándose para poder controlar el acceso al aeropuerto e incluso a las zonas aledañas debido al aumento del tráfico que esta megaobra implica. De esta manera, empresas constructoras como Pinfra y OHL, han convertido al oriente en una zona que les genera grandes ganancias privadas. También se ha planeado desarrollar una red de transporte público (metro y metrobus) para conectar el aeropuerto con la ciudad, pero de manera oficial ningún proyecto ha sido construido o presentado oficialmente, haciendo más evidente el mercado al que está dirigida esta obra.



El proyecto del Nuevo Aeropuerto es el más importante de un conjunto de megaproyectos que se integran al plan de seguir concentrando a millones de personas en una gran Megalópolis. Para esto se han proyectado carreteras que articulen otras ciudades del centro del país y puertos marítimos con la zona del nuevo aeropuerto. En la Ciudad de México, esta megaobra también implica la articulación del polo poniente de la ciudad (Santa Fé, Polanco, Chapultepec) mediante un corredor que se extiende hasta el aeropuerto. Además se perfila la constitución de un nuevo polo de desarrollo inmobiliario y empresarial en el oriente de la ciudad, con la consecuente reactivación del proyecto de la supervía oriente. Esto último conectará al nuevo aeropuerto con el sur de la ciudad que concentra proyectos como ZODES, Be Grand, centros comerciales y grandes torres de oficinas y departamentos. Este crecimiento implica un aumento en el agua que se consume, haciendo necesario recurrir a fuentes de abastecimiento más lejanas que las actuales, para esto se han planeado acueductos como la etapa 4 sistema del Cutzamala y el acueducto Teolulita-Necaxa. Todo esto con el fin de que la ciudad que es el mercado más grande de Latinoamérica no deje de crecer.



Contratos adjudicados a empresas para la construcción del NAICM hasta Diciembre de 2016

Obra	Empresas	Inversión (pesos)
Instalaciones complementarias para el campamento	Acciones Grupo de Oro	129,973,731
Estudio de las características topográficas	Consortio Iuyet S.A. De C.V.	38,949,488
Plan de Restauración Ecológica	Manejo Integral de Cuencas S.A de C.V.	21,983,669
Plan de Integración ejidal para el NAICM	Luxmart Futura S.A. De C.V.	15,172,832
Plan de monitoreo y conservación de aves	Supervisión y Control de Fauna S.A. De C.V.	16,684,000
Pilotes de la Torre de Control, edificio terminal y centro de transporte terrestre intermodal	Gami Ingeniería e Instalaciones	664,095.83
Nivelación y limpieza del terreno	Coconal	1,762,000,000
Pista 2	Coconal, Constructora y Pavimentadora Vise	7,926,299,954
Pista 3	Operadora Cisca, Constructora y Edificadora GIA+A Promotora, La Peninsular Compañía Constructora	Sin datos
Subestación Eléctrica	Proyectos y construcciones Urisa	1,114,845,394
Caminos provisionales	Tractomas, Inmobiliarios Mexicanos	608,000,000
Carga, Acarreo y desazolve	Omega Construcciones Industriales, Calzada Construcciones (Calco - Hycsa), Construcciones y Grafados del Sureste (Cydsas- Hycsa)	Sin datos
Asesoría de la Obra	Mitre Corporation (USA)	Sin datos
Losas de cimentación del edificio terminal	ICA, Constructora El Cajón, Construcciones y Trituraciones, Impulsora de Desarrollo Industrial, Constructora y Operadora de Infraestructura	7,555,647,477
Camino de acceso a la zona del edificio terminal de la primera etapa del NAICM	ICA	8,100,000
Losas de cimentación del Centro de Transporte Terrestre Multimodal (CTTM)	SACYR, EPCOR	1,400,000,000