

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador

Departamento de Desarrollo, Ambiente y Territorio

Convocatoria 2021-2023

Tesis para obtener el título de Maestría en Estudios Socioambientales

La gestión integral del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, Ecuador: un estudio de la responsabilidad social y ambiental de la Corporación Quiport S.A. y su estatus frente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, 2018-2022

Miguel Angel Colmenares Araque

Asesora: Sara Latorre Tomás

Lectores/as: Odette Pantoja Díaz

Michael Hernán Zambrano Godoy

Quito, febrero de 2024

Dedicatoria

A mis amados padres, Luz Maribel y Miguel Antonio, al ser que más amo en mi vida Gabriela Anyelina, a mi amada Tía Isabel, a mi amada hermana Maryuri, al resto de mi querida familia en Venezuela y otras partes del mundo, por su amor incondicional y por ser la fuerza que me sostiene y me guía desde la distancia. Con todo mi corazón les dedico este triunfo.

Al amor de mi vida, Daliseth Coromoto Rojas Rendón por estar a mi lado en este viaje de la vida, donde en todo momento me brindaste tu apoyo incondicional, me diste fuerza y valor para seguir adelante, por tus invaluable aportes académicos, tu fortaleza moral, desde mi corazón te dedico este logro.

Epígrafe

Después de un tiempo de confianza irracional en el progreso y en la capacidad humana, una parte de la sociedad está entrando en una etapa de mayor conciencia. Se advierte una creciente sensibilidad con respecto al ambiente y al cuidado de la naturaleza, y crece una sincera y dolorosa preocupación por lo que está ocurriendo con nuestro planeta. Hagamos un recorrido, que será ciertamente incompleto, por aquellas cuestiones que hoy nos provocan inquietud y que ya no podemos esconder debajo de la alfombra.

–Papa Francisco (2015)

Índice de contenidos

Introducción	18
Capítulo 1. Marco teórico.....	29
1.1. Desarrollo sostenible y gestión ambiental del desarrollo.....	30
1.1.1. Desarrollo Sostenible	31
1.1.2. Gestión socioambiental del desarrollo	34
1.2. Gestión ambiental (regulatoria y voluntaria)	36
1.2.1. Gestión ambiental regulatoria	36
1.2.2. Gestión ambiental voluntaria	38
1.3. Enfoque de la teoría organizacional.....	42
1.4. Responsabilidad Social (RS) y Responsabilidad Social Empresarial (RSE).....	46
1.5. Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)	51
1.6. Evaluación de impacto de proyectos.....	58
1.7. Impactos sociales	59
1.8. Impactos bio-físicos	60
Capítulo 2. Contextualización del área de estudio	62
2.1. El Distrito Metropolitano de Quito (DMQ): política, liderazgo y compromiso de cara al desarrollo sostenible.....	62
2.1.1. La Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios (EPMSA) del DMQ, en la gestión de los servicios proporcionados por la Corporación Quiport S.A....	63
2.1.2. Procesos de la Corporación Quiport S.A. en el manejo del servicio aeroportuario de Quito	64
2.2. Delimitación geográfica	70
2.3. Caracterización biofísica de la meseta de Caraburo y áreas de influencia	75
2.4. Aspectos demográficos	83
2.4.1. Educación oficial y áreas de influencia.....	88
2.4.2. Condiciones de salud y nutrición de la población.....	90

2.4.3.	Necesidades materiales básicas insatisfechas	90
2.4.4.	Niveles de pobreza y bajo poder adquisitivo	92
2.4.5.	Mano de obra disponible e impacto del desempleo	92
2.4.6.	Vías de comunicación y dinámicas de transporte	94
2.4.7.	Pertenencia histórico-cultural, identidad y patrimonio ancestral	96
2.4.8.	Potencial turístico y economía local.....	99
2.4.9.	Aspectos generales del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito	100
Capítulo 3. Contexto jurídico y referente legal relacionado con la responsabilidad social, ambiental y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.....		103
3.1.	Marco legal de la Responsabilidad Ambiental (RA)	105
3.2.	Marco legal de la Responsabilidad Social (RS).....	109
3.2.1.	Normativas y estudio de impacto ambiental	112
3.3.	Marco legal de los Objetivos de desarrollo Sostenible (ODS)	117
Capítulo 4. La responsabilidad social y ambiental de la Corporación Quiport S.A. y su estatus frente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible		119
4.1.	Sistema de gestión de Responsabilidad Social	119
4.1.1.	Personal y funciones para la Responsabilidad Social	121
4.1.2.	Programas de capacitación en materia de Responsabilidad Social Comunitaria	123
4.1.3.	Métodos, indicadores de desempeño y evaluación de funciones de RSC.....	128
4.1.4.	Presupuestos de actividades de RSC.....	129
4.1.5.	Calificación de proveedores y manejo de cadena de suministros	133
4.1.6.	Alianza entre la Corporación Quiport S.A. y los socios estratégicos	134
4.2.	Gestión de RS hacia el interior de la Corporación Quiport S.A.	137
4.2.1.	Recopilación de información de RSC hacia el interior de la Corporación Quiport S.A.	137
4.2.2.	Acciones y medidas de RSC hacia el interior de la Corporación en las diferentes gerencias	139

4.2.3. Programas, mecanismos de difusión, desempeño de la corporación, metas y resultados	140
4.3. Nivel de gestión de RSC de la Corporación Quiport S.A.....	141
4.3.1. Mecanismos de difusión de la política de RSC y proyectos a las comunidades y partes interesadas	144
4.3.2. Relacionamiento y diálogo con los grupos de interés	145
4.4. Respuesta de la Corporación Quiport S.A. a reclamos e inquietudes comunitarias	148
4.4.1. Los procedimientos de atención a reclamos e inquietudes comunitarias.....	148
4.5. Monitoreo de emisiones contaminantes al aire	150
4.6. Monitoreo de emisiones contaminantes al agua	156
4.7. Manejo de residuos y desechos	162
4.8. Protección y restauración ambiental	165
4.9. Objetivo de Desarrollo Sostenible 6: gestión del agua	171
4.10. Objetivo de Desarrollo Sostenible 7: gestión de energía	172
4.11. Objetivo de Desarrollo Sostenible 8: crecimiento económico.....	176
4.12. Objetivo de Desarrollo Sostenible 9: construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación	184
4.13. Objetivo de Desarrollo Sostenible 13: adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.....	188
Conclusiones	193
Referencias “”	205
Anexos.....	212
Anexo 1. Metas y objetivos de los departamentos de la Corporación Quiport S.A.....	212
Anexo 2. Guía de entrevista dirigida a actores sociales.....	213
Anexo 3. Guía de encuesta dirigida a las comunidades	215
Anexo 4. Resumen de los instrumentos legales	218

Lista de ilustraciones

Cuadros

Cuadro 2.1. Matriz de amenazas geodinámicas	77
Cuadro 2.2. Ejemplo de movilidad, energía y conectividad	96
Cuadro 2.3. Inventario de bienes patrimoniales tangibles e intangibles	97
Cuadro 2.4. Hitos históricos	98
Cuadro 2.5. Atractivos turísticos.....	100
Cuadro 3.1. Reglamento al Código Orgánico Ambiental: elementos integrantes	116
Cuadro 4.1. Recopilación de información hacia el interior de la Corporación mediante comités internos	138
Cuadro 4.2. Mecanismos de diálogo con grupos de interés internos.....	140
Cuadro 4.3. Gestión de impactos de la empresa sobre las comunidades	143
Cuadro 4.4. Relacionamiento con grupos de interés	146
Cuadro 4.5. Instrumentos para la gestión ambiental del AIMS	152
Cuadro 4.6. Afectación de especies de flora y fauna	166
Cuadro 4.7. Impactos económicos generales	178

Figuras

Figura 2.1. Estructura Orgánica Funcional de la Corporación Quiport S.A.	68
Figura 3.1. Esquema de los instrumentos internacionales que rigen la materia ambiental...	112
Figura 4.1. Mecanismos para divulgar y recibir información	148

Fotos

Foto 4.1. Entrevista con funcionarios del GAD de Tababela.....	122
Foto 4.2. Entrevista con funcionarios del GAD de Yaruquí	123
Foto 4.3. Sede de Quiport S.A. en el AIMS de Quito (Tababela).....	124

Foto 4.4. Reunión de los GADs y dirigentes comunales en Tababela	125
Foto 4.5. Lugar de entrevista en la Unidad Educativa Arturo Freile (Tababela).....	126
Foto 4.6. Producción agrícola en Otón de Vélez, cuyos terrenos también están en venta.....	127
Foto 4.7. Entrevista con el personal Centro de Salud Tipo A (Tababela).....	130
Foto 4.8. Parque de Yaruquí.....	132
Foto 4.9. Sede de la EPMSA ubicada dentro del AIMS	135
Foto 4.10. Edificio de la DGAC ubicado en la ciudad de Quito	136
Foto 4.11. Reunión de GADs, gobiernos rurales (CONAGOPARE), actores sociales, dirigentes políticos, academia y comunidad (Tababela).....	145
Foto 4.12. Ejemplo de tráfico de vehículos en los diferentes parqueaderos del AIMS	151
Foto 4.13. Equipo móvil para el monitoreo del ruido generado por el AIMS	153
Foto 4.14. Edificios administrativos y operativos del AIMS	153
Foto 4.15. Ampliación y remodelación de la terminal aérea del AIMS.....	157
Foto 4.16. Disposición de contenedores de almacenamiento temporal de desechos sólidos.	164
Foto 4.17. Verificación de altura de planta reforestada correspondiente al lote N° 8	165
Foto 4.18. Luminarias de ahorro de energía LED instaladas en el IAMS	175
Foto 4.19. Sistema fotovoltaico con unidades de paneles Eco Green Energy ubicado en el AIMS	175
Foto 4.20. Bodegas y depósitos en venta y arriendo en la zona alta de Oyambarillo	179
Foto 4.21. Infraestructura y características del AIMS	185

Gráficos

Gráfico 2.1. Temperatura mínima, media y máxima por mes en Tababela	81
Gráfico 2.2. Proyección de población total por género y grupo de edad a 2015	86
Gráfico 2.3. Estratificación por etnias Parroquia Tababela	88
Gráfico 2.4. Evolución de las tasas de escolaridad	89
Gráfico 2.5. Clasificación por tipo de discapacidades	90

Gráfico 2.6. Necesidades básicas insatisfechas (NBI) Tababela	91
Gráfico 2.7. Distribución de la población económicamente activa PEA por género.....	92
Gráfico 2.8. Clasificación de la población económicamente activa PEA por rama de actividad	93
Gráfico 2.9. Origen de los pasajeros que ingresan	101
Gráfico 4.1. Reconocimiento al desempeño en EHS&RSC.....	129
Gráfico 4.2. Proyectos sociales o ambientales que existen actualmente en su comunidad.	147
Gráfico 4.3. Percepción de los ciudadanos de Tababela, El Vergel, Guambi, Oyambarillo, Otón de Vélez y Yaruquí sobre la contaminación del aire por parte del AIMS..	151
Gráfico 4.4. Percepción de los ciudadanos de Tababela, El Vergel, Guambi, Oyambarillo, Otón de Vélez y Yaruquí sobre la contaminación del agua por parte del AIMS	161
Gráfico 4.5. Percepción de los ciudadanos de Tababela, El Vergel, Guambi, Oyambarillo, Otón de Vélez y Yaruquí sobre el nivel de consumo de agua en el AIMS	172
Gráfico 4.6. Percepción de los ciudadanos de Tababela, El Vergel, Guambi, Oyambarillo, Otón de Vélez y Yaruquí sobre el nivel de consumo de energía eléctrica en el AIMS	176
Gráfico 4.7. Empleos de los pobladores de las comunidades de la zona de influencia en el AIMS	180
Gráfico 4.8. Impactos económicos generados por el AIMS en las zonas de influencia	183
Gráfico 4.9. Aporte del AIMS al crecimiento económico de su comunidad	184
Gráfico 4.10. Percepción sobre el impacto del AIMS sobre el ambiente	190

Imágenes

Imagen 2.1. Personal propio de EPMSA en labores de seguridad aeroportuaria.....	64
Imagen 2.2. Último día de funcionamiento del viejo aeropuerto Mariscal Sucre.....	65
Imagen 2.3. Aterrizaje del primer avión tripulado en el nuevo Aeropuerto de Quito, avión Beechcraft de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC)	66

Imagen 2.4. Jornada de reforestación en la meseta del aeropuerto, actividad en conjunto con la Secretaría de Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito.....	69
Imagen 2.5. Verificación independiente de gases de Efecto Invernadero por la empresa SGS	70
Imagen 2.6. Clasificación de ecosistemas arbustal siempreverde montano del norte de los andes	83
Imagen 2.7. Parroquia rural de Tababela	99
Imagen 2.8. Aeropuerto Internacional Mariscal sucre de Quito	101
Imagen 4.1. Movimiento y preparación de la carga para exportación desde el AIMS	120
Imagen 4.2. Programa compartamos entrega de donativos.....	127
Imagen 4.3. Vehículo camión recolector de carga lateral que opera dentro del AIMS	162
Imagen 4.4. Planta de tratamiento de aguas residuales	171
Imagen 4.5. Estaciones de relleno de botellas de agua	172
Imagen 4.6. Flota de vehículo eléctricos para apoyo en tierra	174
Imagen 4.7. Equipos automatizados para auto chequeo.....	186
Imagen 4.8. Aerolíneas de pasajeros y de carga que operan en el AIMS	188

Mapas

Mapa 2.1. Segmento de mapa físico de la Provincia de Pichincha	71
Mapa 2.2. Ubicación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, en relación a la ciudad de Quito	72
Mapa 2.3. Mapa base, Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito	73
Mapa 2.4. Mapa de Ubicación General Imagen Quickbird.....	74
Mapa 2.5. Mapa geológico, unidades geológicas.....	76
Mapa 2.6. Uso del suelo Parroquia Tababela.....	78
Mapa 2.7. Mapa parroquial de vulnerabilidad sísmica de Tababela, 2004	79
Mapa 2.8. Mapa del recurso hídrico.....	80

Mapa 2.9. Distrito Metropolitano de Quito: límites territoriales con las Provincias, Pichincha, Imbabura, y Santo domingo de los Colorados.....	84
Mapa 2.10. Crecimiento Urbano desde 1760 hasta mayo 2020.....	85
Mapa 2.11. Vulnerabilidad de los elementos esenciales en la movilidad en el DMQ -Los ejes viales.....	95

Tablas

Tabla 2.1. Zonificación y valores correspondientes a peligro sísmico	79
Tabla 2.2. Proyección de crecimiento por parroquia DMQ 2020. Proyecciones referenciales de población a nivel cantonal-parroquial 2010-2020	87
Tabla 2.3. Comparación de Densidad poblacional entre Provincia, Cantón y Parroquia	87
Tabla 2.4. Matriz para descripción de variable de educación	89
Tabla 2.5. Indicadores de pobreza, comparación entre parroquias del área de estudio	91
Tabla 4.1. Inversión en comunidades del área de influencia	131
Tabla 4.2. Contribución al sistema económico social.....	132
Tabla 4.3. Gasto en cadena de suministro	133
Tabla 4.4. Evaluación de proveedores	134
Tabla 4.5. Relación de impactos con enfoque de RSC	141
Tabla 4.6. Calidad del aire del AIMS.....	155
Tabla 4.7. Emisiones de dióxido de carbono (CO2) directas e indirectas	156
Tabla 4.8. Relación de consumo de agua.....	157
Tabla 4.9. Ejemplo de calidad de líquidos vertidos	158
Tabla 4.10. Ejemplo de registro de gestión de derrames	159
Tabla 4.11. Ejemplo de aguas residuales descargadas por número de pasajeros.....	160
Tabla 4.12. Gestión de residuo y método de eliminación (toneladas)	163
Tabla 4.13. Información sobre consumo de energía de fuentes no renovables.....	173
Tabla 4.14. Temas de mayor relevancia para la Corporación.....	177

Tabla 4.15. Ejemplo de valor económico compartido e inversión en comunidades para el 2021.....	178
Tabla 4.16. Indicadores laborales.....	181
Tabla 4.17. Prestaciones sociales voluntarias para empleados	182
Tabla 4.18. Tipo de emisiones de CO2	189

Lista de abreviaturas y siglas

ACA	Airport Carbon Accreditation
ACI	Airport Council International
ABG	Agencia de Bioseguridad Galápagos
AIMS	Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre
ATM	Agencia Metropolitana de Tránsito
BM	Banco Mundial
CCC	Canadian Comercial Corporation
CDB	Convenio sobre la Diversidad Biológica
CERES	Consortio Ecuatoriano para la Responsabilidad social
COPCI	Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones
COA	Código Orgánico del Ambiente
CT	Código de Trabajo
COP 21	Conferencia sobre Cambio Climático
CORPAG	Corporación Aeropuerto y Zona Franca de Quito
DD. HH.	Derechos Humanos
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
DMQ	Distrito Metropolitano de Quito
EHS&SR	Departamento de EHS & Responsabilidad Social
EMASEO EP	Empresa Municipal de Recolección de Residuos Comunes
EPMSA	Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales
EsIA	Estudios de Impacto Ambiental
FAA	Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
GAD	Gobierno Autónomo Descentralizado
GEI	Gases de Efecto Invernadero
GRI	Organización Global Reporting Initiative
HQM	Asociación de Hoteles de Quito Metropolitano
IATA	International Air Transport Association, IATA (a través del Global Airport Monitor
IG-EPN	Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional

INAMHI	Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología
INEC	Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos
INPC	Instituto Nacional de Patrimonio Cultural
LAN	Línea Aérea Nacional
MAE	Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica
NBI	Necesidades básicas insatisfechas
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
ODM	Objetivos de Desarrollo del Milenio
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
ONG	Organizaciones No Gubernamentales
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OIT	Organización Internacional del Trabajo
PEA	Población Económicamente Activa
PIB	Producto Interno Bruto
PMA	Plan de Manejo Ambiental
RA	Responsabilidad Ambiental
RC	Responsabilidad Corporativa
RCOA	Reglamento al Código Orgánico Ambiental
REMMAQ	Red Metropolitana de Monitoreo Atmosférico de Quito
RS	Responsabilidad Social
RSC	Responsabilidad Social Corporativa
RSE	Responsabilidad Social Empresarial
RSO	Responsabilidad Social Organizacional
SIA	Estudios de Impacto Social
SIISE	Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador
SUIA	Sistema Único de Información Ambiental
TI	Tecnologías de la Información
TIC	Tecnologías de la Información y Comunicación
UAB	Unidades Ambientales Biofísicas

Cláusula de cesión de derecho de publicación de tesis

Yo, Miguel Angel Colmenares Araque, autor de la tesis titulada “La gestión integral del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, Ecuador: un estudio de la responsabilidad social y ambiental de la Corporación Quiport S.A. y su estatus frente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, 2018-2022”, declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de Maestría de Investigación en Estudios Socioambientales concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, febrero de 2024



Miguel Angel Colmenares Araque

Resumen

La presente investigación tuvo como objetivo general evaluar el desempeño de la Corporación Quiport S.A., en relación a sus políticas de responsabilidad social y ambiental frente a los ODS para el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito Ecuador, durante el período 2018-2022. Para ello, se planteó la siguiente pregunta de investigación: ¿de qué manera la Corporación Quiport S.A., mediante la gestión integral del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito-Ecuador, ha gerenciado la responsabilidad social y ambiental frente a los ODS durante el período 2018-2022?

El marco teórico se fundamentó en el paradigma socioambiental y en los enfoques de la teoría organizacional y del desarrollo sostenible. Se partió de una revisión documental, asumiendo un estudio mixto y un estudio de caso. Para la recolección de información primaria, se aplicaron entrevistas semiestructuradas y encuestas a los actores clave y tomadores de decisiones.

Con la información recabada, se pudo determinar que el sistema de gestión de responsabilidad social, la gestión de responsabilidad social hacia el interior de la corporación, el nivel de gestión de responsabilidad social comunitaria, así como la respuesta a reclamos e inquietudes comunitarias se viene gestionado pese a limitados presupuestos. El monitoreo de emisiones contaminantes al aire y al agua, el manejo de residuos y desechos y el manejo de la restauración ambiental viene cumpliendo con lo estipulado en los permisos ambientales y plan de manejo ambiental.

Finalmente, en la gestión del agua es conveniente reevaluar la huella hídrica generada. Para la gestión de la energía se precisa modernizar los sistemas. En cuanto al crecimiento económico, es fundamental ahondar en apoyo financiero para la diversificación de microempresas en las comunidades, no necesariamente ligadas al aeropuerto. Las infraestructuras resilientes deben ir a la par con el desarrollado de obras y modernizaciones presentes y futuras del AIMS. Y, las medidas para el cambio climático deben incluir las compensaciones adecuadas que impacten directamente en las comunidades afectadas por las operaciones aeroportuarias.

Agradecimientos

A mí amado Dios Todopoderoso, a San Benito Bendito y a San Miguel Arcángel, por su guía, por su luz y protección, por su compañía inquebrantable en este largo camino.

A mí apreciada tutora Dra. Sara Latorre, por sus grandes aportes y por darme las bases del conocimiento e inspiración para la realización de este trabajo de grado.

Al departamento de Desarrollo, Ambiente y Territorio de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO – Ecuador), quienes hacen posible la realización de la Maestría.

A la Corporación Quiport S.A., en especial al equipo del departamento de EHS & Responsabilidad Social.

A mis estimados profesores, quienes en todo momento me guiaron con su sabiduría y conocimientos, gracias por toda su paciencia y dedicación, con todo mi cariño a la Dra. Ivette Vallejo Real, a la Dra. Anita Krainer y al Dr. Teodoro Bustamante.

A mi estimado amigo Dr. Johnny Barrios, por su apoyo incondicional desde la distancia, quien me ayudó a comprender y asimilar el complejo mundo de las Ciencias Sociales.

De forma muy especial al Subdirector Administrativo financiero MBA. Marcelo Rodas, quien me brindó todo su apoyo y comprensión en el momento más difícil de mi estancia en el Ecuador, sus acciones hicieron posible la materialización de esta tesis.

A mis queridos hermanos ecuatorianos Señora Teresa Cacongo, Darwin Coronel y Katherine Ullauri. Dios les pague por el apoyo, el acompañamiento y la comprensión durante mi estadía en la Residencia FLACSO – Ecuador.

Introducción

Las corporaciones aeroportuarias tanto de Ecuador como de América Latina y el Mundo, enfrentan cambios acelerados, sobre todo los relacionados con estándares socioambientales y de seguridad. Además, los aeropuertos internacionales se caracterizan por generar desarrollo económico, social y cultural, pero también un incesante consumo de recursos naturales y combustible fósil para su operación, lo que genera impactos ambientales y socioculturales. Lo anterior, representa desafíos constantes en la gestión integral de aeropuertos, debido a esto, se establece la necesidad de contar con sistemas de gestión, así como funciones, jerarquía de autoridad, espacios de competencia en cada nivel de la organización, que permita una adecuada gestión de la responsabilidad social, empleando una infraestructura administrativa con responsabilidades que garanticen acciones en beneficio social de las comunidades.

La gestión de responsabilidad ambiental que demandan los proyectos aeroportuarios requiere de análisis de los elementos que permiten la implementación de programas y acciones viables, en pro de identificar, evaluar y minimizar los impactos ambientales y la denominada huella de carbono. En este contexto, abordar la responsabilidad ambiental pasa por la implementación de marcos de reflexión más universales, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), de tal manera que al asumir el compromiso ambiental a nivel global se consideran los distintos convenios y tratados internacionales, como es el caso de la Agenda 2030.

La Corporación Quiport S.A., construyó el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (AIMS) de Quito desde cero, inaugurado en 2013, representando el más novedoso y moderno proyecto de su tipo en los últimos años en América Latina. En la actualidad sus operaciones presentan un ritmo de crecimiento continuo, debido al incremento del tráfico aéreo, a la expansión de nuevas líneas aéreas, al incremento de carga aérea y a cambios tecnológicos. Así, se pretende comprender los desafíos socioambientales a los que se enfrenta dicha Corporación, mediante la gestión integral del AIMS, evaluando parte de su sistema de gestión, con una visión socioambiental y sostenible de las operaciones aeroportuarias.

En este sentido, el problema planteado en la presente investigación radica en el hecho de comprender que los inconvenientes socioambientales vinculados al desarrollo material de los países no son nuevos, por el contrario, tienen antecedentes históricos importantes a una escala intercontinental. Los cambios paradigmáticos entre los siglos XVI-XIX pusieron en discusión las problemáticas relacionadas con las formas de aprovechamiento de los recursos naturales y

el uso de la mano de obra para fines económicos, en menoscabo de la relación individuo-sociedad-ecosistema (Capriles 1994), lo que trajo como consecuencia que la problemática alcanzara una escala mundial.

Con la consolidación del conocimiento científico aplicado en el siglo XX, distintos campos de la vida humana se vieron transformados de forma substancial, entre ellos los relacionados a los medios de transporte y a las comunicaciones. De la navegación marítima y el ferrocarril se pasó al transporte aéreo, lo que generó un verdadero impacto en la movilidad humana. Con el tiempo, los aeropuertos se orientaron al comercio y a la dinámica de las relaciones globalizadoras que se impuso en el mundo después de 1945, las cuales, al dinamizarse y acelerarse tecnológicamente, obligaron a realizar cambios en la infraestructura de las terminales en las principales ciudades del mundo, asociadas al progreso y la modernización, dos conceptos que están implícitos en la perspectiva de crecimiento económico de los países desarrollados y en desarrollo. Por ende, ocupar espacios para el funcionamiento del circuito aeroportuario ha implicado desde entonces pensar y resolver los impactos ambientales y sociales en espacios ecológicamente sensibles.

El AIMS de Quito, bajo la gestión de la Corporación Quiport S.A., representa un ejemplo del alcance que tiene la ingeniería de proyectos aeroportuarios en la actualidad, y los posibles impactos ambientales que puede llegar a generar dicha concesión. No obstante, encuadra, al mismo tiempo, como un signo de modernidad, progreso y desarrollo para la sociedad quiteña y para el país en general, el cual debe ser examinado con rigurosidad desde la perspectiva de los estudios socioambientales.

El Estado ecuatoriano es garante del desarrollo sostenible y defiende como principio constitucional la promoción del desarrollo equitativo y solidario del territorio, la protección del patrimonio natural y cultural del país (Asamblea Nacional 2008, art. 3). En tal sentido, las acciones corporativas de Quiport S.A., deben estar en sintonía con la Constitución vigente, así como de los acuerdos suscritos por la República a nivel internacional en materia social, ambiental y de transporte aéreo.

Prestando atención a los grandes proyectos aeroportuarios, los impactos ambientales constituyen el principal elemento negativo relacionado con esta actividad (Alonso y Ruiz 2012). En consecuencia, las corporaciones y concesionarios del servicio aeroportuario, como es el caso Corporación Quiport S.A., requieren aportar al desarrollo sostenible y prevenir sus impactos ambientales e inequidad sociales.

Con relación a la problemática de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) o Responsabilidad Social Empresarial (RSE) del servicio aéreo, la gestión aeroportuaria demanda procedimientos y prácticas administrativas eficientes que integren a trabajadores, visitantes, autoridades y comunidades aledañas, de manera que puedan generar acciones multidimensionales de mutuo beneficio. En tal sentido, para dar respuesta a las inquietudes y reclamos que surgen desde los actores involucrados, resulta fundamental contar con un sistema de gestión en responsabilidad social comunitaria que logre garantizar mejores niveles de entendimiento con las comunidades, sabiendo que la RSC representa un interés propio/voluntario (Fernández 2009, 20), aportando a las empresas tanto ganancias y prestigio como disminución de riesgos y posibles pérdidas económicas.

Adicionalmente, el problema de la responsabilidad en gestión ambiental, se centra en fortalecer las bases para desarrollar un sistema de gestión que identifique y evalúe las actividades capaces de degradar el ambiente, de igual manera, el control y manejo de insumos, residuos tóxicos y peligrosos, control de áreas afectadas incluyendo planes y programas de mitigación de emisiones contaminantes al aire, agua, gestión de desechos entre otros, contando con elementos que permitan acciones planificadas en la solución de las desviaciones ambientales observadas.

Estos impactos socioambientales inciden en el nivel de gestión y cumplimiento de los ODS, a saber: Objetivo 6: Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento. Objetivo 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna. Objetivo 8: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente. Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. Objetivo 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

Considerando lo expuesto, se ha planteado la siguiente pregunta de investigación: ¿de qué manera la Corporación Quiport S.A., mediante la gestión integral del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito-Ecuador, ha gerenciado la responsabilidad social y ambiental frente a los ODS durante el período 2018-2022?

Ahora bien, el objetivo general que persigue la presente investigación se enfoca en evaluar el desempeño de la Corporación Quiport S.A., con relación a sus políticas de responsabilidad social corporativa y gestión ambiental y su estatus frente a los ODS para el AIMS de Quito Ecuador, durante el período 2018-2022. Por su parte, se presentan tres objetivos específicos:

1. Identificar las formas en que desde la Corporación Quiport S.A., se contribuye a los procesos de responsabilidad social comunitaria. 2. Examinar los aportes de la Corporación Quiport S.A., en la responsabilidad de gestión ambiental. 3. Investigar la implementación de los ODS en los procesos de responsabilidad social y ambiental de la Corporación Quiport S.A.

La justificación se fundamenta en el hecho de que el abordaje de la responsabilidad social se debe plantear de manera transdisciplinaria e integradora ante las corporaciones, las comunidades y los grupos de interés, en función de los impactos en el componente humano y socioambiental. La justificación referida a la gestión ambiental implica determinar si las operaciones aeroportuarias cumplen el marco normativo, tienen los programas apropiados y si son implementados de forma adecuada en función de la política y objetivos de gestión ambiental.

Asimismo, de cara a los ODS y al ámbito corporativo, la justificación radica en el hecho de contribuir con la medición del cumplimiento de dichos objetivos globales en corporaciones aeroportuarias. La gestión integral de los aeropuertos permite evaluar el desempeño del concesionario del servicio aeroportuario de Quito, con relación al estatus de los ODS, en este sentido, el AIMS de Quito, representa un caso interesante de estudio, debido a las cualidades y dimensión industrial aeroportuaria, constituyéndose en un precursor de desarrollo social y económico dentro de un espacio ambiental para el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). Por lo tanto, la propuesta realizada puede sumar elementos para comprender la orientación que trazan los ODS. Esto va a permitir observar posibles afectaciones sociales y ambientales propias de las operaciones aeroportuarias, lo que le otorga valor a un trabajo documental y de campo viable, y abre la posibilidad de obtener datos de primera mano que pueden nutrir el ámbito de investigación.

Por otra parte, los estudios realizados de los aeropuertos internacionales a nivel general y al de Quito, en lo particular, permiten observar que si bien estas investigaciones aportan información relevante en este contexto, ya que consideran factores de infraestructura, transformaciones socio-económicas, seguridad operacional y ocupacional, crecimiento urbano y contaminación sónica (Ponce Galarza 2011; Guerra 2012; Proaño Proaño 2013; Jiménez 2014; Carrera y Torres 2016; Morales Castillo et al. 2019), no han investigado sobre la gestión social y ambiental, los niveles de servicio, las capacidades técnicas colectivas de la Corporación Quiport S.A., en lo social, ambiental y su estatus frente a los ODS, lo que representa la contribución del presente estudio. Además, también se pueden aportar elementos

teóricos y prácticos para la toma de decisiones, y para una mejor orientación de los actores que participan en la concesión del servicio aeroportuario de Quito.

La revisión general y específica de la temática en estudio ha permitido establecer una línea de análisis que relaciona la historia de la aeronáutica, la relación transporte aéreo-desarrollo comercial-progreso, a lo cual se suma la preocupación en las últimas décadas por el impacto ambiental a nivel infraestructural y en la cotidianidad de las zonas urbanas donde operan los aeropuertos de gran escala. Jiménez y Suárez (2011), han señalado que a pesar de los esfuerzos realizados a principios de la década de los 2000 para comparar los resultados de los servicios en aeropuertos internacionales por IATA (International Air Transport Association, IATA (a través del Global Airport Monitor), o trabajos que aplican una encuesta similar en aeropuertos estadounidenses, “no existe (hasta donde se pudo conocer) un análisis comparativo global sobre qué factores afectan a la calidad aeroportuaria” (Jiménez y Suárez 2011, 2). En efecto, los servicios aeroportuarios pueden ser medidos desde diferentes perspectivas y, por tanto, los usuarios tienen percepciones distintas en función de cada visión “por lo que no existe una definición universal exacta para el resultado de la actividad del aeropuerto” (Jiménez y Suárez 2011, 2).

Si se analizan otras investigaciones como la de Regales (2015), es posible observar que la presente investigación queda justificada al atender el aspecto socioambiental, ya que este tema involucra “Describir el marco del derecho aeronáutico, siempre en crecimiento” (Regales 2015, 11). Además, como expone el autor: “implica en la práctica un recorrido por la generalidad de todas las especialidades jurídicas” (Regales 2015, 11). De esta forma, se establece una línea de trabajo y de análisis sistemático que tiene una estrecha relación entre el derecho aeronáutico con otras ciencias del derecho y apunta a conocer las concesiones aeronáuticas, la expropiación en materia de servidumbres aéreas, la concesión de franjas aéreas, al medio ambiente, al urbanismo y la seguridad (Regales 2015).

De igual manera, Acero, Fajardo y Romero (2018), han referido cómo la aviación comercial en América Latina ha tenido un crecimiento significativo en los últimos años. Para ellos “según cifras del Banco Mundial, en la última década se ha presentado un crecimiento de tráfico de pasajeros del 142% entre los años 2005 y 2015 lo cual significa que la cifra de pasajeros total transportados se ha incrementado más del doble en diez años” (Acero, Fajardo, y Romero 2018, 7). Visto así, la información histórica permite señalar que “el mercado de transporte aéreo latinoamericano es un sector de la economía crítico el cual debe ser

intensamente investigado y atendido para su óptimo crecimiento y desarrollo” (Acero, Fajardo, y Romero 2018, 7), razón por la cual el estudio queda igualmente justificado.

Por su parte, Acuña (2020, 1) señala que históricamente los aeropuertos “dado el gran tamaño de superficies que demandan para su funcionamiento, y habida consideración de los riesgos e impactos que puede traer su operación para el entorno, se emplazaron al momento de su construcción en zonas alejadas de las ciudades”, así deja claro la importancia de esta temática en la investigación, sobre todo si se considera que “el crecimiento de la población y la necesidad de dar soluciones a demandas de vivienda y desarrollo urbano hizo que los aeropuertos se empezaran a rodear de asentamientos humanos” (Acuña 2020, 1), hecho que sitúa el debate también a nivel del cambio socioeconómico que experimentan las ciudades.

De igual forma, y en sintonía con los autores mencionados, Barberán y Zambrano (2016, 17), llaman la atención sobre como:

[...] la evolución que han experimentado los diferentes sectores en una economía ha motivado que el transporte aéreo sea parte de este cambio y se convierta en un sector generador de actividades concadenadas, siendo necesario mejorar la infraestructura de los aeropuertos con equipamiento idóneo y variedad de servicios que sirvan de soporte para generar los resultados esperados.

Este hecho hace que los análisis del régimen jurídico del transporte aéreo se vean como una parte del estudio de este sector estratégico para América Latina y en particular para Ecuador. Revelo (2019, 11) ha planteado cómo desde el enfoque de la sostenibilidad “el transporte aéreo no es una actividad sostenible en el tiempo, pues los combustibles que se utilizan para el funcionamiento de las aeronaves provienen del petróleo que es un recurso natural no renovable”. De tal manera que, este estudio cobra un doble valor, ya que, por un lado, se amplía el rango de comprensión de su alcance socioambiental y, por otro, suma elementos al debate sobre cómo la aviación comercial aumenta conforme ha pasado el tiempo, lo que hace evolucionar las normativas y las posibilidades de dar diferentes respuestas a la comunidad internacional frente al cambio climático.

Como señala la citada autora, “las medidas adoptadas están destinadas al mejoramiento de la producción de combustibles sostenibles, lo cual hará posible la reducción de los efectos en el cambio climático” (Revelo 2019, 67), lo que permite que todo estudio que vaya en sintonía con la movilidad sostenible debe tener como objetivo el uso racional de los medios de transporte, entre ellos el aéreo.

Finalmente, en el contexto ecuatoriano, se deben considerar seriamente los delitos aeronáuticos, ya que como expone Pereira (2022, 2) “la regularización de la actividad aérea constituye un gran avance para la seguridad y eficiencia en el uso de la aeronáutica”. Actualmente, existen delitos asociados a la aviación, los cuales atentan en contra de la seguridad, resultado de la acción de las corporaciones que administran los aeropuertos, lo que despierta la necesidad de analizar los tipos penales de la respectiva materia en el Ecuador. En tal sentido, se comparte la idea de que el eje es el bien jurídico tutelado, la seguridad en vuelo, la de terceros en la superficie y la del Estado (Pereira 2022).

En cuanto a la metodología empleada en la presente investigación, la unidad de observación es la responsabilidad social y ambiental que tiene la Corporación Quiport S.A. y su estatus frente a los ODS. Al respecto se evaluó el desempeño de la concesionaria del servicio aeroportuario mediante la gestión integral del AIMS de Quito, Ecuador. Este proyecto de investigación se llevó a cabo en el Ecuador, provincia de Pichincha, DMQ, Parroquia Tababela vía a Yaruquí, a 24 kilómetros de la capital. En este lugar es donde la Corporación Quiport S.A., tiene a su cargo la administración, mantenimiento y operaciones del servicio aeroportuario de Quito.

En este sentido, la investigación constituye un caso de estudio que, según la tipología de Yin (2003), presenta un caso Tipo I (caso único y global). Es un “caso ilustrativo” (Yin 2008) ya que ilustra la dinámica de un aeropuerto moderno en la actualidad. Esta perspectiva metodológica se apoya en el Paradigma Socioambiental (Iñiguez Rojas 1996; Pérez Espinoza, Espinoza Carrión, y Peralta Mocha 2016; Araya Vargas et al. 2022; Bugallo 2022), el cual dialoga con los enfoques de la Teoría Organizacional (Chiavenato 2006) y con el Desarrollo Sostenible (Organización de las Naciones Unidas 1992; Rojas Hernández y Parra Barrientos 2003). Por tal motivo, se asumió un estudio mixto siguiendo las orientaciones de Hernández-Sampieri y Mendoza (2018), combinando técnicas y fuentes cualitativas (entrevistas) con técnicas de recolección de datos cuantitativas (encuestas).

Con respecto a la recolección de datos secundarios, se llevó a cabo una *revisión documental* (Corbetta 2007, 307) de fuentes en estudios empíricos, donde se analizaron fuentes bibliográficas, hemerográficas y electrónicas, considerando las bases de datos: FlacsoAndes, Repositorio FLACSO, Repositorio UASB, La Referencia, Redalyc, Tesouro de la UNESCO, Scopus, JSTOR, DUKE University Press, Taylor Francis Online, ciao, Sage Journal, Word Scientific entre otras. Finalmente, un registro fotográfico que fue cotejado con la recolección de información primaria y secundaria.

Para las técnicas de recolección de datos primarios, se aplicaron catorce entrevistas y treinta nueve encuestas. Las entrevistas fueron aplicadas a través de una guía de preguntas abiertas a los actores clave y tomadores de decisiones de la Corporación Quiport S.A., Municipio de Quito, Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios (EPMSA), Secretaría de Ambiente del Municipio de Quito, Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica, dirección General de Aviación Civil, Gobiernos Autónomos Descentralizados GAD.

En cuanto a la aplicación de las encuestas, los participantes fueron seleccionados de contratistas de la Corporación Quiport S.A., comunidades que el investigador consideró relevantes para el estudio, y se consultó a dirigente políticos, líderes y lideresas comunales, trabajadores y ex trabadores del AIMS, estudiantes, profesores de liceo y universidades, transportistas, trabajadores agrícolas, comerciantes entre otros. En consecuencia, fue una muestra no probabilística y dirigida (Hernández, Fernández y Baptista 2014, 177).

De esta manera, se desarrolló un estudio mixto, donde las entrevistas representaron la recopilación de información cualitativa, que luego se analizó en función de los objetivos de la investigación. Las encuestas constituyeron la recolección de información cuantitativa que fue tabulada y analizada a través de estadística descriptiva.

Para dar cumplimiento a los objetivos propuestos, se recurrió a fuentes primarias que permitieron operacionalizar los conceptos del presente estudio. Para ello, se aplicaron entrevistas semiestructuradas y encuestas con preguntas cerradas (Hernández, Fernández y Baptista 2014) con la finalidad de analizar los siguientes elementos: desde el punto de vista de la *responsabilidad social*: 1. Sistema de gestión de responsabilidad social, 2. Gestión de responsabilidad social hacia el interior de la corporación, 3. Nivel de gestión de responsabilidad social comunitaria, y, 4. Respuesta a reclamos e inquietudes comunitarias. Desde el punto de vista de la *responsabilidad en gestión ambiental*, se examinaron los siguientes aspectos: 1. Monitoreo de emisiones contaminantes al aire, 2. Monitoreo de emisiones contaminantes al agua, 3. Gestión de residuos y desechos, y, 4. Gestión de remediación ambiental. Finalmente, con relación al *estatus frente a los ODS*, se investigó la relación y nivel de cumplimiento de los siguientes ODS: ODS 6 gestión del agua. ODS 7 gestión de energía. ODS 8 crecimiento económico. ODS 9 infraestructuras resilientes, y, ODS 13 medidas para el cambio climático (Organización de las Naciones Unidas 2015).

La estructura de la tesis se ha organizado siguiendo un esquema capitular que recoge los planteamientos centrales de la investigación. Se parte con el capítulo uno, referido al Marco Teórico, donde se exponen los aspectos paradigmáticos de la investigación, considerando el paradigma socioambiental, el enfoque de la teoría organizacional y el enfoque del desarrollo sostenible. Esto implica considerar los alcances de la gestión ambiental y los componentes sociales que le son inherentes. A ello se suman un conjunto de consideraciones respecto a la Responsabilidad Social (RS) y la RSE, lo que incluye valorar los aspectos biofísicos y los ODS como parte del problema de estudio.

El capítulo dos, contentivo de la contextualización del área de estudio, aborda desde una perspectiva espacial y temporal, el DMQ y cómo se han llevado las políticas internas, el papel del liderazgo y el grado de compromiso político existente de cara al desarrollo sostenible. De esta manera, se asume el papel de la EPMSA en la gestión de los servicios proporcionados por la Corporación Quiport S.A., así como el manejo del servicio aeroportuario de la capital ecuatoriana. Esto implica considerar una delimitación geográfica y una caracterización biofísica de la meseta de Caraburo y áreas de influencia.

Asimismo, se consideran los aspectos demográficos, la educación oficial y las áreas de influencia, lo cual demanda prestar atención a las condiciones de salud y nutrición de la población en las áreas de estudio y subrayar las necesidades materiales básicas que aún se encuentran insatisfechas. Entre los puntos más relevantes desarrollados en este capítulo se encuentran los niveles de pobreza y el bajo poder adquisitivo de la población, la situación de la mano de obra disponible y el impacto del desempleo entre la población económicamente activa. De igual manera, se resalta la importancia de las vías de comunicación y las dinámicas de transporte. Todo ello se contextualiza a partir de los niveles de pertenencia histórico-cultural, identidad y patrimonio ancestral que tiene la localidad en estudio, así como el potencial turístico y la economía local, aspectos generales que son vinculantes en la dinámica operacional del AIMS de Quito.

Por su parte, el capítulo tres, vinculado al contexto legal, se exponen tanto el marco legal de la Responsabilidad Ambiental (RA) como el marco legal de la RS. A ello se suma la importancia del reconocimiento de categorías constitucionales como el Buen Vivir y los principios ambientales que rige las leyes orgánicas del país en materia ambiental. Es así como cobra fuerza la idea de la garantía de la biodiversidad y el valor de los instrumentos internacionales, entendidos como normas infra constitucionales y supra legales que dan sustento a las leyes orgánicas, las leyes ordinarias y las normas regionales.

En el capítulo cuatro, relacionado con la RS y RA de la Corporación Quiport S.A., se examina el estatus de la misma frente a los ODS, lo que obliga a abordar la importancia que tienen los sistemas de gestión de RS, el personal y las funciones para que esa RS sea efectiva. Por ende, se busca resaltar el papel que juegan los programas de capacitación en materia de RSC, así como los métodos, indicadores de desempeño y la evaluación de las funciones relacionadas con la RSC.

Este capítulo se conformó por tres objetivos de investigación. El primer objetivo buscó identificar las formas en que desde la Corporación Quiport S.A., se contribuye a los procesos de RSC. De esta manera, se procedió a investigar el sistema de gestión de RS, la gestión de RS hacia el interior de la Corporación, el nivel de gestión de RSC, así como la respuesta a reclamos e inquietudes comunitarias.

Para el objetivo número dos, que examinó los aportes de la Corporación Quiport S.A., en la responsabilidad de gestión ambiental, se investigaron las áreas de monitoreo de emisiones contaminantes al aire, el monitoreo de emisiones contaminantes al agua, el manejo de residuos y desechos, como también el manejo de la restauración ambiental.

Seguidamente, el objetivo número tres investigó la implementación de los ODS en los procesos de responsabilidad social y ambiental de la Corporación Quiport S.A. En este caso se determinó el nivel de gestión y cumplimiento tomando en cuenta los siguientes. Objetivo 6: Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento. Objetivo 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna. Objetivo 8: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente. Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. Objetivo 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

Es así como la tesis incorpora apartados dedicados a las acciones y medidas de RSC a nivel interno, a lo que se suman los programas, los mecanismos de difusión y el desempeño de la corporación, lo que incide en las metas y los resultados, haciendo posible reconocer el nivel de gestión de RSC presente en la Corporación Quiport S.A. En consecuencia, se puede conocer de manera analítica cómo se dan los mecanismos de difusión de la política de RSC y los proyectos en las comunidades, así como reconocer el rol que juegan las partes interesadas.

Finalmente, se presentan las conclusiones del estudio abordado, donde se plasman los hallazgos de la investigación.

Capítulo 1. Marco teórico

Para el desarrollo de la presente investigación se han considerado a nivel teórico el paradigma socioambiental, el enfoque de la teoría organizacional y el enfoque del desarrollo sostenible. Con relación al paradigma, se debe reconocer que la cuestión ambiental se desarrolla en la búsqueda de la profundización de la dimensión social, esto hace que se privilegie lo humano en su doble condición de protagonista y espectador de los cambios Iñiguez (1996). Es así como se puede situar una dimensión socioambiental de los problemas humanos, lo cual permite reconocer una vía esclarecedora, no sólo para las interpretaciones, sino para las acciones constantes (Iñiguez 1996). Por consiguiente, las investigaciones encaminadas a realizar diagnósticos del medio ambiente, así como pronósticos, evaluaciones de impacto ambiental, optimización del medio ambiente y un mejor ordenamiento para la gestión ambiental, se asumen como un parte de un proceso que integra los avances de las últimas décadas.

Por ende, se han de considerar las organizaciones en sus operaciones comerciales y el lugar que ocupa en su agenda la consideración de la responsabilidad social empresarial (Pérez, Espinoza y Peralta 2016). Por ello se requiere de una toma de conciencia del impacto que causa cada industria al medio ambiente, a los recursos y a la sociedad en general (Pérez, Espinoza y Peralta 2016). Así, lo socioambiental se vincula de manera directa con la organización y la Responsabilidad Corporativa (RC), un tema que no es exclusivo de Ecuador, sino que está presente a nivel regional (Araya et al. 2022) y a nivel global desde inicios del siglo XX (Bugallo 2022).

La historia ambiental se asume a nivel teórico y metodológico por su alcance y pertenencia social, a lo que se suman la geografía, la antropología, la economía, la política, las ciencias ambientales, entre otras disciplinas. Resalta así en el análisis las “relaciones entre naturaleza y sociedad, desde una perspectiva diacrónica, en diferentes contextos y con varias duraciones” (Cuvi et al. 2022, 1), lo que abre el compás de discusión de la relación entre la gestión que lleva adelante las corporaciones y su concepción del medio ambiente. Así, el análisis de la relación entre RSE y su enfoque ambiental, permite obtener otra mirada del problema y una prospectiva a futuro (Pérez, Espinoza y Peralta 2016).

Con relación a la teoría organizacional, resalta la necesidad de establecer estrategias o planes que integren los objetivos de una función empresarial, donde la organización y las políticas

van de la mano al momento de realizar acciones. Los recursos organizacionales demandan competencias internas para anticiparse a los cambios ambientales, por ende, “cuanto más dinámico y mutable se hace el ambiente, más necesaria se hace la estrategia organizacional (Chiavenato 2006, 522).

En cuanto al desarrollo sostenible, considerando el escenario global actual, se hace impostergable el manejo sustentable de los recursos para satisfacer las necesidades presentes sin comprometer la habilidad de las futuras generaciones. De esta manera:

[...] sustentabilidad es sinónimo de moderación, de prudencia, ya que por un lado se trata de utilizar los recursos renovables a la misma velocidad de su renovación y por otro, de consumir los no renovables con las limitaciones que impone el considerarlos bienes de toda la humanidad de difícil y lento reemplazo (Rojas y Parra 2003, 257).

Este enfoque permite la articulación de ideas en el “contexto de una sociedad global industrial y de información” (Rojas y Parra 2003, 257). El informe del Programa de las Naciones Unidas para el Medioambiente GEO-2000, destacó en su momento, entre otras cosas, que el tiempo para una transición racional bien planificada hacia un sistema sustentable se estaba acabando con rapidez, actualmente los cambios climáticos evidencian esta realidad.

En tal sentido, el paradigma socioambiental, el enfoque de la teoría organizacional y el enfoque del desarrollo sostenible se interrelacionan de manera coherente y viable ya que permiten evaluar la gestión del AIMS de Quito, Ecuador, la responsabilidad social y ambiental que le demanda, y, su estatus frente a los ODS.

1.1. Desarrollo sostenible y gestión ambiental del desarrollo

El Desarrollo Sostenible representa actualmente uno de los paradigmas de la planificación de los Estados. Como teoría, permite reconocer la importancia de los procesos que guían la toma de decisiones para el crecimiento, considerando las áreas ambiental y socialmente afectadas, la gestión ambiental, los principios de conservación del medio ambiente y la armonía con la comunidad (Strange y Bayley 2014). En el marco del desarrollo sostenible, se subraya una visión integral de la economía, de la sociedad y del medio ambiente (Strange y Bayley 2014). Por ello, su consecución requiere de estrategias efectivas, toma de decisiones inmediatas, objetivos y metas claras, la participación de los principales actores involucrados y la consecución eficiente de los recursos que demandan los proyectos de desarrollo local, nacional y regional.

1.1.1. Desarrollo Sostenible

Al preguntarse ¿qué es el desarrollo sostenible?, autores como Sachs (2017, 18) lo definen como un concepto analítico y normativo básico dentro de esta era: “Es tanto una forma de entender el mundo como un método para resolver los problemas globales”. El nivel internacional se erige como una creación de las Naciones Unidas que marca la agenda de desarrollo sustentable en países donde se evidencia el riesgo a la vida y a la preservación de la naturaleza.

Como señala Sachs (2017), marca una era y abre un futuro que está en juego, incorporándose en el desarrollo sostenible a la agenda política mundial. Actualmente, la diplomacia económica mundial se debate entre el pensamiento y la acción. Según los datos aportados por el citado autor, “7.200 millones de personas tratan de progresar económicamente y lo hacen en una economía mundial cada vez más interconectada a través del comercio, las finanzas, las tecnologías, los flujos de producción, las migraciones y las redes sociales” (Sachs 2017, 18).

Pero la economía moderna supone una demanda de recursos importante para el sostenimiento del propio planeta, lo que se ha convertido en un factor a considerar en los estudios socioambientales. El hecho de que la gigantesca economía mundial esté provocando una crisis ambiental proporcional a su crecimiento, hace que los impactos sean equivalentemente significativos, lo que justifica poner sobre la mesa de debates el desarrollo sostenible. Así, “la era del desarrollo sostenible”, como la denomina Sachs (2017), está poniendo a prueba el futuro, por lo que urge incluir su discusión en la agenda política mundial.

El concepto de desarrollo sostenible plantea la denuncia de escenarios inéditos que obligan a replantear los principios en los que se basa la idea de desarrollo a nivel sociopolítico y socioambiental. Si se considera el clima global cambiante y la degradación ambiental por la actividad humana debido, en parte, a los megaproyectos, se puede notar que, si bien benefician a los países, pueden ser también la causa de desequilibrios medioambientales severos, de inequidad y pobreza. Los conceptos asociados a lo sustentable cobran cada vez mayor interés como subrayan Strange y Bayley (2014, 5):

[...] el concepto de la sostenibilidad como ciencia surge durante los últimos años y, en consecuencia, no sólo importantes universidades y revistas especializadas, sino también agencias gubernamentales alrededor del mundo, han adoptado la ciencia de la sostenibilidad como un pilar de la discusión académica y la aplicación de políticas públicas para conciliar el progreso económico, la equidad social y la preservación ambiental.

Por consiguiente, se debe señalar que los conceptos de sostenibilidad se han aplicado a lo largo de varias décadas, no como una ciencia, sino como una guía de acciones que orientan el desarrollo acorde con las limitantes ambientales y sociales presentes en cada momento. De esta manera, se pueden afrontar, desde una mirada teórica, cómo a la hora de abordar las organizaciones modernas, el tema de la sostenibilidad está siempre presente, ya que sus operaciones comerciales deben tener como prioridad la consideración de la RSE y situar dentro de su gestión el problema ambiental. Esto debe hacerse a partir de una “conciencia transparente del impacto que causa cada industria al medio ambiente, a los recursos y a la sociedad en general” (Pérez, Espinoza y Peralta 2016, 176).

En este sentido, la relación entre gestión y RA, en el marco de los proyectos aeroportuarios, se asume dentro de los programas y acciones que permiten identificar, evaluar y minimizar los impactos ambientales, lo que establece un vínculo directo con la implementación de los ODS defendidos actualmente por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), con el fin de lograr un mayor compromiso a nivel global mediante convenios y tratados internacionales (Organización de las Naciones Unidas 2015).

Ciertamente, el Estado ecuatoriano es garante del desarrollo sostenible y defiende como principio constitucional la promoción del desarrollo equitativo y solidario del territorio, así como la protección del patrimonio natural y cultural del país (Asamblea Nacional 2008, art. 3). De esta manera, las acciones llevadas a cabo por corporaciones como Quiport S.A., deben estar en sintonía con la normativa ecuatoriana, así como de los acuerdos suscritos por la República a nivel internacional en materia social, ambiental y de transporte aéreo.

Así, el desarrollo va de la mano de la gestión ambiental ya que se busca fortalecer las acciones que permiten disminuir las distintas formas en que se degrada el ambiente, lo que incluye el control y manejo de insumos y residuos tóxicos y peligrosos para la vida en todas sus formas. Por tal motivo, el control de las áreas afectadas debe hacerse sobre la base de la planificación, con el fin de proteger el aire y el agua de manera prioritaria. Ya que “el impacto de los proyectos, programas, planes y políticas (intervenciones planificadas) en el bienestar social de las comunidades se ha convertido en un área de creciente preocupación” (Arce-Gomez, Donovan y Bedggood 2015, 85).

De tal manera, se debe advertir las consecuencias medioambientales negativas del desarrollo económico y la globalización acelerada, factores que generan muchas veces contradicciones que se convierten en trabas para el crecimiento sostenible. Las acciones vinculadas con la

industrialización y la inversión de alta factura como los megaproyectos plantean un escenario de debate complejo donde se pone en tela de juicio la relación entre medio ambiente, desarrollo y sostenibilidad (Rojas y Parra 2003). Por ende, analizar este problema pasa por reconocer que la búsqueda de beneficios económicos por parte de las empresas debe ir acompañada de una ética ambiental clara. Como expone Appiah (2014, 217):

El surgimiento del desarrollo sostenible ha llevado el verdadero beneficio del desarrollo más allá de las ganancias económicas para incluir aspectos como la viabilidad social, ambiental transgeneracional. La evaluación de los impactos acumulativos de los proyectos ayuda a garantizar el equilibrio entre los beneficios económicos, sociales, ambientales y transgeneracionales, al tiempo que se toman medidas para minimizar el costo.

Es así como se establece una RSE que combina los planes nacionales de acción, los intereses privados y las políticas públicas en la moldura de las estrategias aerocomerciales, la gestión aeroportuaria y el cuidado del ambiente de la región donde opera una terminal aeroportuaria. Esto es lo que se conoce como la gestión sostenible de los aeropuertos, la cual se puede observar y medir considerando su complejidad y alcance.

En este contexto, los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible *in situ*, esto es posible debido a que le asiste el derecho humano a una vida saludable y productiva en equilibrio con la naturaleza, lo que constituye un derecho universal. No obstante, el aprovechamiento de los recursos amerita de políticas de gestión ambiental y de compromiso diario que sirvan de apoyo para velar por la regulación de impactos ambientales. En este punto se acrecienta el debate, ya que el derecho al desarrollo debe ejercerse equitativamente considerando las necesidades de desarrollo de las generaciones presentes y futuras (Organización de las Naciones Unidas 1992).

Alcanzar el desarrollo sostenible pasa por conservar, proteger y restablecer la salud y la integridad del ecosistema de la Tierra, reconociendo las responsabilidades comunes pero diferenciadas de los países. El desarrollo sostenible, incluye pensar el impacto de las tecnologías en los medios de transporte, así como en los recursos financieros de que disponen, a lo que se suma el intercambio de conocimientos científicos y la innovación (Organización de las Naciones Unidas 1992).

Por otro lado, incluye situar el papel de las normas aplicadas por algunos países para adecuarse a la dinámica social y económica vigente. Los aeropuertos se encuentran dentro de un sistema económico internacional abierto que impulsa el crecimiento económico y pueden

ayudar a fortalecer el desarrollo sostenible de los países, sin embargo, deben resolver los problemas internos y adecuarse a su propia realidad socioambiental.

De tal manera, esta perspectiva demanda pensar el problema a partir del concepto de gestión (Mora-Pisco, Duran-Vasco y Zambrano-Loor 2016), e incluye reflexionar en torno a como “la gestión se sirve de diversos instrumentos para poder funcionar” (Mora-Pisco, Duran-Vasco y Zambrano-Loor 2016, 513). De tal manera, es posible relacionar el crecimiento económico, la sostenibilidad ambiental y el desarrollo sustentable en el marco de tres ámbitos comunes: economía, ecología y desarrollo. Este hecho puede ser examinado en un ámbito como el aeroportuario debido a la relevancia de la infraestructura de los medios de transporte aéreos, el impacto que producen las dimensiones de sus instalaciones y su propia dinámica interna de funcionamiento comercial.

Por esta razón, se requiere situarlo dentro de las perspectivas de la sostenibilidad económica o las llamadas economías verdes. A propósito de este punto Ruano (2012) ha señalado la necesidad de abordar los aeropuertos verdes desde un marco que permita una evaluación ambiental y desde de una interpretación transversal, incluyendo en el debate la definición del concepto de sostenibilidad en la edificación, basado en un enfoque transdisciplinario y social, así como una descripción del modelo de evaluación del edificio.

Es así como el concepto de sostenibilidad se ha venido institucionalizando a nivel internacional a través de una Agenda de Desarrollo Sostenible que empezó con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) y que hoy encuentran terreno fértil en la discusión sobre los ODS. En tal sentido, se plantean fuertes críticas sobre el desarrollo económico actual y su relación con la sustentabilidad ambiental, lo que está estrechamente enlazado con la gestión ambiental. Por ende, la dinámica de transporte aéreo, al estar enlazada con la dinámica de crecimiento económico global, obliga a poner el acento en los proyectos de infraestructura aeroportuaria y los niveles cada vez más elevados de gestión asociado directamente con la responsabilidad de la empresa y los planteamientos holísticos y normativos de la ética empresarial. Es así como la RSE en materia aeroportuaria se vincula de manera directa con la gestión económica, la dinámica empresarial, la comunicación y el ambiente.

1.1.2. Gestión socioambiental del desarrollo

La gestión socioambiental no se asume solo como un asunto de ejecución, sino como un cambio de paradigma sobre lo sustentable. Este cambio parte de una crítica a la modernidad,

entendida como una etapa de la historia donde la situación actual del mundo muestra una profunda y creciente brecha entre países avanzados y empobrecidos, deterioro medioambiental, desencanto de amplios sectores de población respecto al modelo político y social y conflictos armados de gran escala (Touraine 1993).

Esto incluye pensar en la sustentabilidad de la naturaleza y permite proyectar un entorno vital donde el trabajo social se hace parte de una cultura de gestión responsable de los recursos (Pérez *et al.* 2018). Por ende, hacer cumplir con la legalidad y los estándares éticos a las empresas los convierte en actores positivos en la dinámica del crecimiento económico razonable, así como una instancia con capacidad de maniobra para enfrentar los retos del porvenir, haciendo posible que algunos proyectos de envergadura se adecuen perfectamente con los objetivos planteados en la Agenda 2030 de las Naciones Unidas (Organización de las Naciones Unidas 2018).

Por consiguiente, la desregulación de la protección ambiental y la destrucción de los modos de vida ecológicamente sostenibles, así como la desarticulación de comunidades agrícolas, constituyen un problema en la actualidad, con proyecciones en el futuro inmediato. Como ha señalado Argandoña (2012): la responsabilidad que caracteriza a la RS incluye la legal, como señala la definición de la ISO26000, pero “va más allá de la legal: es ética, porque refleja un deber moral; y es social, en cuanto que la organización se siente solicitada, interpelada, reclamada por la sociedad” Argandoña (2012, 2). De esta manera la sociedad busca una rendición de cuentas con transparencia.

Debido a ello, la destrucción, desviación y apropiación de los ecosistemas en un mundo dominado por el comercio global, traza un debate filosófico y ético sobre el modelo económico dominante. La actual racionalidad instrumental, la cual ha permitido justificar y legitimar toda clase de acción transformadora del medio, demanda ajustes en escenarios de múltiple nivel. En este momento, la ciencia y la tecnología juegan la doble función de orientar y usufructuar la tierra como instrumentos de precisión capaces de llevar a cabo una obra transformadora (Rojas y Parra 2003).

En este sentido, se asume el punto de vista de Castrillón, Pineda-Henao y Londoño-Cardozo (2020), en cuanto a la necesidad de pensar en una construcción organizacional de la RS, lo que permite observar de cerca las dimensiones del problema sin importar el tamaño ni la naturaleza de la empresa, desde los altos niveles jerárquicos hasta los más bajos niveles de la organización. Después de todo, en la actualidad debe fomentarse la responsabilidad

socioambiental, no solo como parte de la imagen corporativa, sino como una práctica vital que permita obtener ventajas competitivas sin menoscabo del contexto que la alberga y la avenencia que la sostiene en el tiempo.

1.2. Gestión ambiental (regulatoria y voluntaria)

La gestión ambiental, alude al hecho de que “La naturaleza es objeto y los humanos objeto-sujeto de la gestión ambiental. [...] de nuestra actuación como sujetos dependerá la sustentabilidad de la naturaleza y de la sociedad, ambos objetos de la gestión” (Muriel 2006, 1). Aquí se afirma que, debido a esta concepción, “se ha ido imponiendo el concepto y la práctica de la gestión ambiental, a la luz del desarrollo sustentable” (Muriel 2006, 1).

En este contexto, la gestión ambiental constituye un proceso que busca encontrar formas de prevención, resolución, mantenimiento y fortalecimiento del desarrollo sostenible. Por ende, las empresas, las sociedades organizadas y el Estado deben trabajar de manera conjunta en pro de lograr una gestión regulatoria y voluntaria óptima según cada caso, operando con instrumentos y fundamentos acordes con cada uno de ellos (Vidal y Regaldo 2022).

1.2.1. Gestión ambiental regulatoria

Entre los aspectos más relevantes de la gestión ambiental se encuentran las políticas de gestión ambiental vigentes, el marco legal existente en cada contexto, las funciones que desempeñan las instituciones (públicas y privadas) para su alcance, así como el reconocimiento de la localización e infraestructura disponible para llevar a cabo planes de prevención, vigilancia y protección del ambiente. Por ello, se requieren de estudios que permitan una caracterización de la situación ambiental considerando cada nivel (local, regional, nacional, continental, mundial), es decir a partir de las condiciones geográficas y ambientales del entorno.

Por tanto, destaca la necesidad de observar, reconocer y registrar los riesgos ambientales a través de un control de impactos e indicadores acordes a cada caso, el uso y manejo de los recursos ambientales a partir de un diagnóstico de uso y medidas, así como a partir de la gestión de residuos dentro de un marco legal que responda a los componentes de interés global, lo que incluye reconocer las dimensiones que se relacionan con la gestión biofísica, la cual incluye un nivel paradigmático que debe considerarse con amplitud. Como exponen

Passalía y López (2022, 338): “En cualquier caso, el hecho crucial para el cambio de paradigma es una visión biofísica de la economía como un subsistema (antropósfera) de un sistema mayor (biósfera) sujeto a tales leyes”.

La gestión ambiental regulatoria permite entender hasta qué punto se requiere de lineamientos acerca de los procesos que permiten una minimización del consumo de energía, disminución de los impactos ambientales y una mejora de los procesos de inversión. Esto implica darle valor al monitoreo de emisiones contaminantes al aire, agua, residuos y desechos, así como el manejo de la restauración ambiental. Pero esta gestión requiere de un enfoque que busque organización, aborde el papel que juega el ambiente y piense en las comunidades humanas involucradas. Por ende, gestionar significa administrar y organizar, asumir con una perspectiva múltiple toda valoración del ambiente y tomar acciones concretas que permitan la protección del medio natural.

Los temas sobre el medio ambiente conllevan así a considerar múltiples dificultades y contextos organizacionales complejos (entre las que se cuentan las corporaciones aeroportuarias), lo que implica distintos niveles de desempeño de las organizaciones a mediano y largo plazo. En consecuencia, toda gestión requiere de disposición, orden y procesos administrativos eficientes, lo que constituye delegar facultades, manejar el talento humano y generar los cambios organizacionales necesarios. No se puede pensar en el éxito de una corporación si no se cuentan con los recursos necesarios para alcanzar las metas de sostenimiento y funcionalidad.

Las dinámicas empresariales dependen de una gestión que se sustente de ámbitos administrativo-organizacionales eficientes y una praxis administrativa concreta, así como de una ética organizacional que enfrente la complejidad de la Naturaleza. Las actividades relacionadas con la prestación de servicios aeroportuarios están basadas en la gestión ordenada, lo que incluye planeación, coordinación, dirección y control organizacional (Chiavenato 2006), instituidas por talento humano y recursos físicos, materiales, financieros y tecnológicos heterogéneos y diversos.

La gestión ambiental requiere también de la RSC, un componente representativo para su éxito. De igual manera, del avance del desarrollo de las nuevas Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC), políticas sociales y seguridad jurídica en el marco de la globalización (Bel y Fageda 2006). Por esta razón, la gestión integral incluye funciones, jerarquía y

espacios adecuados para su funcionamiento y efectividad, así como responsabilidades por parte del personal y la comunidad de usuarios.

Por consiguiente, la gestión que demandan los proyectos aeroportuarios exige del monitoreo de emisiones contaminantes del aire, agua, residuos y desechos, pero también de un funcionamiento operacional que responda al incremento del tráfico aéreo, seguridad, nuevas líneas y rutas, carga aérea, cambios tecnológicos y manejo de la información vital. Como lo exponen Anampi *et al.* (2018, 3):

El desempeño empresarial, debe orientarse a las exigencias ambientales, donde la eficiencia operacional, conjuntamente con la preservación de los recursos naturales, bajo el mínimo impacto posible al ecosistema, debe ser medible y verificable en el tiempo; de esta manera se desarrolla una imagen de sensibilidad, responsabilidad y seriedad frente a proveedores, clientes y la sociedad en general.

De esta forma, la gestión debe orientarse a las exigencias ambientales, fortaleciendo la eficiencia operacional de manera conjunta con la preservación de los recursos naturales, sobre todo en áreas donde el impacto al ecosistema es mayor. En estos espacios se requiere de acciones que permitan medir y verificar la responsabilidad. Por ende, la relación entre economía-ambiente-empresa reclama de una responsabilidad y una gestión ambiental rentable y estable. Esta gestión requiere de acciones que logren la máxima racionalidad en el proceso de decisión relativo a la conservación, defensa, protección y mejora del medio ambiente (Martínez y Roca 2013).

Este estudio sobre la condición de las operaciones aeroportuarias en Quito abre el abanico de discusión en función de comprender las inestabilidades de las actividades de su funcionamiento sobre los ecosistemas y la sociedad en general, lo que demanda un análisis integrado del sistema conformado por las organizaciones y el entorno socioambiental, entendiendo que las actividades productivas marcan la pauta al establecer objetivos de crecimiento empresarial más efectivos.

1.2.2. Gestión ambiental voluntaria

Los efectos socioambientales del AIMS obligan a la Corporación a elevar sus niveles de efectividad en materia de gestión integral, es decir, contar con un sistema de gestión que responda a las demandas ambientales del país. En este contexto se puede apreciar cómo se consolida un ambiente de gestión complejo, cómo se desdoblan los niveles organizacionales

ajustados a la dinámica aeroportuaria y hasta qué punto se genera una incidencia directa en las comunidades adyacentes.

Al momento de estudiar la responsabilidad social y ambiental de la Corporación Quiport S.A., se hace evidente que las corporaciones aeroportuarias tienen múltiples componentes, por lo que la sostenibilidad y la responsabilidad permiten enfrentar de una mejor manera la protección ambiental, lo que pudiera ejercer una influencia directa en la vida de ciudadanos. Así:

Los aeropuertos son infraestructuras que contribuyen al progreso económico y social del territorio que los rodea. Son fundamentales para la conectividad interterritorial y generan un gran volumen de empleo directo e indirecto. La sociedad actual exige, cada vez con más firmeza, que dicho progreso sea compatible con el respeto por el entorno natural y la calidad de vida de las personas. La gestión aeroportuaria deberá atender el creciente tráfico aéreo prestando un servicio de calidad, ajustando los costos y minimizando los impactos sobre el medio ambiente. Estos pueden ser de carácter local, como el ruido, la contaminación del aire en la zona, el consumo de recursos o el uso de grandes extensiones de terreno. También pueden tener un efecto regional como el consumo de materiales no renovables o la generación de gases contaminantes relacionados con el cambio climático (Méndez 2019, 9).

El sector aéreo juega un papel indispensable en el desarrollo de un país, pero ha de tener en cuenta el impacto ambiental que se produce en un aeropuerto, con el fin de proponer una serie de indicadores para evaluarlos y así lograr gestionar de manera efectiva su impacto. Todo desempeño ambiental en un aeropuerto amerita de indicadores, los cuales pueden ayudar a conocer las principales limitaciones, los aciertos y las faltas cometidas. Las externalidades ambientales negativas de un aeropuerto se pueden valorar en función de su desempeño real. No se debe minimizar el beneficio económico y social que causa el transporte aéreo y la infraestructura aeroportuaria hoy, sin embargo, hay que observar los efectos negativos causados en el entorno.

Desde el punto de vista teórico, tanto las concepciones como las definiciones permiten una aproximación acerca de qué debe hacer la sociedad para resolver los problemas del sistema ambiental “compuesto por los subsistemas natural y social” (Muriel 2006, 6). Poner el acento en la Naturaleza, permite gestionar los recursos sin que estos se extingan. El concepto de gestión ambiental se refiere a acciones conscientes y dirigidas a propósitos bien definidos con el fin de conservar, recuperar, mejorar, proteger o utilizar moderadamente los recursos

renovables y no renovables, como los hidrocarburos o los recursos mineros. Esto significa también, optimizar la ocupación de un territorio a partir de su potencial.

De esta manera, aspectos como la calidad, cantidad y disponibilidad de recursos, forman parte de las preocupaciones de la gestión ambiental y ecológica de este siglo (Smith y Smith 2007). La necesidad de contar con un proceso participativo y continuo con los actores afectados, quienes deben procurar la sostenibilidad del medio natural, da un doble valor a los recursos disponibles en función del futuro. Muriel (2006) señala que incluso debe pensarse en el sujeto/objeto de la acción ambiental y en la regulación de la actividad humana, con el fin de construir valores individuales, sociales y colectivos que permitan lograr un medio ambiente verdaderamente sostenible.

Actualmente, los análisis reclaman una mayor atención de la actividad aeroportuaria considerando los espacios ocupados y las relaciones entre el campo y la ciudad, con el fin de lograr una mayor gestión de los ecosistemas estratégicos. Igualmente, un seguimiento a las políticas establecidas mediante el uso selectivo y combinado de herramientas jurídicas, financieras y administrativa desde una escala municipal hasta la nacional. Tal como señala Muriel (2006), los problemas más frecuentes en este sentido están relacionados con:

- Ausencia de planeación.
- Definición de prioridades.
- Falta de continuidad en los programas.
- Falta de proyectos.
- Predominio de acciones correctivas sobre las preventivas.
- Adopción de instrumentos ineficaces o ausencia de soporte social para apoyar las iniciativas.
- Escasez o ausencia de instrumentos de seguimiento y evaluación de resultados o traslapo de funciones entre entidades del mismo sector, pero de distinta jerarquía.

En concordancia, los conceptos y categorías asociadas a la gestión ambiental permiten establecer criterios para orientar el manejo y la administración de los recursos, mejorar el ambiente y crear instrumentos y medios para conocer y evaluar la dinámica de los procesos ambientales territoriales. Por ende, cabe realizar un seguimiento histórico de cómo se ha visto el problema de la gestión ambiental y actualizar sus avances y resultados más tangibles.

Como lo expuso Surawski (1992, 13):

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, en 1972, fue la culminación de reuniones y documentos regionales y allí se abordaron aspectos normativos para los países en desarrollo. Se examinó el problema del medio ambiente humano, en especial la pobreza; se estudió la relación entre desarrollo y medio ambiente; se analizaron aspectos del comercio internacional. En lo que a gestión se refiere, se planteó la necesidad de incorporar políticas ambientales en las estrategias de desarrollo de los países y de modificar los criterios para la evaluación de proyectos.

El mundo enfrenta hoy el crecimiento y la expansión económica sobre la naturaleza finita. Lo que obliga a pensar en los límites del consumo de los recursos y las formas cómo una minoría pudiente no se restringe en su interés de conquistar cada vez más espacios. Esta postura llama la atención de quienes ven en las ciencias naturales formas de visualizar el comportamiento del ser humano en lugares específicos, donde el trabajo de sus manos se ha hecho presente de carácter monumental, lo que ha llevado a pensar en el impacto negativo sobre el medio ambiente.

Con relación a los espacios aeroportuarios, se debaten temas que van desde la necesidad y el usufructo de la degradación ambiental hasta su regulación, lo que representa un asunto vital, debido a que los medios de transporte expeditos representan un cuadro de primer orden en los planes de desarrollo del mundo contemporáneo. Como exponen Vidal y Regaldo (2022, 11):

Pensar lo ambiental desde la gestión implica atender y dar cumplimiento a la legislación existente; diagnosticar, diagramar, instrumentar y evaluar políticas con la finalidad de mitigar los riesgos que emerjan de las diversas actividades productivas que se realicen. A estos fines se brindan valiosos ejemplos, así como políticas y análisis de aspectos ambientales para poner en evidencia la estructura, los objetivos, las metodologías y las ventajas de implementar un sistema de gestión ambiental.

De tal manera que la gestión ambiental implica el trabajo interdisciplinar de profesionales especializados, las interacciones entre los diferentes actores involucrados que tienen sus propios códigos, léxicos, prácticas, métodos, actitudes y habilidades que sostengan la comunicación y la coordinación en pro de plantear soluciones relacionadas con los problemas del medioambiente generados por el ser humano.

Por consiguiente, esto implica valorar los Estudios de Impacto Ambiental (EsIA), considerados como productos técnico-científicos con ciertos marcos teóricos y procedimientos conformando una disciplina técnica que incluye textos, manuales y normas legales, así como un proceso técnico, administrativo y participativo que sigue una revisión,

predicción y valoración de los proyectos relacionados con las intervenciones humanas sobre el ambiente en diálogo con la teoría organizacional, la RS y la RSE.

1.3. Enfoque de la teoría organizacional

La teoría organizacional, entendida como un enfoque que busca tener una visión relativa y situacional de las organizaciones, permite abordar el papel que juega el ambiente y las comunidades humanas involucradas en procesos de organización complejos como las empresas (Aramburu y Rivera 2010). Por ende, se debe considerar que no existe una forma única y estandarizada en sentido estricto para administrar y organizar (Chiavenato 2006, 435), sino que se debe asumir una perspectiva múltiple. Cuando se trata de temas sobre el medio ambiente, esto conlleva a considerar distintas tipologías, así como las múltiples dificultades susceptibles de ser analizadas desde una mirada socioambiental y dentro de contextos organizacionales complejos, entre las que se cuentan las corporaciones aeroportuarias.

Por consiguiente, es preciso conocer el nivel tecnológico y la influencia que ejerce su funcionamiento efectivo y constante sobre la comunidad. De esta manera, sin obviar el lugar que ocupa el ambiente organizacional, los niveles y desempeño de las organizaciones, mucho menos las variables tecnológicas y el rol que juega la comunidad en la ecuación organizacional moderna, ya que de ello depende en gran medida su permanencia y la contribución que puedan hacer al futuro de un país.

Franklin (2009) ha señalado que el término organización tiene diferentes acepciones, por lo que cada una de ellas se utiliza en función del significado, contexto o sentido que se le quiere dar. Por ende, desde un punto de vista literal, la organización puede estar dada por su disposición, arreglo y orden. No obstante, como parte del proceso administrativo, constituye la etapa en la que se define la estructura, la forma de delegar facultades, el enfoque para manejar el talento humano, la cultura y los cambios organizacionales necesarios. Como unidad productiva —señala el mencionado autor— una organización es una entidad social orientada hacia la consecución de metas con base en un sistema coordinado y estructurado vinculado con el (Franklin 2009).

Por consiguiente, la organización de empresas incluye reunir recursos para alcanzar resultados, generar bienes y servicios de calidad, utilizar eficazmente la tecnología de la información y de manufactura, desarrollar capacidad para aprender de la experiencia,

constituir un lugar que desarrolle el sentido de pertenencia y respeto, crear valor para sus grupos de interés y generar una “cultura organizacional” (Franklin 2009, 252).

De igual forma, se debe considerar la Responsabilidad Social Organizacional (RSO), de ello se desprende que el comportamiento de las organizaciones socialmente responsables se debe caracterizar por ser el centro de su gestión. Así, su desarrollo está asociado a la sustentabilidad para el futuro, por lo que la responsabilidad de las acciones en el presente se ve como una puesta en previsión para el futuro. De esta manera, es posible prever que la dimensión de las acciones que coadyuve el desarrollo sostenible establece objetivos económicos, sociales, ambientales y morales que la sociedad aguarda alcanzar, por lo que “si una organización busca ser responsable necesariamente debe tener en cuenta las expectativas de la comunidad que lo rodea” (Hollmann, Galbán y Pacheco 2019, 37). Por ello, la responsabilidad:

Es un concepto moral. Esta moralización de las actividades económicas genera nuevas formas de gobernabilidad y terminología, apareciendo expresiones como ciudadanía corporativa, empresas sociales, informes de sostenibilidad, auditoría social, inversiones socialmente responsables, y se realiza la transición desde el concepto de shareholder o stockholder (accionista) al de stakeholder (grupos de interés) (Hollmann, Galbán y Pacheco 2019, 31).

En consecuencia, se puede apreciar la necesidad de contar con una ética organizacional fundamentada en una teoría organizacional, que a pesar de que se encuentra en permanente estado de desarrollo, produciendo hallazgos discontinuos, inconexos y no integrados (Castrillón, Pineda-Henao y Londoño-Cardozo 2020), no deja de ser uno de los puntos de apoyo para el diálogo entre sociedad, economía y ambiente.

Sin duda, el sentido de la organización tiene su lógica y lugar en la sociedad actual, ya que la sociedad está institucionalizada y compuesta de organizaciones. Las actividades relacionadas con la producción de bienes o productos y la prestación de servicios están basadas en la planeación, coordinación, dirección y control impuesto por las organizaciones, instituidas por personas y recursos físicos, materiales, financieros, tecnológicos, mercadológicos, entre otros, que les dan vida y funcionalidad.

Así, las personas dependen profundamente de las organizaciones y éstas, a su vez, dependen de su trabajo. En la sociedad moderna, las personas se relacionan dentro de organizaciones heterogéneas y diversas, cuyo tamaño, características, estructuras y objetivos son diferentes entre sí. De hecho, existen organizaciones lucrativas como las empresas y otras no lucrativas como el ejército, la iglesia, las Organizaciones No Gubernamentales (ONG), entre otras. Por

ende, la teoría de las organizaciones, representa un campo del conocimiento humano que busca ocuparse del estudio de las organizaciones en general (Chiavenato 2006, 2).

En el marco de la discusión sobre las organizaciones, es preciso señalar, en primer lugar, que la RSC, es entendida como una forma de dirigir las empresas basada en la gestión de los impactos que sus múltiples actividades generan en sus consumidores, personal, asociados, comunidades locales, medioambiente y la sociedad en general. En segundo lugar, la RSE, reconoce el compromiso y las obligaciones que asumen con los miembros de una comunidad y ante el resto de la comunidad como conjunto. En tercer lugar, la RS, asumida como un término que se refiere al compromiso que tienen las personas o como miembros de un grupo u organización en beneficio de la sociedad. Estos son enfoques que se entrelazan y amplían la discusión sobre lo que es la RS (Argandoña 2012).

El estudio de las organizaciones humanas constituye un campo de interés, ya que las actividades de la vida discurren en el contexto de diferentes organizaciones. De hecho, el sistema de desarrollo económico y los desarrollos tecnológicos que lo han propiciado, permiten que la mayor parte de las necesidades sean cubiertas por organizaciones impulsadas por grupos humanos coordinados. Por consiguiente, la evolución del proceso de desarrollo industrial se puede observar considerando que ha sido acompañado de un incremento de la importancia de las organizaciones.

Por tal motivo, el avance del desarrollo de las nuevas Tecnologías de la Información (TI), está notablemente impulsando por este proceso, así como los avances tecnológicos que se han expresado en las últimas décadas, cuyas causas más profundas son la razón de las transformaciones en dicho sistema. Así, las repercusiones de estos modos organizacionales trascienden el plano económico, impulsando el surgimiento de un nuevo orden de relaciones políticas y sociales (Aramburu y Rivera 2010, 13), a lo que se puede añadir las culturales y ambientales.

En este contexto, las corporaciones aeroportuarias muestran un alto nivel de organización que amerita su estudio, tanto de Ecuador como en el resto de América Latina y el Mundo. Por ende, se hace imperativo confrontar los cambios acelerados, sobre todo los relacionados con los estándares socioambientales y de seguridad. Actualmente, los aeropuertos internacionales se caracterizan por generar un desarrollo económico, social y cultural complejo, pero también un incesante consumo de recursos que demandan organización, logística y constancia por parte del capital humano que los compone.

Dentro de esta misma idea, la gestión integral de aeropuertos se establece a partir de la demanda y las necesidades primarias del aeropuerto, aunque también requieren de sistemas de gestión, funciones, jerarquía y espacios adecuados para su funcionamiento y efectividad. En suma, una adecuada gestión de la responsabilidad social y ambiental pasa por un alto grado de organización, ya que emplea una infraestructura administrativa con responsabilidades vitales que garantizan las acciones correctas en beneficio de los usuarios, el personal y la comunidad donde se asienta.

Queda claro que una empresa aeroportuaria se muestra aquí como un tipo de organización compleja cuyo accionar responde a la legislación nacional e internacional pero que exige todo un trabajo voluntario que tiene que ver con la RSC y ambiental que permite generar ventajas competitivas. El perseguir los ODS entra en este segundo tipo de prácticas empresariales por lo que la búsqueda de su cumplimiento como un pacto mundial con perspectivas a corto, mediano y largo plazo, representa un compromiso que obliga a establecer mecanismos de coordinación organizativa cada vez más eficientes para reconocer el impacto de las megas estructuras que dan vida a los proyectos aeroportuarios.

De todo esto se desprende que, la Corporación Quiport S.A., permite apreciar una tipología de organización interesante de estudio, ya que al construir el AIMS y ponerlo en funcionamiento, da cuenta de la manera cómo se llevan a cabo las operaciones dentro de un marco de crecimiento que puede ser continuo, efectivo y confiable. Prueba de ello es el incremento del tráfico aéreo, lo que exige mayor organización y seguridad, la expansión de las nuevas líneas aéreas y rutas, permitiendo situar escenarios y actores comprometidos con el incremento de las operaciones aéreas. Finalmente, los cambios tecnológicos son en sí mismos nuevas formas de organización de la información que, a su vez, mejoran la organización existente, lo que facilita comprender los desafíos actuales.

Asimismo, al analizar los efectos socioambientales del AIMS, la idea de que una Corporación este administrándolo con fines comerciales, deja entrever la efectividad de la gestión integral a partir de los resultados, datos estadísticos y opiniones de los usuarios, y muestra la necesidad de evaluar todo proceso inherente a su sistema de gestión, el cual se expande con una visión comercial y organizacional. Por ende, la misma está obligada a cumplir con las demandas ambientales en el marco de un desarrollo sostenible que impacta a su entorno. Es preciso señalar que existen demandas ambientales nacionales y otras voluntarias, unos estándares internacionales voluntarios y una legislación nacional que debe considerarse, así como estándares internacionales que se sustentan en marcos y planes de escala global.

En este aspecto, se puede apreciar cómo se consolida un ambiente organizacional complejo, así como la manera en que se establecen los niveles organizacionales que permiten sostener una arquitectónica aeroportuaria efectiva, lográndose un desempeño organizacional coordinado y con una base tecnológica que demanda de un capital humano capacitado para los fines de funcionamiento, lo que significa un marco de incidencia e influencia cotidiana para las comunidades adyacentes.

En resumen, al momento de estudiar la gestión integral del AIMS y la responsabilidad social y ambiental de la Corporación Quiport S.A. es necesario evaluar sus niveles organizacionales, ya que ello lleva a establecer de qué manera se asume y se actúa en función de su estatus frente a los ODS, a los cuales se adhiere la política nacional y global. El estudio de las corporaciones aeroportuarias en Ecuador y su impacto en la actualidad, exige tomar en cuenta estos y otros componentes, evaluando hasta qué punto las hacen viables y productivas. Es aquí donde se entrelazan sostenibilidad, organización, RS, RA, gestión y ODS, estableciendo un cuadro lógico de interacciones que determinan la realidad de un fenómeno socioambiental que ejerce una gran influencia en la vida de los ecuatorianos.

Además de la conceptualización del Desarrollo Sostenible y su alcance, así como de la importancia que tiene el enfoque de la Teoría Organizacional, se hace necesario conocer, dentro del contexto del AIMS de Quito, el estudio de las corporaciones aeroportuarias en el país considerando la gestión ambiental, el componente social, la RS y los aspectos biofísicos. De esta forma se pueden integrar las relaciones políticas, económicas, sociales, culturales y ambientales del problema en estudio, atendiendo a los desafíos socioambientales que presenta su accionar en la actualidad y evaluando los factores socioambientales que intervienen para un funcionamiento sustentable.

1.4. Responsabilidad Social (RS) y Responsabilidad Social Empresarial (RSE)

La RS radica en el hecho de “la libre voluntad de la empresa de aportar el mayor valor posible a sus diferentes grupos de interés” (Barkero 2004, 13). Del mismo modo, las empresas enfocadas en la RSE deben asumir una cultura corporativa responsable, cumplir con la legalidad y los estándares éticos, mantener transparencia informativa, respetar el medio ambiente y comprometerse con el desarrollo de las sociedades en que la empresa está presente (Barkero 2004, 15).

Las distintas acepciones de la RSC hacen alusión a la discusión sobre los problemas de desarrollo vinculados al individuo, a la empresa y al sector público o gubernamental. Por mucho tiempo estuvo asociada a los conceptos de ética del empresario, de buen trato al personal y, principalmente, con la filantropía, pero como señala Gilli (2006, 17) “a partir de 1960 se plantea la cuestión en los términos actuales: se exige que la empresa asuma la responsabilidad por los problemas sociales y que contribuya a su solución”. De esta forma, la empresa absorbe la concepción de las RS con el fin de atender problemas sociales.

La RS incluye aspectos como la espacialidad y temporalidad vinculada al desarrollo, tal es el caso de la globalización, que es un fenómeno actual con dimensiones globales. A ello se suma la relación de las empresas con el poder político y económico en cada nación, ya que las responsabilidades ambientales, sociales y socioeconómicas demandan un accionar ético y una práctica productiva consiente. Además, hay que señalar que la RS puede acarrear diferentes enfoques: individual, empresarial y gubernativo. En este caso se resalta la RSE debido a que se integra a una nueva forma de gestión y de hacer negocios, donde:

[...] ha tenido un acelerado desarrollo en las últimas décadas, como consecuencia de la intensificación de la globalización, la explosión de los medios informativos y las redes sociales y el surgimiento de las grandes economías emergentes, donde ha crecido significativamente la producción de bienes y servicios, que en ocasiones son producidos en condiciones de desatención a los derechos laborales y al medio ambiente, que luego se consumen en países desarrollados (Vives y Peinado-Vara 2011, 6).

En el caso de los aeropuertos, se hace énfasis en las operaciones sustentables que vinculan lo económico, social y ambiental, reconociendo los intereses de los distintos grupos involucrados, así como en su relación con la preservación del medio ambiente. Un aspecto importante a resaltar en el marco de la RSE, es que se ha convertido en “un instrumento de medición del desempeño y competitividad de las empresas a nivel nacional e internacional” (De-Feo 2006, 1).

Esto incluye, como señala el ESADE (2002), asumirla como la integración voluntaria por parte de las empresas, atendiendo las preocupaciones sociales y medioambientales en sus operaciones comerciales y en sus relaciones con sus interlocutores. En efecto, como expone Calderón (2011, 31): “La Responsabilidad Social Empresarial puede ser un aliado fundamental de las políticas públicas, y junto con ellas y la sociedad civil conformar triángulos virtuosos para el progreso, la inclusión y la equidad”.

El tema de la RS y, específicamente, la RSE se considera fundamental para esta investigación, ya que permite conocer cómo se implementan los procesos de coordinación entre las partes, se fortalece la confianza y se consolida la relación con las comunidades humanas involucradas de manera directa e indirecta en el ejercicio de las acciones operativas del aeropuerto. Por ende, se hace necesario reconocer hasta qué punto una empresa e instalaciones de esta envergadura cuenta, o no, con un personal cualificado y acorde con las exigencias de las normativas nacionales e internacionales.

Ello implica además reconocer la necesidad de contar con programas de capacitación e indicadores de desempeño que demuestren que el sistema de atención cuenta con un presupuesto óptimo para su funcionamiento efectivo, procedimientos de alto desempeño, registros actualizados y con la documentación exigida por los organismos nacionales e internacionales. En suma, que cuente con los elementos que le permiten dar cumplimiento a las exigencias aeroportuarias y a los reclamos e inquietudes comunitarias que pudiera presentar la corporación aeroportuaria en el marco de la gestión de RS.

Se hace necesario tomar conciencia del papel que juega la RSC y la RA ya que, en el primer caso, cuando las empresas acceden voluntariamente en aportar recursos a las diferentes comunidades se está reconociendo que las empresas tienen el deber de asumir una cultura corporativa responsable, que les permitirá cumplir eficazmente con los marcos legales y los estándares éticos que exigen los proyectos. De esta forma, se puede prever la urgente necesidad de mantener una transparencia informativa eficiente, que apunte a respetar al ambiente y apreciar con compromiso el desarrollo de las sociedades vinculadas a la empresa.

Igualmente, esta perspectiva va acompañada de la RA, la cual permite conocer el grado de compromiso que tienen las empresas que participan en la dinámica económica, sin lesionar al ambiente al momento de hacer uso de los recursos naturales. Así, se asume una búsqueda del desarrollo sostenible que implica una responsabilidad social y ambiental, incorporando la variable ambiental a los objetivos vinculados a los procesos de rentabilidad y estabilidad.

Es así como la RS vendría a formar un núcleo que engrana Estado, sociedad, actividad empresarial privada y contexto internacional, lo que permite apreciar de cerca el proceso de realización del concepto de responsabilidad dentro del marco de la democracia moderna. Por ende, la viabilidad del concepto de desarrollo económico incluye la RSE. Esto implica reconocer una importante cantidad de factores que puedan llegar a afectar, de un modo u otro, al bienestar de la sociedad en su conjunto (Alvarado y Lunar 2017). Al margen de esta

perspectiva, queda la visión economicista que asume que el bienestar social será una consecuencia automática del crecimiento económico, y se reconoce que todo crecimiento debe garantizar el bienestar de los involucrados de manera directa.

Lo señalado obliga a considerar la RS como un tema impostergable en el marco de las estrategias para alcanzar el crecimiento económico y garantizar la igualdad de los derechos y libertades de los ciudadanos. El crecimiento está asociado actualmente al sector económico internacional y depende en buena medida de la actividad empresarial, por lo que la gestión pública puede beneficiarse de dicha actividad, siempre y cuando se cumpla con la responsabilidad que exige el medio institucional y el derecho internacional.

En la actualidad, la RS de las empresas y corporaciones debe presentarse dentro de la fórmula del rendir cuentas, ya que sus acciones y decisiones admiten responsabilidad. Existe una RSC que tiene carácter, implicaciones y razones impulsoras, lo que exige una nueva perspectiva en la gestión empresarial. Visto así, se puede asumir que la RS entra a formar parte de la teoría de la gestión empresarial, lo que da valor a la gestión e impulso a las estrategias del proceso de adecuación de la corporación en el contexto en el que se desarrolla.

Por consiguiente, se busca que este tipo de responsabilidad aspire a un mayor nivel de relaciones entre la empresa y las partes involucradas, insertando la libre voluntad de la empresa en los marcos del bienestar de los ciudadanos dentro de un principio de equilibrio obligatorio (Navarro 2012). De esta forma, todo proyecto, como los aeroportuarios, responde a desafíos económicos, sociales y ambientales que supone gestionar empresas. En consecuencia, es necesario pensar en la relevancia que tiene la ética en los negocios y los problemas sociales, incluyendo modos de operación, normas e instrumentos de gestión, fundamentos básicos y la relación irreductible que tiene una empresa con la sociedad que la acoge.

Para ello, en cada proyecto se debe considerar que existen diversas problemáticas sociales en un mismo lugar, lo que precisa desarrollar esfuerzos con organismos internacionales, considerar el papel de la ONU y concienciar lo que significa mejorar la calidad de vida de los habitantes de los países en vías de desarrollo como Ecuador. De tal manera, sin RS se dificulta el desarrollo sustentable y el desarrollo humano, por lo que se debe operar en diferentes áreas de manera funcional y con la participación del gobierno y de las comunidades. Asimismo, se debe contar con talento humano, un conocimiento del mercado y tener una logística instalada acorde con las necesidades de la sociedad. De esta forma, las

corporaciones aeroportuarias del Ecuador, al enfrentar los desafíos del presente, pueden hacer frente a los estándares socioambientales y generar acciones para una mejora continua viable.

Esta concepción de la RS invita a buscar una gestión integral de los aeropuertos y establecer sistemas de gestión óptimos donde los espacios de competencia en cada nivel de la organización estén a tono con las dimensiones de la infraestructura administrativa, con el fin de garantizar acciones que vayan en beneficio de las comunidades. En consecuencia, la Corporación Quiport S.A., al asumir los desafíos socioambientales mediante una gestión integral, evaluando parte de su sistema de gestión, con una visión socioambiental y sostenible de las operaciones aeroportuarias.

La RS incluye una relación entre el ser humano y el medioambiente, ya que existe una necesidad de ver el estudio y su alcance desde una discusión teórica, donde se formulen políticas y acciones que apunten a una planificación más ordenada y beneficiosa. En la raíz de la discusión sociedad-ambiente subyace el rol que juegan las comunidades y el contexto socioeconómico en que ésta se desenvuelve, por lo que el análisis de estos temas ayuda a conocer mejor los problemas ambientales específicos y su inserción en el proceso de desarrollo nacional. Por su parte, el factor poblacional juega un papel significativo en este sentido, ya que este tipo de responsabilidad supera lo individual. Al situarse el ser humano dentro de la categoría de ser social, la RS depende de la articulación entre distintos participantes.

Así, la RS pasa además por reconocer que, en los principios de conservación en la intervención del medio ambiente por una corporación, priva también la armonía con la comunidad. En tal sentido, se requieren de estrategias, decisiones y metas claras, así como la participación de actores involucrados en el desarrollo local, nacional y regional. Como se ha de inferir, la acción económica y la inversión en obras de gran envergadura plantea escenarios que obligan a replantear los principios del desarrollo, donde la degradación ambiental y el impacto social formen parte de la agenda económica. Los megaproyectos pueden ser causa de desequilibrios severos, por lo que la RS constituye un pilar de discusión ineludible.

Por consiguiente, la RS es, en gran medida, una guía de acciones las cuales orientan el desarrollo acorde con las limitantes ambientales y sociales presentes en cada proyecto. De esta manera, el tema de la responsabilidad está siempre presente en las operaciones económicas, lo que hace que la relación entre gestión y responsabilidad sea cada vez más

estrecha. Eso obliga a identificar, evaluar y minimizar los impactos ambientales, lo que establece un vínculo directo con los ODS (Organización de las Naciones Unidas 2015).

El desarrollo debe buscar fortalecer las acciones responsables incluso con un perfil pedagógico, la RSC o de la empresa debe partir de la convicción de que la empresa debe asumir el compromiso de atender y responder adecuadamente a las expectativas de su ramo y aspirar a la mayor calidad posible en las relaciones positivas con su entorno. Al hablarse de una libre voluntad de la empresa, debe aportarse el mayor valor posible a sus diferentes grupos de interés (Barkero 2004, 13), es decir, debe ser una voluntad no obligada por un imperativo legal sino por la conciencia social.

Este tipo de responsabilidad demanda un sistema de gestión de RS que permita su desenvolvimiento y sostenimiento en el tiempo, con el fin de que exista una relación entre responsabilidad-corporación-comunidad- ambiente, así como una gestión social que apunte hacia el interior de la corporación de manera efectiva y activa. Esto ha de permitir elevar el nivel de gestión comunitaria y la credibilidad de la empresa, ya que las comunidades demandan respuestas a sus reclamos e inquietudes y sobre su destino frente a la inversión corporativa y la participación del Estado.

1.5. Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Se puede señalar que el término sostenibilidad ambiental se relaciona con la capacidad de mantener en el tiempo las condiciones de vida, sin detrimento del entorno inmediato (Barkero 2004, 36). Consiste en aprovechar la capacidad racional humana para establecer mecanismos efectivos de protección y fortalecimiento del ambiente, su perdurabilidad y auto regeneración. Dicho término se encuentra en vinculación con los ODS, entendidos como el conjunto de objetivos de carácter global adoptados por las Naciones Unidas, que revelan la necesidad de un llamamiento mundial para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar la paz y la prosperidad dentro de una agenda mundial denominada “Agenda 2030” (Naciones Unidas 2018).

Los 17 ODS constituyen la parte medular de Agenda 2030 y representa un ambicioso plan de acción para la humanidad, aprobado por 193 países en 2015. Sin embargo, años después y en vista de los duros impactos sanitarios y socioeconómicos de la pandemia por COVID-19 y la crisis global, los ODS y sus metas podrían estar lejos de cumplirse. Para esta investigación es preciso analizar los siguientes ODS:

- ODS 6: Gestión del agua: incluye una preocupación directa debido a la cantidad de agua potable que demanda una instalación de proporciones significativas en áreas ambientales sensibles, afectando la calidad de vida de las personas que viven en áreas aledañas.

Las metas relacionadas con este objetivo se basan en garantizar un acceso equitativo al agua, a servicios de saneamiento, mejoramiento de la calidad del agua, el uso eficiente del recurso, la gestión integrada, la protección de ecosistemas acuáticos, la creación de capacidad y la participación de las comunidades.

- ODS 7: Gestión de energía: las instalaciones aeroportuarias, por su propia naturaleza, demandan un importante consumo de energía eléctrica y de combustible fósil, lo que se traduce en la emisión de agentes contaminantes en distintas escalas que afectan al ambiente y a la comunidad en general en períodos prolongados.

Las metas del ODS 7 plantean el acceso a servicios energéticos, aumentar las energías renovables, mejorar la eficiencia energética, auspiciar investigación y tecnologías de energías limpias, fuentes renovables y eficiencia energética, más inversión en infraestructuras, y, promover servicios energéticos sostenibles y modernos.

- ODS 8: Crecimiento económico: si bien las áreas aeroportuarias son sinónimo de desarrollo, el crecimiento económico debe analizarse en función de la sostenibilidad del proyecto.

Se espera que las metas propuestas en este objetivo mantengan el crecimiento económico, brinden modernización tecnológica e innovación, separación entre el crecimiento económico y la degradación ambiental, empleo pleno y productivo, erradicar el trabajo forzoso, proteger derechos laborales y fortalecer la banca.

- ODS 9: Infraestructuras resilientes: se debe pensar en la capacidad de los sistemas de infraestructura para funcionar y satisfacer las necesidades de los usuarios durante y después de un peligro natural, pero ello pasa por tomar en cuenta la seguridad y la actualización de sus sistemas de gestión.
- Las metas aquí proponen construir infraestructuras sostenibles y resilientes, fomentar industrialización inclusiva y sostenible, reconvertir la industria, mejorar

las capacidades tecnológicas e industriales, apoyo financiero, garantizar la investigación e innovación y generar acceso a las tecnologías de la información.

- ODS 13: Medidas para combatir el cambio climático: de manera directa e indirecta el cambio climático afecta las estructuras y el funcionamiento de los aeropuertos, por lo que estos deben apoyar todas las medidas ambientales con el fin de invertir recursos y conocimientos que a la larga le beneficien directamente y beneficien a las comunidades y el entorno donde operan.

Con referencia a sus metas, se requiere adaptación al clima y desastres naturales, establecer medidas estratégicas y planes para el cambio climático, mejorar la capacidad humana e institucional, colaborar con el fondo verde para clima, promover la planificación y gestión sobre cambio climático, entre otras (Organización de las Naciones Unidas 2015).

En lo referido al término sostenibilidad, se hace clara alusión a la capacidad de mantener en el tiempo las condiciones de vida sin detrimento del entorno, pero al mismo tiempo da cuenta de la capacidad racional de establecer mecanismos efectivos de protección y fortalecimiento del ambiente, apuntando a su perdurabilidad en el tiempo, así como a su auto regeneración. Los ODS representan un conjunto de objetivos de carácter global que revelan, en primer lugar, la necesidad de poner fin a temas tan dramáticos como la pobreza y la miseria extrema, así como proteger al planeta de la degradación y garantizar la paz y prosperidad dentro de una agenda común que incluya aspectos como el cambio climático y el extractivismo desmesurado (Gudynas 2015).

Por ende, el desarrollo sostenible representa una discriminación de aspectos que conforman un único gran problema global que debe ser visto de forma integral. En el caso de los aspectos relacionados con los medios de transporte aéreo, los cinco ODS enunciados representan aspectos que pueden guiar la toma de decisiones para su cumplimiento voluntario. Los principios de conservación del medio ambiente, al estar en sintonía con la comunidad, requieren de estrategias efectivas y una toma de decisiones claras rumbo al desarrollo. Como escriben Carabias *et al.* (2009, XI):

El medioambiente del planeta se está alterando severamente, a ritmos e intensidades sin precedentes. La extinción de especies, la pérdida de servicios ambientales, el calentamiento global, la escasez de agua y la pérdida de su calidad son, entre otros, algunos de los efectos más severos que reflejan las modificaciones en el funcionamiento de la naturaleza, en la evolución de la vida y en el desarrollo mismo de las sociedades humanas. Resulta urgente e indispensable tomar medidas drásticas para corregir el rumbo y orientar el desarrollo actual, de

tal manera que no se limite el derecho que tienen las futuras generaciones de elegir sus propias formas de desarrollo. En otras palabras, es necesario encontrar el camino hacia el desarrollo sostenible.

El desarrollo sostenible es un concepto básico, una forma de identificar, entender y buscar resolver problemas globales. Por consiguiente, los ODS orientan y limitan positivamente el comercio, las finanzas, tecnologías, flujos de producción y las redes sociales a la luz de la crisis ambiental vigente. Su abordaje proporciona elementos acerca del impacto del desarrollo y pone a prueba las decisiones de cara al futuro. El concepto plantea principios en los que se basa la idea de desarrollo en el marco de la actividad humana, en este caso se hace inherente a grandes proyectos, ya que estos causan desequilibrios que demandan una toma de conciencia general.

La relación entre las corporaciones, empresas y Estados permiten incorporar aspectos del desarrollo sostenible, ya que una perspectiva organizacional fundamentada en la responsabilidad social y la gestión ambiental puede sumar a que un Estado vea con mayores posibilidades acercarse al cumplimiento de los ODS. Los proyectos aeroportuarios son aprobados por el Estado, están definidos por programas y acciones que requieren de un compromiso a escala nacional, pero también a escala global. El trabajo de la Corporación Quiport S.A., por ejemplo, queda bajo la óptica mundial debido a que representa e involucra aspectos de orden social, ambiental y de transporte en espacios urbanos sensibles y si bien no se debe enteramente a los ODS, el Estado ecuatoriano debe evaluar los impactos socioambientales de esta corporación en el marco de los intereses del país.

Los ODS se engranan así en entornos intervenidos a causa de la dinámica económica, RSE, acción estatal, intereses privados y políticas públicas, por lo que se espera que lleve a una gestión aeroportuaria y al cuidado del ambiente de la región intervenida. Los aeropuertos son una prueba de la necesidad del equilibrio entre sociedad y ambiente debido a su complejidad, alcance y aceptabilidad social, en el marco de la relación entre comunidades y ecosistemas (Escolástico *et al.* 2013). Por consiguiente, el desarrollo sostenible está marcado hoy por las tecnologías en los medios de transporte, así como en los recursos financieros de que se dispone.

Así, el aprovechamiento de los recursos amerita de RSE, políticas ambientales y de compromiso para custodiar el medio, considerando de forma prospectiva las necesidades de desarrollo de las generaciones presentes y futuras (Raufflet *et al.* 2012). El desarrollo sostenible es un concepto básico para entender el mundo y para resolver problemas globales,

por lo que los ODS conciben el peligro, pero actúan en consecuencia involucrando pensamiento y acción. Sachs (2017, 20) señala que el desarrollo sostenible:

[...] implica también un enfoque normativo sobre el planeta, en el sentido de que recomienda una serie de objetivos a los que el mundo debería aspirar. Los países se disponen a aprobar los ODS precisamente como guía para el desarrollo futuro de la economía y la sociedad en el planeta. [...] el desarrollo sostenible pretende construir un mundo donde el progreso económico esté lo más extendido posible; [...] y el medio ambiente este protegido frente a degradaciones inducidas por el hombre. [...] Estas ideas se resumen habitualmente diciendo que los ODS promueven un crecimiento económico socialmente inclusivo y ambientalmente sostenible.

Debido a la relevancia de la infraestructura de los medios de transporte aéreos en la actualidad, la responsabilidad social y ambiental tiene un lugar en los ODS, haciéndose parte de las actividades que demanda el tiempo presente, sobre todo en materia de energía y ocupación del espacio físico, emisión de CO₂, acumulación de desechos sólidos y aumento del consumo de agua potable, en una búsqueda por evitar lo que señala Jackson (2012): un mundo donde prive la prosperidad sin crecimiento, y se piense en una economía adecuada a un planeta finito y hacer posible y deseable un mundo próspero con otras concepciones de crecimiento.

Los ODS amplían el debate de la gestión socioambiental debido a que se basan en un cambio de paradigma sobre lo sustentable, así como en una crítica a la explotación. Eso lleva a resaltar la legalidad y los estándares éticos de las empresas en el marco de una dinámica del crecimiento económico razonable. Nunca antes se había pensado con tanta urgencia el papel de la ecología y el medio ambiente como en el siglo XXI, y esto se debe a que la capacidad de maniobra para enfrentar los desastres por venir, disminuye (Carabias *et al.* 2009).

Urge así abordar la desregulación de la protección ambiental y la destrucción de los modos de vida sostenibles, realizar un monitoreo de emisiones contaminantes al aire, emisiones contaminantes al agua y mejorar el manejo de residuos y desechos tóxicos. A ellos se suma la necesidad de dejar a un lado la racionalidad instrumental y alcanzar una acción transformadora del medio, aprovechando la ventaja de la ciencia y la tecnología. Como señala Ames (2021), el uso de energías renovables debe ser promovida, las energías no contaminantes dan cuenta del valor de la luz solar y de la potencialidad de la energía eólica, lo que demanda mayor compromiso. Además, las mega estructuras requieren hoy día de mucha

energía eléctrica, por lo que los planes de gobierno deben incluir la exigencia de energías no eléctricas.

Ahora bien, respecto a los alcances de los ODS y de la perspectiva a futuro que plantea la agenda 2030, es importante considerar de manera crítica sus contradicciones en el marco del crecimiento y la necesidad de pensar en la protección ecología del planeta. Hickel (2019), ha planteado la necesidad de considerar cómo los ODS no ofrecen una justificación clara para la demanda de Producto Interno Bruto (PIB) mundial un factor clave para abordar el crecimiento. Por ello, se hace necesario revisar las formas concretas de crecimiento con el fin de alcanzar los objetivos de desarrollo humano en materia de pobreza, hambre y salud que afectan a una gran parte de la humanidad. Para este autor, hay que considerar que “la relación entre el crecimiento del PIB y el desarrollo humano no siempre es sólido”, incluso en países de ingresos bajos y medianos, por lo que los objetivos en los ODS no quedan del todo claros (Hickel 2019, 8).

Por su parte, también se plantea la importancia de evaluar los cambios en esta materia, lo que lleva a pensar en los pasos que se han dado para alcanzar los ODM y los ODS, así como su relación con la política de establecimiento de objetivos globales para el desarrollo. En este sentido, el lanzamiento de los ODS fue recibido con reacciones contrastantes (Fukuda-Parr 2016, 2). Es así como los ODS han abordado numerosas deficiencias de los ODM, pero aún siguen siendo parte de un proceso complejo de adecuación que debe ser llevado de la intencionalidad a la práctica efectiva.

Del mismo modo, se ha señalado cómo la Agenda de Desarrollo Sostenible amerita de una revisión, sobre todo en materia de Derecho Ambiental Europeo en comparación con el escenario internacional (Chasek, et al. 2016). En efecto, “los ODS y la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 juntos representan una agenda ambiciosa, de naturaleza global y de aplicación universal, que tiene en cuenta las diferentes realidades, capacidades y niveles de desarrollo nacionales y respeta las políticas y prioridades nacionales” (Chasek, et al. 2016, 13). No obstante, su negociación y adopción confrontaron una serie de características de la política ambiental global que habían impedido el consenso en otros procesos similares, lo que llama la atención sobre su incorporación en el debate mundial y sus expectativas a largo plazo.

Este hecho sitúa el problema en diversas perspectivas geográficas sobre los objetivos de desarrollo en materia ambiental. Liverman (2018), ha señalado cómo la relación entre medio

ambiente y ODS incluye la preocupación por la biodiversidad, los ecosistemas, el cambio climático y los océanos, así como en la degradación ambiental, “incluido el uso de energía y agua, la producción y el consumo de alimentos y la urbanización” (Liverman 2018, 179). Lo que demanda estrategias de consenso que no siempre están en sintonía con los intereses de los países y las corporaciones que dominan el ámbito económico. Es este punto el que hace que se plantee una crítica al concepto de desarrollo y a los ODS, señalando que:

Las estrategias y los proyectos de desarrollo se han modificado con el tiempo y el desarrollo se reinventa regularmente de manera discursiva, mientras permanece intratablemente más de lo mismo metodológica y epistemológicamente. La última reencarnación del desarrollo tuvo lugar en 2015 con la introducción del Desarrollo Sostenible (Sultana 2018, 186).

Por ende, la importancia de la Agenda 2030, si bien radica en el cumplimiento de un acuerdo global y la materialización de los ODS desde todos los espacios, también requiere de una revisión concreta de sus avances y resultados. El Pacto Mundial de la ONU pone el acento en cómo movilizar a empresas de todo el mundo en la alineación de sus operaciones y estrategias, considerando los principios universales de “derechos humanos, trabajo, medio ambiente y lucha contra la corrupción” (United Nations Global Compact 2021, 4), un tema que se inserta de manera directa en esta investigación.

La intención subyacente de los denominados Diez Principios del Pacto Mundial de la ONU que apuntan a una sostenibilidad corporativa, implica una forma de trabajar para cumplir con las responsabilidades fundamentales en cada una de las áreas mencionadas. La búsqueda de una sostenibilidad corporativa y una práctica comercial responsable pasa por establecer una estrategia entre los participantes y elevar las expectativas para incorporar principios intrínsecos a una empresa y contribuir en el cumplimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y el Acuerdo de París. En efecto:

Durante los últimos 20 años, el Pacto Mundial de la ONU ha crecido a partir de un grupo de 44 empresas para convertirse en lo que es hoy: la iniciativa de sostenibilidad corporativa más grande del mundo y un movimiento global de más de 12000 empresas y 3000 partes interesadas no comerciales en 160 países (United Nations Global Compact 2021, 4).

Además, esta percepción permite apreciar la dinámica de lo que Gómez (2011, 228) denomina “práctica responsable de las empresas [e] iniciativas gubernamentales en torno al impulso de la Responsabilidad Social Corporativa”, ya que articula puntos concluyentes en cuanto a lo organizacional y lo funcional del Pacto Global, lo que puede ayudar a mejorar el panorama de América Latina. En suma, el Pacto Global se ha erigido como una herramienta mediante la

cual es posible impulsar una conducta responsable desde el entorno empresarial (Gómez 2011, 224). Esto lleva por el camino de la alianza entre Naciones Unidas y sector privado, así como desarrollar directrices que determinen previamente el papel que puede desempeñar una alianza para ayudar a alcanzar el objetivo de la organización.

En este sentido se apunta a lo señalado por el Secretario General de las Naciones Unidas, Kofi Annan, en la cumbre de líderes empresarios de junio de 2004: “Nuestra Aldea Global sólo podrá prosperar si establecemos vínculos y valores comunes más sólidos” (NU. Global Compact Office 2004, 5). En el mismo discurso, Annan advirtió que los “símbolos son buenos, pero la sustancia es aún mejor” (NU. Global Compact Office 2004, 5), en un llamamiento a la puesta en práctica efectiva de los valores y principios del Pacto Global. De tal manera, el gobierno ecuatoriano está obligado a desarrollar políticas nacionales que mejoren la situación empresarial en pro de la ciudadanía.

1.6. Evaluación de impacto de proyectos

El término impacto significa literalmente chocar, pero, como señala Perevochtchikova (2013), en 1960 se le otorgó un toque figurativo. Así, “en conjunción con la palabra ambiental, se le dio un significado de efecto producido en el ambiente y los procesos naturales por la actividad humana en un espacio y un tiempo determinados” (Perevochtchikova 2013, 287). De este modo, se puede decir que el impacto ambiental implica efectos adversos sobre los ecosistemas, el clima y la sociedad debido a las actividades. Esto incluye la extracción excesiva de recursos naturales, disposición inadecuada de residuos, emisión de contaminantes y un cambio de uso del suelo, entre otros factores perjudiciales (Perevochtchikova 2013, 287).

Por su parte, el impacto social incorpora una dimensión de participación pública significativa dentro de una propuesta (Lockie 2001, 281), por ende, conviene destacar que la gestión ambiental es parte de la responsabilidad ya que demanda proyectos organizados acordes con la implementación de programas, acciones y leyes que minimicen los impactos ambientales donde funcionan. A la par, Burdge (2003) ha señalado la importancia de la evaluación del impacto social, ya que considera la relevancia del análisis sistemático, los impactos probables de una acción propuesta en la vida de los individuos y las comunidades en el marco de una investigación.

Esto significa que la evaluación del impacto social se puede asumir como un subcampo de las ciencias sociales integradas, desarrollada sobre la base de un conocimiento que permite una evaluación sistemática de los impactos en la calidad de vida cotidiana de las personas y las comunidades. De ello se desprende que deben considerarse todas las consecuencias sociales y culturales para las poblaciones humanas de cualquier acción pública o privada (Burdge 2003, 85).

De igual manera, se ha hecho referencia al uso de las variables de los Estudios de Impacto Social (SIA), las cuales deben revisarse con mayor atención debido a que las medidas previamente no son en sí mismas impactos sociales, sino que más bien se deben reconocer como “procesos de cambio social que pueden conducir a impactos sociales bajo ciertas condiciones” (Van, Vanclay y Slootweg 2003, 74). Esta variación en el análisis depende de las características de la comunidad afectada y de lo que se denomina como “medidas de mitigación” (Van, Vanclay y Slootweg 2003, 89). En otras palabras, se debe considerar la idea de que no es posible detallar la totalidad de las dimensiones del impacto social, esto se debe a que el cambio social tiene “una forma de crear otros cambios” (Van, Vanclay y Slootweg 2003, 74).

1.7. Impactos sociales

El impacto social parte de la necesidad que tiene el ser humano de aprovechar los recursos que la naturaleza le provee en pro de su subsistencia y bienestar, pero que deja consecuencias que alteran el ambiente que habita. En efecto, el “factor tierra tiene un sentido amplio e incluye todos los recursos naturales” (Passalía y López 2022, 301). Así el potencial de una tierra arable se diferencia de una urbana, o de aquella que tienen recursos minerales de extracción, recursos hídricos con potencial energético renovable, o aquella que tiene bosques y pesquerías, por poner algunos ejemplos. Además, es el ser humano el que establece lo que Passalía y López (2022) denominan el capital físico, es decir, las “tecno–estructuras destinadas al proceso productivo: edificios, fábricas, maquinaria, instrumentos, equipamiento” (Passalía y López 2022, 301).

El componente humano está integrado en la sociedad, entendida como aquella integración de individuos que conviven bajo normas comunes. Representa una comunidad que interactúa en un contexto espacial y temporal. Esto permite a los seres humanos organizarse para vivir, tiene niveles de organización y complejidad ya que desarrolla aspectos culturales particulares,

identidad y sentido de pertenencia. Asimismo, desarrolla una interacción entre la herencia y el medio ambiente que debe ser analizada desde una perspectiva sociológica (Light, Keller y Calhoun 199).

El componente social inicia, motoriza, sostiene y es responsable directo del proceso productivo y del impacto de su accionar en el ambiente. Son los seres humanos los que transforman los factores de producción en bienes o servicios que impulsan el desarrollo, utilizando la tecnología disponible en un momento determinado. Esto genera una actividad que articula agentes económicos como usuarios, consumidores, empresas, fábricas y prestadores de servicios en general, quienes impulsan el intercambio de ideas, objetos y servicios. Como señalan Aledo-Tur y Domínguez-Gómez (2017, 11), al afirmar que:

[...] el campo de los EIS responde a los requisitos conceptuales que supone la idea de paradigma. Convenimos, además, que no existe un sólo paradigma en base al cual se afronten los estudios en EIS, sino que las diferentes respuestas [...] serán las que definan el tipo de paradigma asumido por la práctica EIS.

En este último se incluye el sector transporte, pero para la consecución de un fin como el transporte aéreo, se requiere de un cambio sustancial en el espacio físico, lo que desencadena un proceso de transformación del lugar altamente significativo (a nivel aéreo, terrestre y marítimo según el caso) donde opera con un impacto directo en el hábitat natural y en la vida de las personas. En suma, el ser humano como ser social, estudia las posibilidades, planifica, ejecuta, crea la infraestructura, sostiene la idea en el tiempo, se beneficia de sus logros y tiene como objetivo el desarrollo, por lo que se hace urgente un mayor nivel de RS y una toma de conciencia del concepto de desarrollo sustentable.

1.8. Impactos bio-físicos

Los estudios sobre cambio ambiental permiten comprender la magnitud de los cambios en la temperatura y humedad del aire, por mencionar sólo dos ejemplos. Este tipo de cambio es materia de análisis de organizaciones como la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) ya que su conocimiento permite reconocer la riqueza biológica y el disturbio, provocado por el humano en regiones tan sensibles como las de América Latina. Por ende, es preciso evaluar las diversas “implicaciones que tienen estas alteraciones a la cobertura del suelo. El cambio en el uso y/o la cobertura del suelo puede tener un efecto bioquímico sobre el clima. Por bioquímico se entiende la interacción entre

compuestos químicos y organismos vivo” (Alvarado et al. 2021, 57), lo que tiene implicaciones sobre el impacto climático local generando un desbalance de energía en la superficie y a su vez en el contenido de humedad y calor de la atmósfera.

Estos cambios en los ecosistemas y en la biosfera constituyen un tema de agenda en la gestión integral. Por ende, a la par de la RS y RA, se debe considerar el contexto en que se dan estos cambios biofísicos y su relación con el ámbito normativo voluntario que debe probar en las corporaciones y empresas a nivel general (Rodríguez, López y Vela 2012).

En este sentido, los recursos naturales que se requieren son analizados a través de indicadores ambientales biofísicos que deben ser revisados por los organismos pertinentes con el fin de obtener unidades ambientales biofísicas (UAB) de referencia. Para el caso de los aeropuertos, se necesita determinar los indicadores de relieve y cobertura vegetal, clima, suelos y condiciones climáticas, las cuales influyen en la distribución espacial de la vegetación (Rodríguez, López y Vela, 2012). En el caso del Ecuador, el uso del suelo debe verse en función de potencial agrícola, aunque una terminal siempre será una inversión de espacio idónea para el desarrollo.

Es así como se puede lograr una evaluación integral (social-ambiental) de los procesos de intervención humana. Su impacto es hoy en día un tema que atañe a todas las áreas de la economía a corto y mediano plazo, con resultados alarmantes que deben ser incluidos en la gestión de los proyectos de gran escala como son los aeropuertos internacionales.

Capítulo 2. Contextualización del área de estudio

En este capítulo se aborda de manera integral la contextualización del caso de estudio y sus elementos constitutivos, con el fin de situar en tiempo y espacio el problema desarrollado. En concordancia, se consideran cuatro partes en su desarrollo:

En primer lugar, se mencionan las características del DMQ, incluyendo aspectos de orden político, liderazgo y compromiso con el desarrollo sostenible, así como el rol de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios, en igual forma, la Corporación Quiport S.A., la cual gestiona el AIMS de Quito. En segundo lugar, se muestra la delimitación geográfica, la cual da cuenta de una caracterización necesaria a la hora de reconocer el espacio implicado. En tercer lugar, se explican las características biofísicas de la meseta de Caraburo y sus áreas de influencia, para concluir con la caracterización sociocultural que incluye un abordaje de aspectos sustanciales dentro del proceso de investigación como demografía, educación, necesidades básicas insatisfechas salud, pobreza empleo, vialidad y transporte, hitos históricos y conocimiento ancestral, patrimonio cultural, turismo, entre otros.

2.1. El Distrito Metropolitano de Quito (DMQ): política, liderazgo y compromiso de cara al desarrollo sostenible

Para comprender mejor el contexto en estudio se debe empezar por situar el Municipio del Distrito Metropolitano, uno de los más importantes del país, el mismo está a cargo del alcalde Metropolitano de Quito y representa el ámbito central de la investigación, cuyo peso administrativo es altamente significativo. La Alcaldía, al ser un órgano de gobierno actúa como facilitadora “de los esfuerzos de la comunidad en la planificación, ejecución, generación, distribución y uso de los servicios que hace posible la realización de sus aspiraciones sociales” (Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito 2023, 1). Dentro de las diferentes empresas metropolitanas administradas en este contexto, se encuentra la EPMSA (más adelante se explican sus funciones) que tiene una responsabilidad notable dentro del Distrito. Así como, las diferentes secretarías coordinan y ayudan al sostenimiento de una dinámica operativa compleja. Una de ellas es la Secretaría de Ambiente, cuya misión busca promover la participación activa de la sociedad, aplicar planes en pro de la conservación de la biodiversidad y coadyuvar con el uso sustentable de los recursos (Alcaldía Metropolitana de Quito 2023).

En la actualidad, y dentro de las funciones que desempeña la Secretaría de Ambiente, se encuentran la gestión y coordinación de la Red Metropolitana de Monitoreo Atmosférico de Quito (REMMAQ) establecida en el año 1999, para medir y analizar la emisión de contaminantes ambientales, la dirección del viento y su temperatura, entre otros (Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas, S.A. 2023). Aunado a ello, se encuentran los servicios para el registro de establecimientos, las consultorías ambientales, los gestores de residuos y el Sistema Único de Información Ambiental (SUIA) (Ministerio del Ambiente 2023).

Ahora bien, con respecto a las relaciones internacionales que mantiene el DMQ, por medio de las que se establecen tratos de envergadura, permite que, en la llamada agenda ambiental se pueda trabajar aplicando los principios cooperativos con el fin de promover la RS y la participación ciudadana. Por esta razón, el DMQ se considera como uno de los ámbitos políticos de liderazgo y compromiso con mayor presencia e incidencia en el Ecuador, de cara al desarrollo sostenible.

2.1.1. La Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios (EPMSA) del DMQ, en la gestión de los servicios proporcionados por la Corporación Quiport S.A.

La EPMSA “institucionalmente forma parte del Distrito Metropolitano de Quito tiene por objeto la gestión, seguimiento y control de la concesión del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito” (EPMSA 2023b, 1). En tal sentido, el modelo de gestión empleado por EPMSA busca cumplir con los estándares nacionales e internacionales, con el fin de poder alcanzar las metas propuestas. Asimismo, se realizan controles y auditorías para el control ambiental y la calidad de los servicios que se prestan en el aeropuerto (EPMSA 2023b).

La imagen 2.1 que se presenta a continuación, muestra que la seguridad física de las instalaciones estratégicas del aeropuerto es responsabilidad de la EPMSA, con personal claramente identificado.

Imagen 2.1. Personal propio de EPMSA en labores de seguridad aeroportuaria



Fuente: EPMSA (2023).

De esta manera, la EPMSA se enfoca en brindar servicios con altos índices de seguridad y calidad (EPMSA 2023b). Asimismo, EPMSA se proyecta al futuro, ya que propone mejoras y constancia en sus capacidades y sus accionar. Se espera que “para el 2025 sea una empresa pública consolidada con un modelo de gestión ágil que permita la entrega óptima de servicios aeroportuarios y generadora de desarrollo productivo” (EPMSA 2023b, 1).

2.1.2. Procesos de la Corporación Quiport S.A. en el manejo del servicio aeroportuario de Quito

La Corporación Quiport S.A. se constituye como una empresa que tiene bajo su responsabilidad la gestión del AIMS. En relación con la concesión del AIMS, la Corporación Quiport S.A. tiene exclusividad para prestar el servicio aeroportuario, desarrollar las operaciones y mantener operativo dicho aeropuerto (Quiport 2017c). Pero el recorrido hasta alcanzar esta presencia en la realidad quiteña responde a un proceso histórico complejo que se remonta al siglo XX.

En este punto se considera pertinente establecer una línea cronológica debido a que dentro de sus obligaciones contractuales destacan 35 años de concesión (2006-2041), así, Quiport S.A. consolida un compromiso que beneficia al país ya que entre sus planes está el de “realizar inversiones para mantener el nivel de servicio contratado. [...] [S]e celebró, en agosto de 2010, el Acuerdo de Alianza Estratégica que reestructura las condiciones de participación económica en los ingresos del proyecto” (Quiport 2017c). A ello se suma el papel que juega la política integrada de gestión de Quiport S.A., la cual busca gestionar responsablemente la

concesión del Aeropuerto “con el objeto de cumplir con los requisitos técnicos y legales aplicables, implementando prácticas respetuosas con el ambiente y socialmente responsables” (Quiport 2017h).

Esta contextualización reclama a su vez una perspectiva cronológica, ya que en el año de 1935 el aeropuerto Mariscal Sucre de Quito inició sus actividades, y en agosto de 1960, fue inaugurado el Aeropuerto Internacional, el cual se mantuvo operativo hasta febrero de 2013 (Quiport 2017b). En octubre del año 2000, se expide el decreto presidencial N° 885, mediante el cual el “Estado ecuatoriano cede al Municipio de Quito las competencias del servicio aeroportuario en la ciudad” (Quiport 2017b, 3), un hecho que marca un cambio paradigmático en el ámbito aeroportuario de esta capital andina.

La imagen 2.2, logra capturar el final de las operaciones aeroportuarias con el último vuelo de la Línea Aérea Nacional chilena (LAN) en el antiguo aeropuerto Mariscal Sucre que se ubicaba dentro de la ciudad de Quito en el año 2013.

Imagen 2.2. Último día de funcionamiento del viejo aeropuerto Mariscal Sucre



Fuente: BBC News Mundo (2013).

Posteriormente, en septiembre del 2002:

La Corporación Aeropuerto y Zona Franca de Quito (CORPAG), en representación de la Municipalidad de Quito, firma con la Canadian Comercial Corporation (CCC), organismo del gobierno de Canadá, los contratos de concesión y construcción, que comprende el diseño, el financiamiento, la construcción y la operación del nuevo aeropuerto y la administración y operación del antiguo Mariscal Sucre” (Quiport 2017b).

Para marzo del 2003, “se inauguraron los trabajos de modernización [...] del antiguo aeropuerto [...] y en junio del 2005, se celebró la primera enmienda del contrato de concesión [...] entre CORPAG y la Corporación Quiport S.A. [...] En 2006 se iniciaron los trabajos de construcción del nuevo aeropuerto, haciendo de ésta la fecha efectiva de inicio de contrato de concesión” (Quiport 2017b). Luego, en agosto de 2010:

[...] el Municipio y la Corporación Quiport S.A. firman el acuerdo de alianza estratégica para la distribución de beneficios económicos y la continuación de ejecución del proyecto de nuevo aeropuerto de Quito, lo que dio paso a que, en diciembre del mismo año, la Contraloría General del Estado emitiera un informe favorable sobre el acuerdo de alianza estratégica. En mayo de 2012, aterriza el primer avión en la pista del nuevo aeropuerto” (Quiport 2017b), lo que termina por sellar un proceso histórico para el país (Ver imagen 2.3).

Imagen 2.3. Aterrizaje del primer avión tripulado en el nuevo Aeropuerto de Quito, avión Beechcraft de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC)



Fuente: Aeropuerto Internacional de Quito y Quiport (2012).

Para febrero de 2013, se inaugura el nuevo aeropuerto “y se procede al cierre del antiguo aeropuerto, de tal manera que se realiza el operativo de transición. En este año, el aeropuerto Mariscal Sucre recibe el certificado de aeródromo por parte de la Dirección General de Aviación Civil” (Quiport 2017b). Para 2015, se “inician las operaciones de la fase ‘A de la terminal de pasajeros, destinada a vuelos nacionales”” (Quiport 2017b), en esta misma fecha, el “Concejo Internacional de Aeropuertos de América y el Caribe entrega al aeropuerto Mariscal Sucre el certificado de acreditación de huella de carbono en el nivel 1 de mapeo”

(Quiport 2017b). Esta situación da cuenta de los niveles de aceptación de la infraestructura y su capacidad operativa.

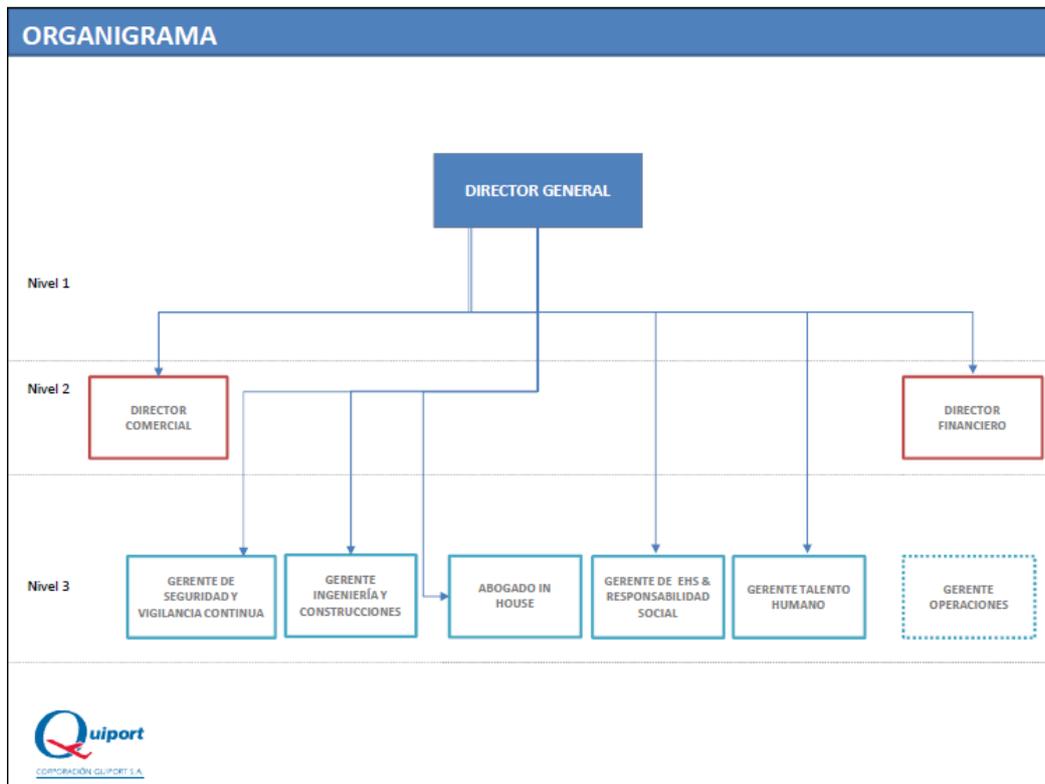
Para octubre 2015:

[...] se aprueba la actualización del Plan Maestro del aeropuerto Mariscal Sucre y en septiembre de 2016, la Corporación Quiport recibe el reconocimiento del Consejo Internacional de Aeropuertos por su contribución a la comunidad aeroportuaria gracias a su participación en APEX, el Programa de seguridad que promueve la mejora continua en el funcionamiento de seguridad operacional de los aeropuertos mundiales” (Quiport 2017b).

Posteriormente, en octubre de 2016, el AIMS recibe un reconocimiento por desarrollar una “gestión inclusiva, recibiendo el Sello Inclusivo Progresivo por parte de la Secretaría de Inclusión del Municipio de Quito. En diciembre, Quiport recibe de manos de la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico ‘Quito Turismo’, el reconocimiento a la gestión para el desarrollo de la Industria Turística” (Quiport 2017b).

Actualmente, la Corporación presenta una estructura orgánica funcional de tres niveles jerárquicos (operativo, medio y directivo) integrada por dos direcciones y seis gerencias, tal como se muestra en la figura 2.1.

Figura 2.1. Estructura Orgánica Funcional de la Corporación Quiport S.A.



Fuente: Quiport (2017d).

Cabe señalar que, “Quiport cuenta con una política de sostenibilidad en la cual solicita a todos los operadores comerciales, contratistas y subcontratistas que laboran en el AIMS, planificar sus actividades relacionadas con materia ambiental, salud ocupacional, seguridad industrial y responsabilidad social” (Quiport 2017a). Ahora bien, con respecto a la responsabilidad corporativa y gestión comunitaria, Quiport desarrolla las siguientes actividades: “programa de fortalecimiento de capacidad, valor compartido, programa de base de datos laboral y de servicios, plan de consulta pública y de participación, monitoreo de cumplimiento de normativas, programa de becas, programa de educación ambiental, [...] plan de inversión social” (Quiport 2017g). Desde el punto de vista de la gestión comunitaria y en cuanto al programa de fortalecimiento de capacidades, “el programa de capacitación mejora las oportunidades laborales de los habitantes de la zona de influencia del aeropuerto (Puembo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa y El Quinche), otorgando conocimientos y mejorando sus habilidades de autogestión” (Quiport 2017g).

De igual manera, en el plan de consulta pública y de participación, Quiport promueve el involucramiento de las comunidades. “Además, este mecanismo participativo recoge observaciones de la colectividad. Este proceso es un canal de comunicación con representantes de los gobiernos parroquiales y municipales, instituciones educativas, empresas, organizaciones entre otros” (Quiport 2017g). Por otra parte, se gestiona un programa de becas que “beneficia a grupos de estudiantes pertenecientes a centros educativos de las zonas de influencia del aeropuerto” (Quiport 2017g) y se “lleva a cabo un programa de educación ambiental en escuelas y colegios de las parroquias de Tababela y Yaruquí, en los que se tratan temas tales como: contaminación ambiental, deforestación, reciclaje, diversidad, implementación de huertos orgánicos y reforestación” (Quiport 2017g).

En relación con la gestión ambiental, Quiport despliega un monitoreo para controlar los “ruidos semestrales, el manejo de aguas residuales [...], la gestión de huella de carbón, el monitoreo biótico de la meseta de Carbuco tomando en cuenta flora, fauna, así como, un programa de reforestación” (Quiport 2017e). (Ver imagen 2.4).

Imagen 2.4. Jornada de reforestación en la meseta del aeropuerto, actividad en conjunto con la Secretaría de Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito



Fuente: Quiport (2017f).

En lo relativo a gases de efecto invernadero (GEI), en octubre del 2018:

Quiport contrató una verificación independiente por la empresa SGS, de sus emisiones de CO₂ reportadas, proveniente de sus actividades, con el objeto de establecer los requisitos de la norma ISO 14064-1. Este acuerdo comprende la verificación de emisiones de fuentes

antropogénicas de GEI incluidas dentro de los límites manifestados y reportados por la organización (SGS 2018). (Ver imagen de referencia de la declaración: Imagen 2.5).

Imagen 2.5. Verificación independiente de gases de Efecto Invernadero por la empresa SGS



Fuente: SGS (2018).

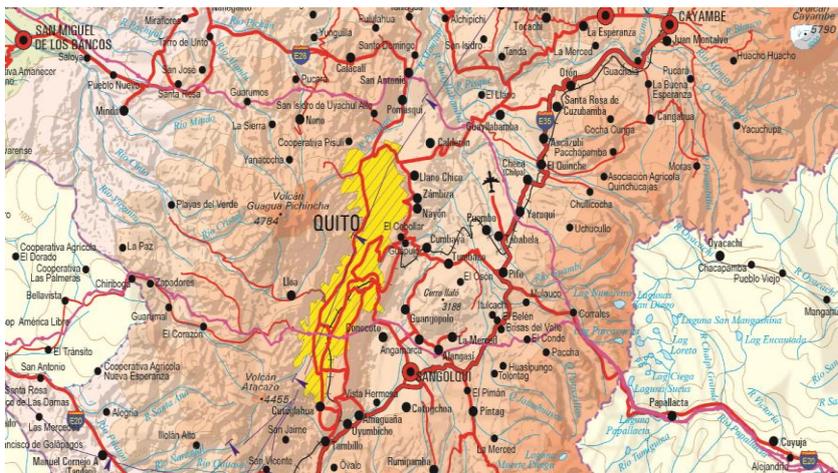
De esta forma, la EPMSA del DMQ, hace presencia en la gestión de los servicios proporcionados por la Corporación Quiport S.A. en el contexto del desarrollo quiteño y en el marco de la modernización del país. Si se considera la grave crisis ecológica que vive el mundo, y la sensibilidad de la región andina en este sentido, queda justificado el proceso sostenido que han tenido las instituciones involucradas en pro de buscar una verificación a nivel de contaminación ambiental, especialmente en materia de GEI.

2.2. Delimitación geográfica

En términos de delimitación espacial, el DMQ está ubicado en el centro norte de la provincia de Pichincha (Mapa 2.1) y:

[...] Cuenta con una hidrografía de múltiples ríos los cuales confluyen en las subcuentas de los ríos Guayllabamba y Blanco. Delimita al norte con la provincia de Imbabura, en el sur con los cantones de Mejía y Rumiñahui, hacia el este con los cantones Pedro Moncayo, Cayambe y Napo, al oeste con los cantones Pedro Vicente Maldonado, San Miguel de los Bancos, así como la provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas (Mena Valenzuela, Altamirano Benavides, y Granda Loza 2010). (Ver Mapa 2.1).

Mapa 2.1. Segmento de mapa físico de la Provincia de Pichincha



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales e Instituto Geográfico Militar (2017).

Desde el punto de vista político-administrativo está constituido por:

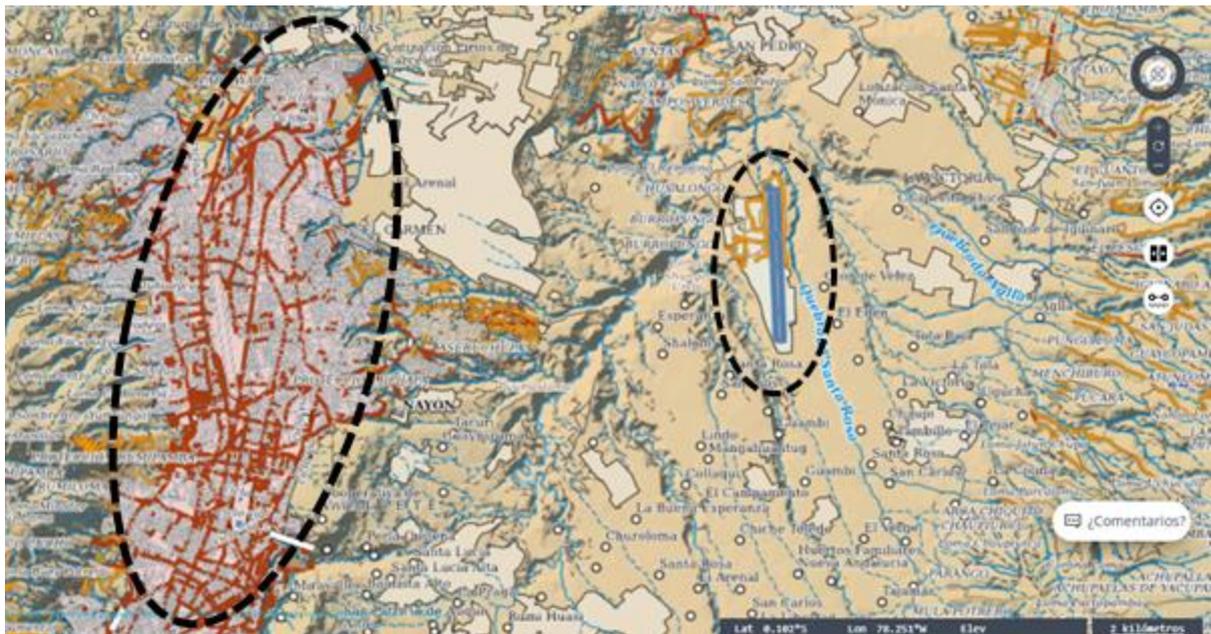
[...] la cabecera cantonal Quito, a su vez esta se conforma por ocho administraciones zonales a saber: Quitumbe, Eloy Alfaro, Centro, Norte, La Delicia, Calderón, Tumbaco y Los Chillos. De igual forma cuenta con 33 parroquias: Calderón, Conocoto, Tumbaco, Amaguaña, Pomasqui, San Antonio, Cumbayá, Pintag, Alangasí, San José de Minas, Yaruquí, Guayllabamba, El Quinche, Pifo, Puembo, Nayón, Puéllaro, Pacto, Llano Chico, Checa, La Merced, Calacalí, Nanegal, Nanegalito, Zámbez, Atahualpa, Tababela, Guangopolo, Lloa, Chavezpamba, Perucho, Gualea y Nono. Con una extensión territorial de 4.232 km² (Mena, Altamirano y Granda 2010).

Considerando el radio de acción de la zona aeroportuaria, el alcance del espacio geográfico del área de estudio a la Provincia de Pichincha, Cantón Quito, Parroquia Tababela, meseta de Caraburo, “vía a Yaruquí, a 24 kilómetros de la capital. Esto incluye los bordes norte, sur, este y oeste de la meseta donde se ubica las instalaciones del Aeropuerto Internacional Mariscal

Sucre de Quito, Ecuador. Ubicación referencial, coordenadas UTM: X794467/Y 9987762” (Thurber y Edwards 2009, 14).

En este punto se ha hecho imperativo emplear la cartografía básica que elaboró el Instituto Geográfico Militar y que va a servir de “referencia geoespacial para la determinación del área de estudio, así como mapas y cartas temáticas debidamente aprobadas mediante las resoluciones emanadas del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, así como, la Comisión Especial de Límites Internos de la República” (Instituto Geográfico Militar 2023), con el fin de establecer las coordenadas espaciales del área de estudio y tener una mirada panorámica de los límites espaciales de la investigación, tal como se muestra en los mapas (2.2, 2.3 y 2.4).

Mapa 2.2. Ubicación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, en relación a la ciudad de Quito



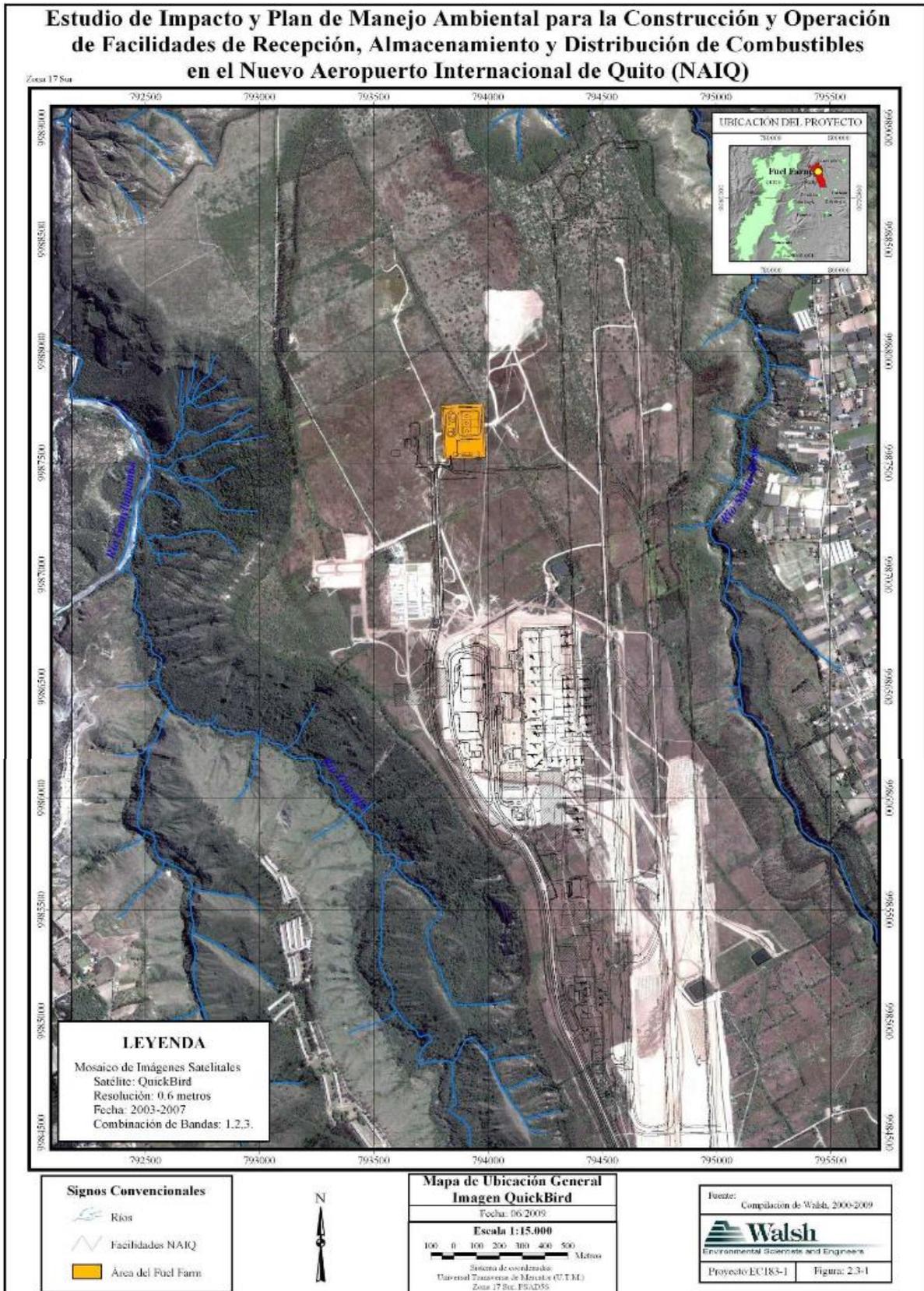
Fuente: Instituto Geográfico Militar (2023).

Mapa 2.3. Mapa base, Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito



Fuente: Instituto Geográfico Militar (2015).

Mapa 2.4. Mapa de Ubicación General Imagen Quickbird



Fuente: Thurber y Edwards (2009).

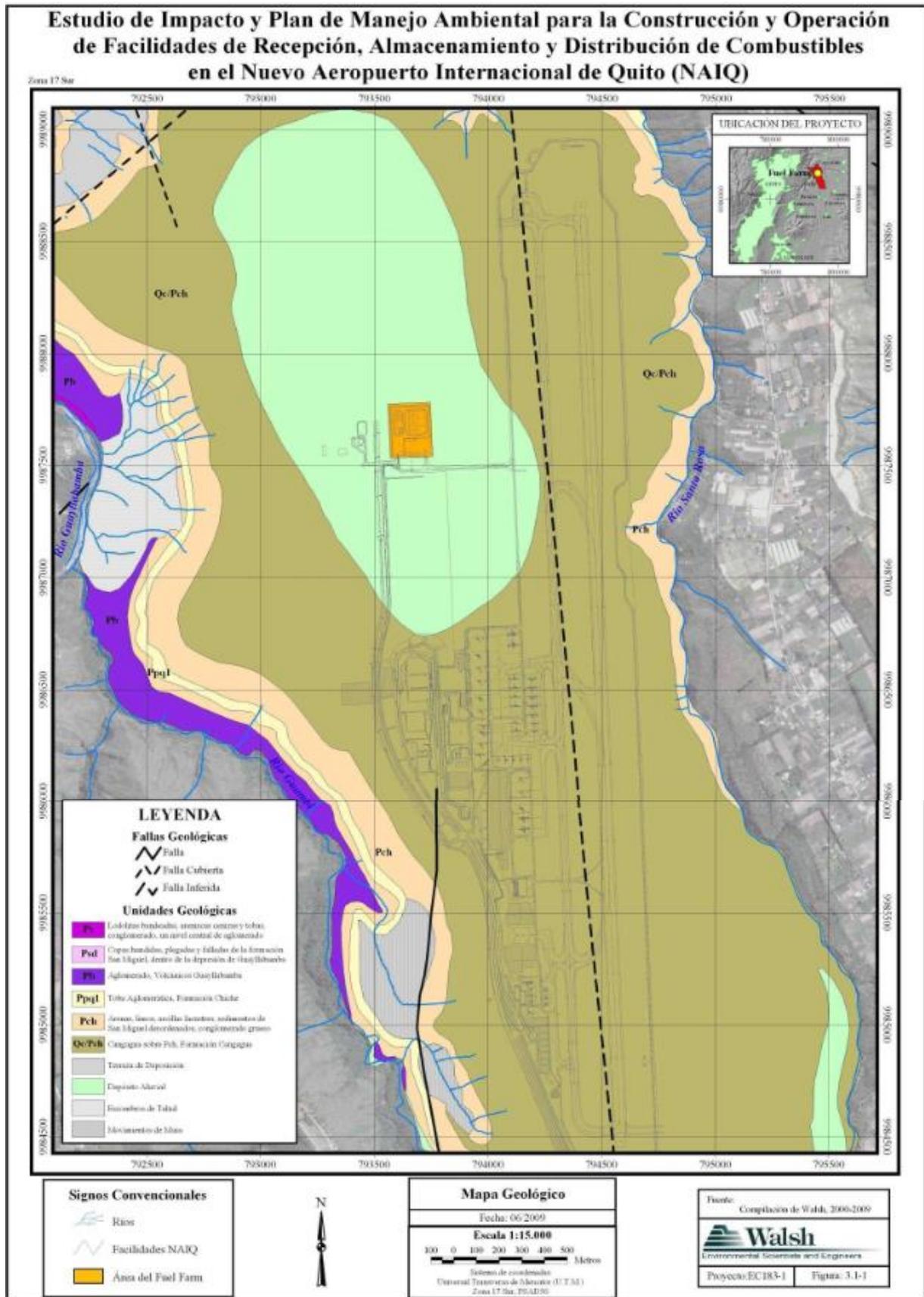
2.3. Caracterización biofísica de la meseta de Caraburo y áreas de influencia

El Distrito Metropolitano de Quito:

[...] cuenta con una variación altitudinal que va desde los 500 hasta los 4780 m.s.n.m., dentro de un espacio territorial de aproximadamente 4.231,83 km², en donde más del 60 % está constituido de áreas naturales, lo que hace variado sus microclimas, además de diferentes tipos de suelo y formas de relieve que da forma a una amplia red hidrográfica que sostiene una amplia gama de biodiversidad” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2021, 226).

En este punto, resulta importante señalar que, dentro de los aspectos físicos, y tomando en cuenta las principales formaciones geológicas presentes en el área de influencia de la meseta de Caraburo en la Parroquia Tababela, destaca un conjunto de aspectos que permiten reconocer la orografía de la zona y sus particularidades, a saber: “1. Formación San Miguel, 2. Volcánicos Guayllabamba (PB). 3. Formación Chiche (Pch). 4. Formación Cancagua (QC). 5. Suelos volcánicos de cobertura (CV) y terrazas tipo Cancagua (HC). 6. Depósitos coluviales (CO), y, 7. Depósitos aluviales” (Thurber y Edwards 2009, 1). (Ver Mapa 2.5).

Mapa 2.5. Mapa geológico, unidades geológicas



Fuente: Thurber y Edwards (2009).

Esta realidad obliga a considerar una valoración cartográfica y geológica del área, con el fin de apreciar con detalle los niveles de impacto y la sensibilidad de las aéreas involucradas. En consecuencia, a continuación, se presenta el cuadro 2.1 donde se muestra una matriz, con el objeto de visualizar los “procesos de las geodinámicas [...], sus riesgos y amenazas para el área de Tababela. De igual forma, los barrios con mayores asentamientos humanos, como por ejemplo el caso de Guambi, Oyambri y el Vergel, presentan terrenos con suelos no consolidados” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2021, 28).

Cuadro 2.1. Matriz de amenazas geodinámicas

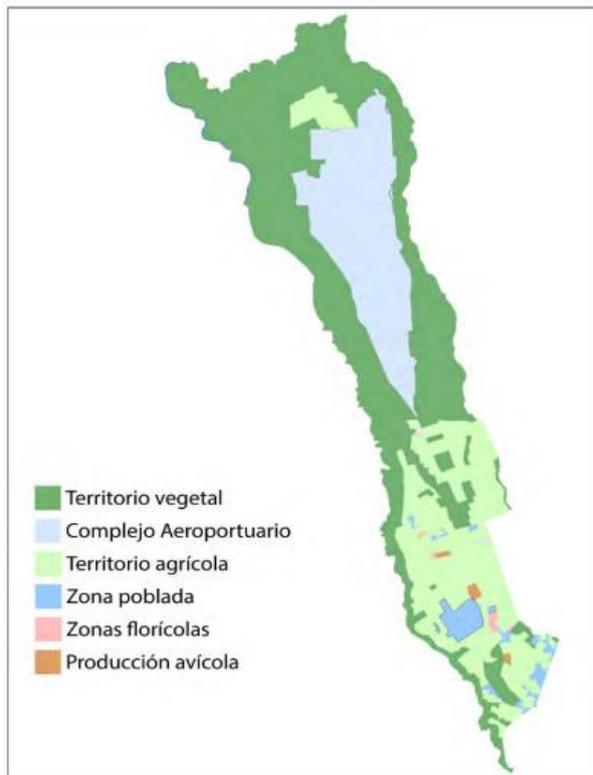
Amenaza	Ubicación	Nivel de Afectación	Actuación
Deslizamientos	Guambi	Moderado	Investigación y generación de estrategias de prevención
Sismo	Toda la parroquia	Baja	Monitoreo
Volcán	Toda la parroquia	Baja	Monitoreo

Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores (2020, 280).

En cuanto a la geomorfología, “su extensión mayor se dirige hacia el noroeste y con declive hacia el noroeste [...], rodeado por quebradas empinadas cortadas por ríos en los tres lados (Río Guambi–Río Guayllabamba, Río Urvia y la Quebrada, y Río Santa Rosa)” (Thurber y Edwards 2009, 6).

El suelo de Tababela posee una importante capacidad agrícola, con riego fácil para la agricultura, pero con limitaciones de mecanización y riego y mecanización difícil, lo que la hace sensible dentro del plan de protección del país en materia ecológica. Además, cuenta en su mayoría con terrenos de clase VIII, donde se presentan áreas de cobertura vegetal que dan sustento a los recursos naturales. Como se puede apreciar en el mapa 2.6, aproximadamente el 49.55 % de estos suelos se caracterizan por ser jóvenes y mostrar características de roca madre (Capservs Medios 2015, 24).

Mapa 2.6. Uso del suelo Parroquia Tababela

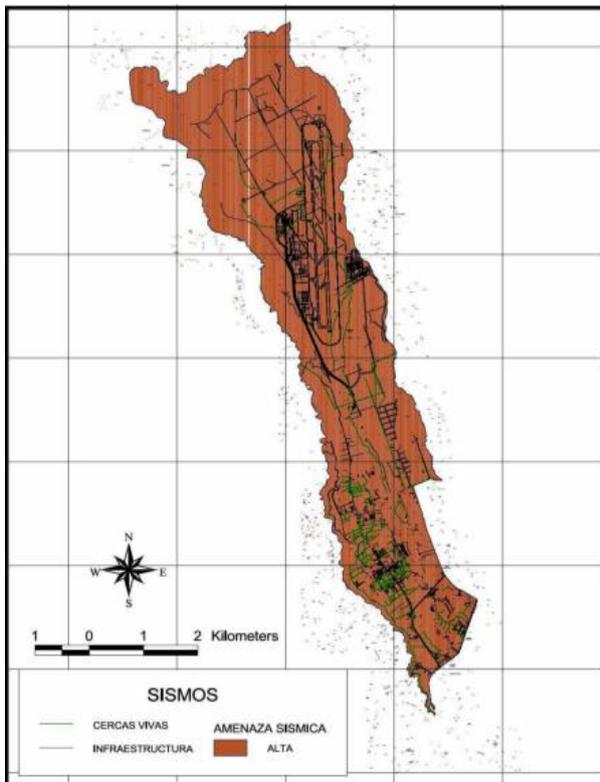


Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores (2020, 32).

Por otro lado, dentro del aspecto sísmológico (ver mapa 2.7), el área se caracteriza por:

[...] la presencia del sistema transcurrente dextral e inverso de la región interandina, en interacción con la subducción de placas continentales. La subducción de la Placa Nazca Sudamericana origina dos ambientes epicentrales, uno en el continente y otro en la plataforma submarina. En el Ecuador, alrededor de 125 sismos con magnitud $M_s > 4$, se han registrado en ambos ambientes entre 1901 y 1981 (Thurber y Edwards 2009, 9).

Mapa 2.7. Mapa parroquial de vulnerabilidad sísmica de Tababela, 2004



Fuente: López (2004, 41).

Como consecuencia de esto, la parroquia Tababela presenta una condición de vulnerabilidad sísmica alta, esto en función de la determinación de los niveles por amenaza física por cantón, en base a la zonificación sísmica propuesta por el Instituto Geofísico de la Escuela Politécnica Nacional (IG-EPN), con modelo cartográfico en escala (1:250000), donde existe desde una zona I que es la de menor peligro, hasta una zona IV que corresponde a la de mayor peligrosidad. Para Demores y D’Ecorle (2003), las amenazas sísmicas se podrían clasificar tal como se muestra en la tabla 2.1:

Tabla 2.1. Zonificación y valores correspondientes a peligro sísmico

Peligro sísmico	Valor
Zona IV	3
Zona III	2
Zona II	1
Zona I	0

Fuente: Demoraes y D’Ercole (2001, 20).

Las fuentes hídricas que aportan a Tababela son: río Guambi, Guayllabamba, Urabía, a las que se les suma quebradas tales como: Santa Rosa y Alpachaca. La parroquia Tababela forma parte de la subcuenca del río Guayllabamaba que a su vez da paso a dos microcuencas una por el río Guambi que se conecta con Puembo y, la otra es la quebrada Santa Rosa que conecta con la Parroquia de Yaruquí con una red de drenajes que surten al río Guayllabamaba. Adicionalmente, la Parroquia de Tababela cuenta con una infraestructura con fines de riego que comprende la acequia Guambi, acequia del Pueblo y canal del Pisque (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2021, 38), tal como se muestra en el mapa 2.8.

Mapa 2.8. Mapa del recurso hídrico

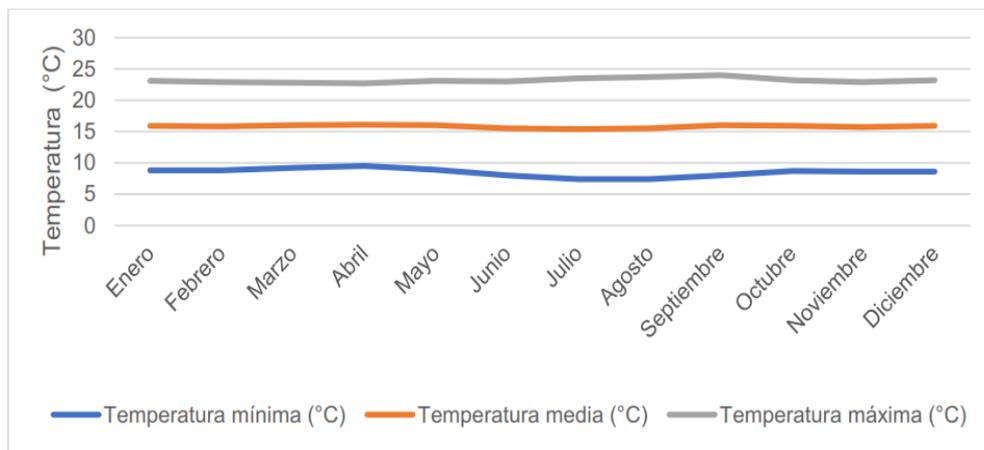


Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores (2020, 39).

Con base en la climatología, las precipitaciones de “años anteriores, determinados en la estación meteorológica de Quiport cercana a la M341 del Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología (INAMHI), indican que la época seca es de junio a agosto, y las épocas lluviosas más pronunciadas son de marzo a mayo y de octubre a noviembre” (Thurber y Edwards 2009, 19). De forma más específica, hay que considerar que “la ubicación de pisos climáticos que corresponde a la Parroquia Tababela se encuentran en el Ecuatorial mesotérmico seco,

Ecuatorial mesotérmico semihumedo, por esta razón supone una humedad relativa que va desde los 700 y 800mm” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2021, 34). (Ver gráfico 2.1)

Gráfico 2.1. Temperatura mínima, media y máxima por mes en Tababela



Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores (2020, 36).

De esta manera el paisaje natural posee distintos componentes que incluyen: “geología, geomorfología, suelos, hidrología, vegetación, fauna, uso de terreno, y arqueología. El paisaje natural tiene alteraciones debido a una infraestructura superficial visible. En este sentido, estos componentes se combinan para crear patrones específicos y escenarios distintivos para localidades en particular” (Thurber y Edwards 2009, 38).

En referencia a la flora, el *Alcance del Estudio de Impacto y Plan de Manejo Ambiental para el NAIQ*, “registró en el área de la meseta 35 especies de plantas vasculares, presencia de los siguientes tipos de vegetación: vegetación de acacias, vegetación arbustiva en recuperación, vegetación arbustiva en recuperación y vegetación arbustiva en recuperación” (Thurber y Edwards 2009, 2). No obstante y contrastando con información técnica obtenida del Estudio de Impacto ambiental Ex Ante: *Estación de Servicio Aeropuerto mariscal sucre de diciembre del 2015*, en el cual una vez estudiados los ecosistemas de la meseta de Caraburo, su clasificación resultó como: Matorral seco montano, de acuerdo con Sierra et al. (1999), así mismo, según el Mapa de Ecosistemas del Ecuador Continental (Ministerio del Ambiente, 2013) “el área de la meseta corresponde a bosque y arbustal semisiduo del norte de los valles” (EP Petroecuador y Isonatura Cia. Ltda 2015, 111).

En relación con la fauna, “en el área se registran 15 especies de mamíferos por observaciones directas, en la meseta y parte alta de las quebradas” (Thurber y Edwards 2009, 7).

Adicionalmente, se registran “11 especies de anfibios y reptiles” (Thurber y Edwards 2009, 11). Por su parte, “la herpetofauna se enfoca en registros realizados en la meseta y en la parte alta de las quebradas que rodean al NAIQ” (Thurber y Edwards 2009, 11).

Ahora bien, en cuanto a la caracterización de los principales ecosistemas presentes en la meseta de Caraburo, se tiene registro que “la fisionomía es de tipo arbustiva y herbácea, que corresponde al componente estructural de la vegetación con base en las formas de vida dominantes. Se refiere a la estructura vertical de la vegetación, propuesta por el Panel Internacional para el Cambio Climático” (Ministerio del Ambiente 2013, 17).

El área de influencia presenta árboles con “tronco lignificado y ramificado, el dosel mínimo es de 5 m. de altura con alturas de 35 m., presenta estratificación vertical por efecto de la luz” (Ministerio del Ambiente 2013, 17). También presenta “arbustales dominada por especies de plantas leñosas, con una altura general de menor a 5 metros. Adicionalmente, herbazales característicos de plantas no lignificadas, sin ramificación ni tronco” (Ministerio del Ambiente 2013, 17).

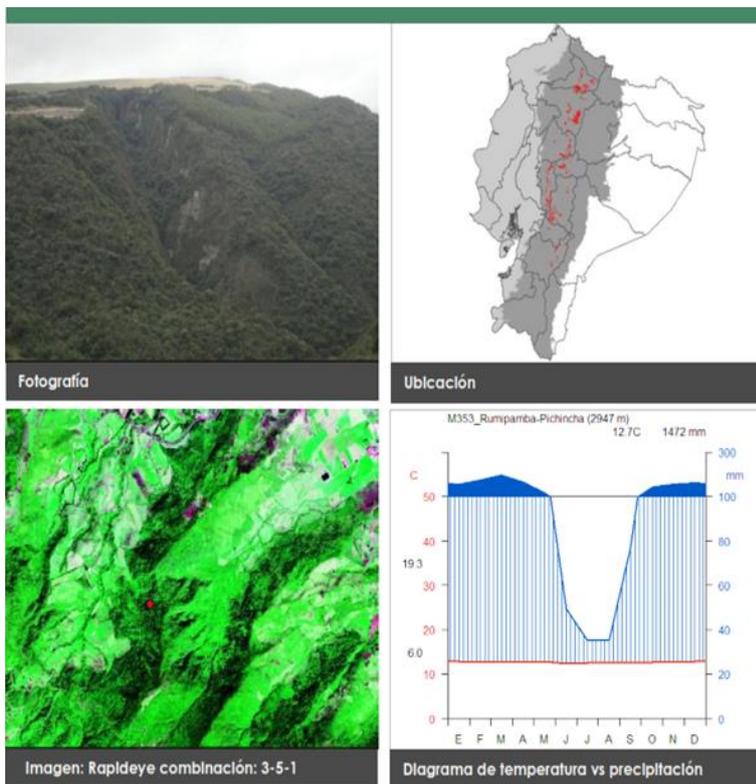
Por su parte, el bioclima, es de tipo pluviestacional, Ombrotipo (lo), presentando como característica principal, la humedad está referida “a la interrelación entre la temperatura, precipitación y evaporación a escala regionales y asociadas a diferentes tipos de vegetación. Este se basa en la relación de la variación del clima y la distribución de la vegetación, animales y ecosistemas” (Ministerio del Ambiente 2013, 39).

En cuanto a la biogeografía, la región se ubica en los Andes del Norte. Se entiende que la biogeografía estudia los “patrones de variación de unidades taxonómicas a diferentes escalas espaciales [...] permitiendo comprender nichos ecológicos, centros de origen y abundancia de las especies” (Ministerio del Ambiente 2013, 17). La geoforma, que corresponde al relieve general, tiene características de montaña, con un macrorelieve de cordillera, valle glaciar, y, un mesorelieve con relieve montañoso, terrazas, y llanura subglaciar. “Se plantea al factor diagnóstico geoforma en tres niveles de representación: 1. Relieve general, 2. Macrorelieve, y, 3. Mesorelieve” (Ministerio del Ambiente 2013, 19).

Con respecto a la fenología, se puede señalar que es de tipo siempreverde, donde la fenología “corresponde a un conjunto de procesos ecosistémicos asociados con la productividad que se ajustan a ciertos ritmos periódicos como la floración, la maduración de los frutos, pérdida

foliar entre otros” (Ministerio del Ambiente 2013, 20). Finalmente, se puede agregar que el piso bioclimático, presenta de tipo montano (2000-3100 msnm), termotipos (It): mesotropical. “La variación altitudinal asociada a la temperatura juega un papel preponderante en el establecimiento de comunidades de plantas y la distribución de ecosistemas” (Ministerio del Ambiente 2013, 20). (Ver imagen 2.6).

Imagen 2.6. Clasificación de ecosistemas arbustal siempreverde montano del norte de los andes



Fuente: Ministerio del Ambiente (2013, 76).

2.4. Aspectos demográficos

Para el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC):

[...] desde el año 1950, la población del DMQ se ha multiplicado siete veces hasta alcanzar 2.239.191 habitantes en el año 2010, lo que representa el 15,5 % de la población nacional y el 86,9 % de la provincia de Pichincha. Entre los años 2001 y 2010 la población del DMQ se incrementó en 399.338 habitantes (21 %) con un promedio de incremento del 2,17 % anual. Este crecimiento muestra una marcada tendencia a la disminución, con una dinámica superior

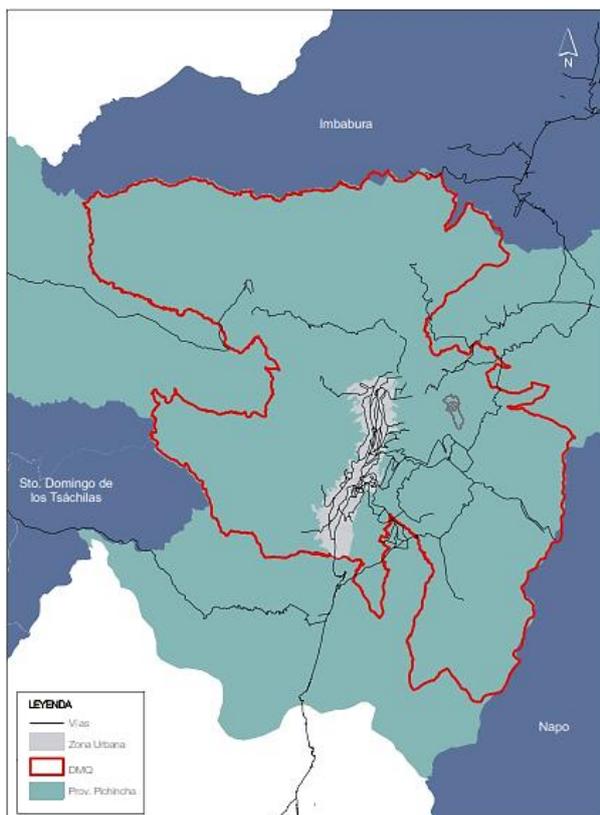
del crecimiento de las parroquias periféricas respecto a la estructura urbana consolidada (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2012, 18).

Por consiguiente, en el contexto geográfico del DMQ el cual influye en la demografía:

[...] presenta desequilibrio en el desarrollo regional, acompañado de una utilización urbanística del territorio rural, en contraste con una sobresaturación de servicios en el área central de la ciudad, a su vez, limitados desarrollos de los centros poblados rurales, accesibilidad y conectividad reducidas con los valles circundantes, vulnerabilidad ante amenazas socio-naturales y fragmentación del territorio” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2012, 17).

A continuación, se muestra el mapa 2.9, por medio del cual se presentan las características de la relación del DMQ en comparación al ámbito territorial nacional y regional, con cualidades demográficas que se mezclan con la economía y conectividad entre el DMQ y los cantones limítrofes, con sus demandas físicas, administrativas y de urbanización.

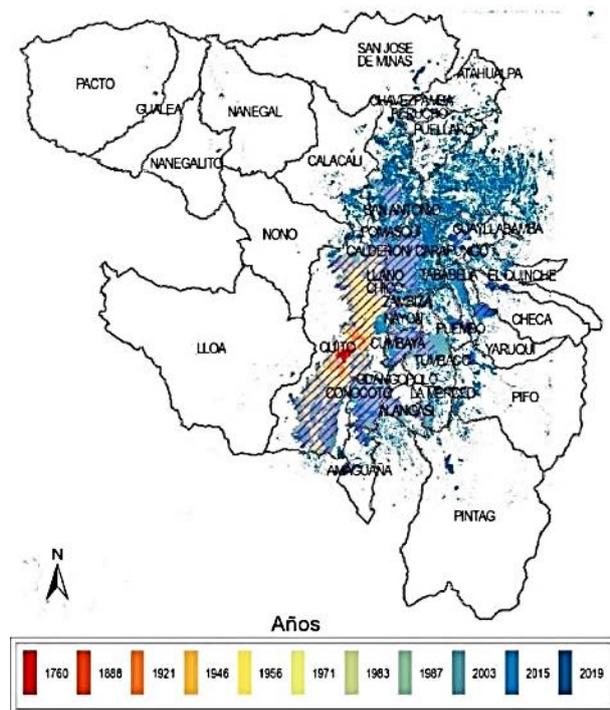
Mapa 2.9. Distrito Metropolitano de Quito: límites territoriales con las Provincias, Pichincha, Imbabura, y Santo domingo de los Colorados



Fuente: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2012, 21).

Por su parte el mapa 2.10, está relacionado con el crecimiento urbano, y muestra la forma en que se consolida específicamente en la meseta central de la ciudad. También se presenta otro tipo de urbanización dispersa hacia parroquias rurales en los límites del DMQ, en donde la administración y gestión en comparación de los espacios urbanos es limitada.

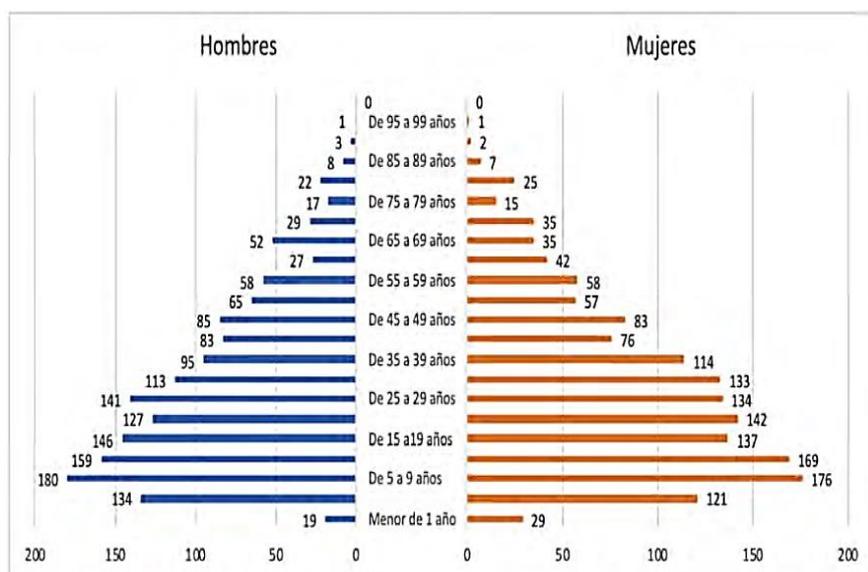
Mapa 2.10. Crecimiento Urbano desde 1760 hasta mayo 2020



Fuente: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2020, 128).

Igualmente, la parroquia Tababela en los últimos diez años se ha convertido en un nodo de importancia por contar con la operación aeroportuaria del AIMS, no obstante, es la parroquia que presenta la población más baja en comparación con sectores aledaños, y de forma simultánea presenta crecimiento poblacional que de acuerdo a los últimos censos de población y vivienda creció a una tasa de 2,39 % y para el año 2010 ascendió a 2.823 habitantes (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020). (Ver gráfico 2.2).

Gráfico 2.2. Proyección de población total por género y grupo de edad a 2015



Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado y Vergara Consultores (2020, 45).

A nivel de densidad poblacional, Tababela tiene un promedio de “111 habitantes por Km², a lo largo de una superficie territorial de 25,4 Km². Esta densidad poblacional está por debajo del promedio en comparación con el resto de las parroquias que están por encima de las 400 habitantes por km²”. A continuación, se presente la tabla 2.2 sobre las proyecciones de crecimiento por parroquia (2010-2020), y, la tabla 2.3 acerca de la densidad poblacional entre provincia, cantón y parroquia.

Tabla 2.2. Proyección de crecimiento por parroquia DMQ 2020. Proyecciones referenciales de población a nivel cantonal-parroquial 2010-2020

Parroquia	2020	Parroquia	2020
ALANGASI	30.126	LA MERCED	10.427
AMAGUAÑA	38.642	LLANO CHICO	13.259
ATAHUALPA (HABASPAMBA)	2.362	LLOA	1.856
CALACALI	4.839	NANEGAL	3.275
CALDERON (CARAPUNGO)	189.123	NANEGALITO	3.759
CHAVEZPAMBA	995	NAYON	19.423
CHECA (CHILPA)	11.155	NONO	2.152
CONOCOTO	101.954	PACTO	5.960
CUMBAYA	39.085	PERUCHO	980
EL QUINCHE	19.946	PIFO	20.677
GUALEA	2.516	PINTAG	22.274
GUANGOPOLO	3.800	POMASQUI	35.914
GUAYLLABAMBA	20.141	PUELLARO	6.817
TUMBACO	62.043	PUEMBO	16.886
YARUQUI	22.179	SAN ANTONIO	40.196
ZAMBIZA	4.990	SAN JOSE DE MINAS	8.998
TABABELA	3.507	Área Urbana	2.011.388
DMQ (Total)	2.781.641		

Fuente: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2021, 57).

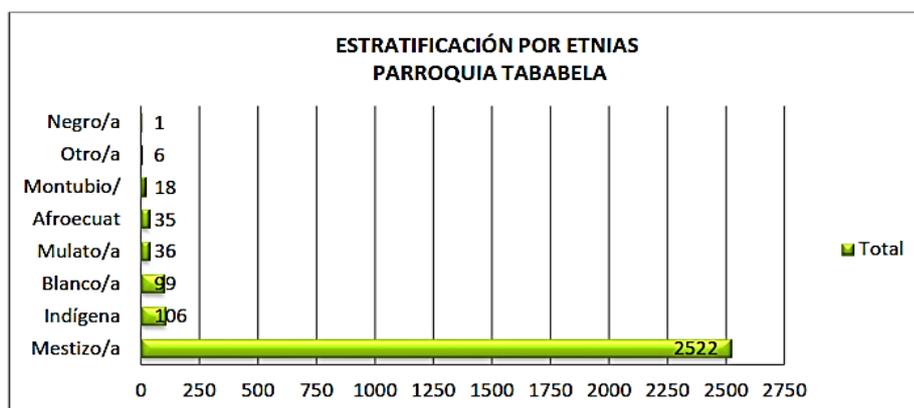
Tabla 2.3. Comparación de Densidad poblacional entre Provincia, Cantón y Parroquia

Provincia-Cantón-Parroquia	Población	Superficie de la parroquia (km ²)	Densidad Poblacional
Pichincha	2.576.287	9484,27	271,64
Quito	2.239.191	4.222,57	530,29
Tababela	2.823	25,33	111,45

Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores (2020, 47).

Con respecto a la auto identificación étnica, según el último censo poblacional del 2010, la parroquia de Tababela posee en su estratificación diferentes tipos de etnias las cuales se distribuyen de la siguiente forma: “población mestiza con el 89,34 %, el segundo grupo lo constituye la población indígena con el 3,75 %, el tercer grupo está conformado por población blanca” (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020, 46). (Ver gráfico 2.3).

Gráfico 2.3. Estratificación por etnias Parroquia Tababela



Fuente: EP PETROECUADOR y ISSONATURA CÍA. LTDA (2015, 120).

2.4.1. Educación oficial y áreas de influencia

La Parroquia Tababela tiene cinco instituciones contabilizadas en el ámbito educativo que corresponden al:

[...] nivel inicial y cuentan con 1.551 estudiantes, aparentemente la oferta educativa no muestra crecimiento, en vista de que se redujo de ocho instituciones educativas a cinco, registradas en 2018, La parroquia se rige por las normas del Ministerio de Educación a nivel nacional y sus disposiciones para el régimen sierra, lo que contempla además la provincia y el cantón de Quito” (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020, 57).

En relación con información del Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador (SIISE), “el índice de desarrollo educativo es del 53,35 %, lo que indica que un importante grupo de la población aún es analfabeta, posee bajo nivel de escolaridad, poca continuidad, repitencia y poca posibilidad de acceso al sistema de Educación superior” (EP Petroecuador y Issonatura Cia. Ltda 2015, 121). De la misma manera, existen instalaciones “en malas condiciones, con poco equipamiento y mobiliario” (EP Petroecuador y Issonatura Cia. Ltda 2015, 121). (Tabla 2.4).

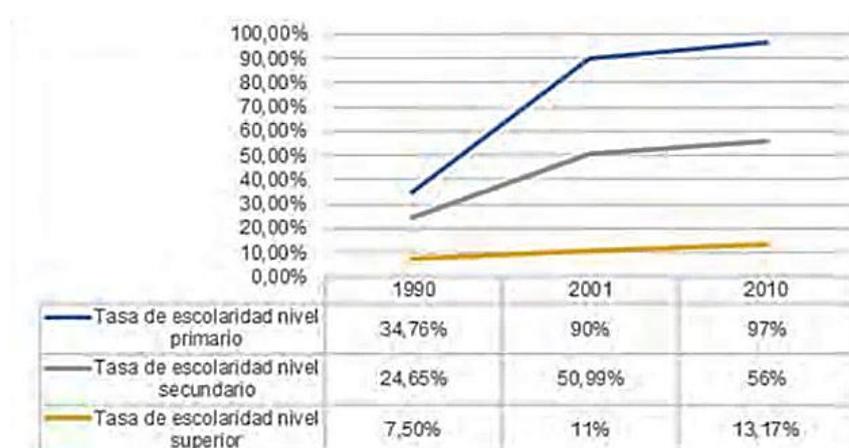
Tabla 2.4. Matriz para descripción de variable de educación

DESCRIPCIÓN	%
Analfabetismo (1990)	16,02
Analfabetismo (2001)	6
Analfabetismo (2010)	3,80
Años de escolaridad (1990)	5,12
Años de escolaridad (2001)	7
Tasa neta de escolarización primaria (1990)	90
Tasa neta de escolarización primaria (2001)	97
Tasa neta de escolarización primaria (2010)	34,76
Tasa neta de escolarización secundaria (1990)	50,99
Tasa neta de escolarización secundaria (2001)	56
Tasa neta de escolarización secundaria (2010)	24,65
Tasa neta de escolarización superior (1990)	7,5
Tasa neta de escolarización superior (2001)	11
Tasa neta de escolarización superior (2010)	13,17

Fuente: Capservs Medios (2015, 35).

En concordancia, también existe una disminución en el total de estudiantes “entre los niveles primario, secundario, tanto a nivel nacional, como provincial y cantonal. Dado que se muestra las implicaciones socioeconómicas derivadas de la pobreza que hacen que luego de cursar la primaria y en algunos casos la secundaria, se incorporan al campo laboral poco calificado” (Thurber y Edwards 2009, 7). Así, se muestra el gráfico 2.4 donde se observa la evolución de la tasa de escolaridad en la Parroquia de Tababela.

Gráfico 2.4. Evolución de las tasas de escolaridad



Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores (2020, 49).

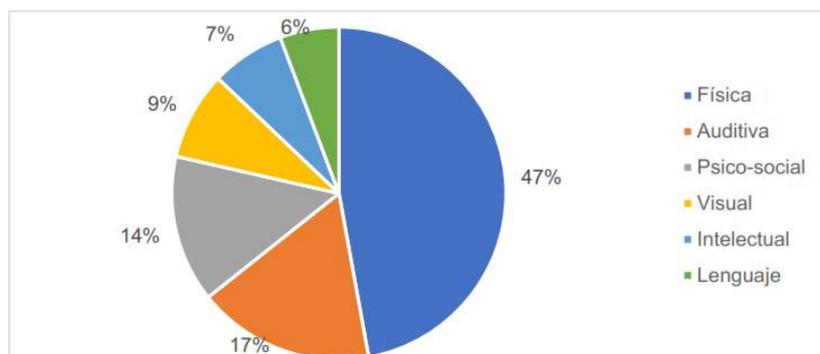
2.4.2. Condiciones de salud y nutrición de la población

En lo que se refiere a la salud y su índice de desarrollo:

[...] el SIISE reconoce un 48,93 % lo que indica un nivel bajo de condiciones nutricionales, Existe un subcentro de salud que presta servicio en áreas básicas como medicina general, cuando se presentan casos de emergencia hospitalarias los pacientes son remitidos al hospital de Yaruquí. Por otra parte, lo más común en enfermedades presentadas, son las virales y las infecciones” (EP Petroecuador y Issonatura Cia. Ltda 2015, 121).

Las principales causas de morbilidad “durante el año 2019 se encuentran las infecciones agudas de vías respiratorias con (457 atenciones), la parte odontológica (325 atenciones), amigdalitis (293 atenciones), gastroenteritis (133 atenciones), ginecología (127 atenciones), traumatismos (109 atenciones), cefaleas (101 atenciones), entre otras” (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020, 50). En este punto resulta oportuno señalar que el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) de la parroquia de Tababela tiene registros y clasificaciones de las personas que presentan algún tipo de discapacidad, donde las discapacidades físicas representan el primer lugar, con un 47 %”. (Ver Gráfico 2.5).

Gráfico 2.5. Clasificación por tipo de discapacidades



Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores (2020, 54).

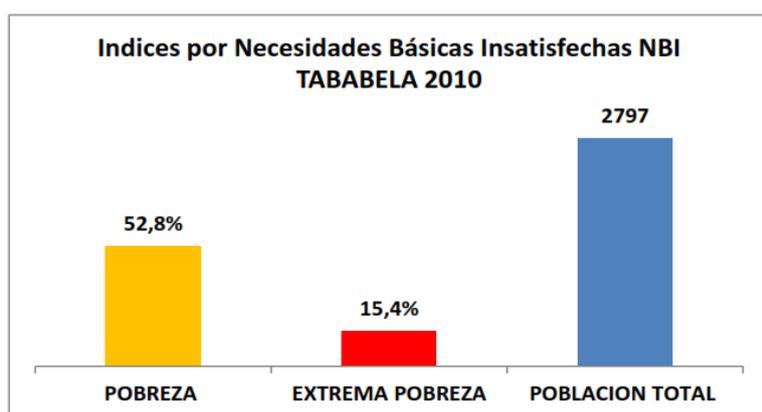
2.4.3. Necesidades materiales básicas insatisfechas

En relación con el resto del país, “Tababela muestra índices de pobreza medios en su población, inicialmente es una parroquia con vocación agrícola, donde la tenencia y dedicación de tierras a grandes cultivos resulta fundamental para la producción florícolas” (Capservs Medios 2015, 58). Asimismo, existen “fincas ganaderas, así como, empresas

dedicadas al acopio agroindustrial con fines de exportación. Esto conlleva a cambios en las relaciones sociales y económicas” (Capservs Medios 2015, 58).

Por su parte, las labores aeroportuarias del AIMS, “requieren de mano de obra especialista [...], personas de Tababela buscan la instalación de negocios [...] para cubrir las necesidades de personas que laboran en el AIMS, esto contrasta con las limitadas posibilidades de sectores locales que ya son pobres” (Capservs Medios 2015, 59). El gráfico 2.6 muestra que el 52,8 % de la población del sector se encuentra en pobreza y el 15,4 % se encuentra en situación de extrema pobreza. Del mismo modo, la tabla 2.5 presenta porcentualmente los índices de necesidades básicas insatisfechas tanto en la parroquia de Tababela, como en las parroquias circundantes.

Gráfico 2.6. Necesidades básicas insatisfechas (NBI) Tababela



Fuente: Capservs Medios (2015, 60).

Tabla 2.5. Indicadores de pobreza, comparación entre parroquias del área de estudio

PARROQUIA Y PARROQUIAS CIRCUNDANTES	POBLACIÓN AL 2010	ÍNDICE DE NECESIDADES BASICAS INSATISFECHAS NBI
Tababela	2823	52,85%
Pifo	16645	64%
Yaruquí	17854	64,95%

Fuente: Capservs Medios (2015, 59).

2.4.4. Niveles de pobreza y bajo poder adquisitivo

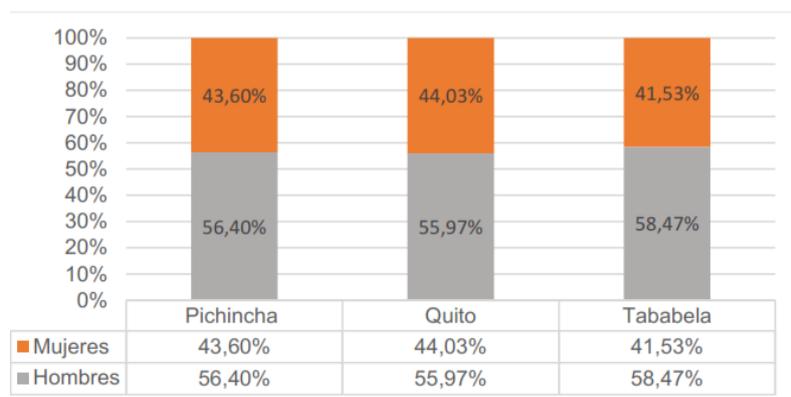
La pobreza ha disminuido significativamente en los último veinte años en Tababela “lo cual refleja un mejor acceso a los bienes y servicios [...], esto permite mejorar la calidad de vida, lo que conlleva a la mejora de las condiciones de desarrollo personal y un mayor declive proporcional de la pobreza” (Thurber y Edwards 2009, 9).

2.4.5. Mano de obra disponible e impacto del desempleo

La Población Económicamente Activa (PEA) del área de estudio es diversa, “de forma general dicha población se ocupa en la agricultura, agroindustria, florícolas, así como granjas de aves de corral, este último representa un alto porcentaje del PEA” (Thurber y Edwards 2009, 6). Sin embargo, la parroquia Tababela que originalmente basa su economía en labores agrícolas, “ha experimentado cambios en sus dinámicas económicas debido a la influencia de las operaciones aeroportuarias del AIMS, este proyecto trajo consigo grandes inversiones tanto desde el Estado ecuatoriano (públicas), como de diferentes consorcios nacionales y extranjeros (privadas)” (Capservs Medios 2015).

En el gráfico 2.7, se observan datos que indican cierto crecimiento de la PEA, justo en el segmento de la población en edad para poder laborar, lo que paralelamente muestra una leve disminución en el segmento de la población económicamente inactiva. Para el caso de Tababela, más de la mitad de la población se encuentra económicamente activa, lo que podría indicar un reflejo del comportamiento en comparación con la Provincia y el Cantón.

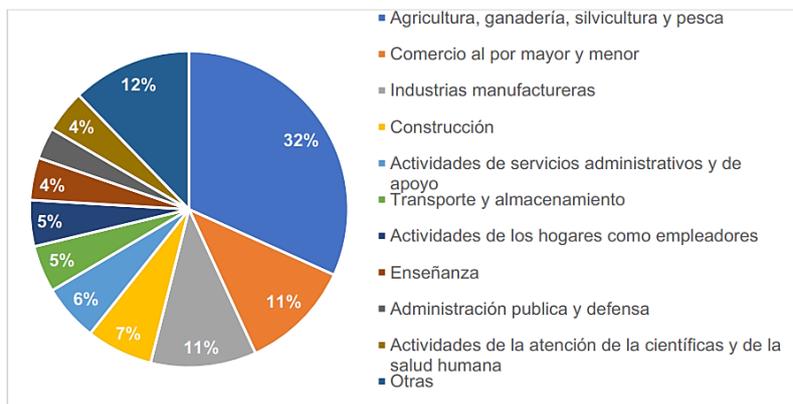
Gráfico 2.7. Distribución de la población económicamente activa PEA por género



Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores (2020, 62).

Con base en la dinámica económica, “resulta oportuno estudiar la población ocupada en Tababela, en lo que se refiere a las diferentes ramas de actividad productiva y, de esta forma, visualizar el sector en el que se desempeñan y brindan sus servicios” (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020, 62), en función de esto los datos indican que la mayor ocupación de la “PEA (32 %) corresponde a agricultura, ganadería, silvicultura y pesca. Seguidamente el comercio al por mayor representa el 12 % y las industrias manufactureras y la construcción, ocupan un 11 %” (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020, 62), tal como lo indica el gráfico 2.8.

Gráfico 2.8. Clasificación de la población económicamente activa PEA por rama de actividad



Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores (2020, 64).

Contrastando con datos aportado en el diagnóstico estratégico del DMQ, se señalan que:

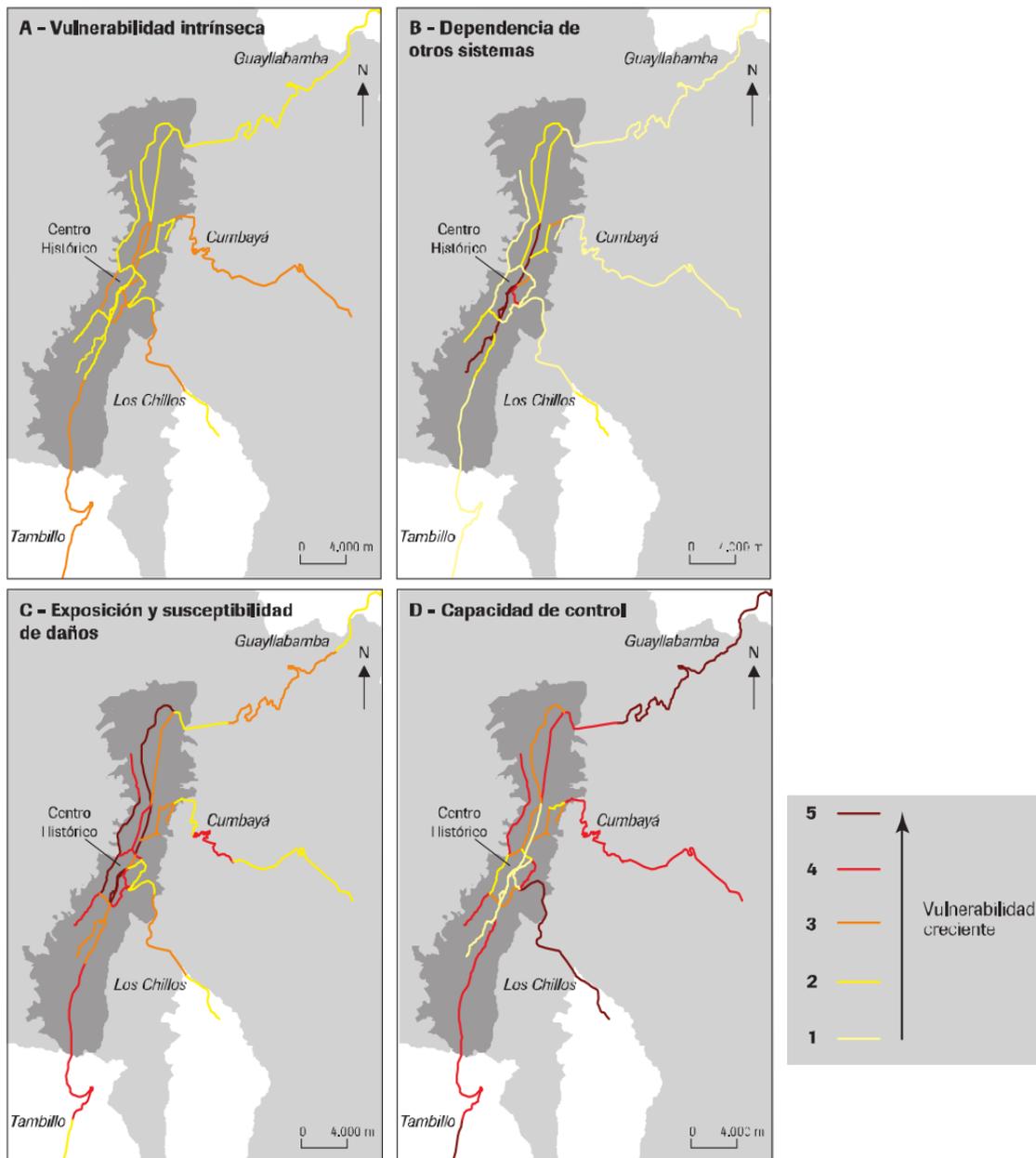
[...] la PEA se enfoca en áreas de agricultura, ganadería, pesca, silvicultura en las parroquias rurales de DMQ, en donde aproximadamente un 27,7 % (620.045 hab.), de la población de DMQ viven en parroquias rurales, de las cuales tan solo el 6,4 % (39.977 hab.) de la población laboran en actividades de producción relacionadas al suelo tales como: explotación minera y canteras, (4 % de esta población) y actividades agropecuarias (96 % de esta población)” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2021, 263).

2.4.6. Vías de comunicación y dinámicas de transporte

La vialidad principal utilizada para el ingreso y salida de la parroquia de Tababela corresponde a la “vía Panamericana. No obstante, existen otras vías disponibles como son la vía Interoceánica, la Ruta Viva, la E35 y la vía Collas” (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020, 90). Estas carreteras se encuentran en buen nivel de operatividad y enlazan a Quito con el AIMS. “La Ruta viva, con 12,9 Km, recorre desde la avenida Simón Bolívar hasta Puenbo, conectando con la interoceánica. La vía Collas permite conectarse desde la Panamericana norte hasta Tababela” (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020, 90).

A continuación, el mapa 2.11 muestra elementos importantes de movilidad en cuanto a la red vial con la que cuenta el DMQ, y que conecta con la Parroquia de Tababela y las instalaciones del AIMS, estos elementos esenciales fueron medidos en una escala de cinco niveles de vulnerabilidad creciente, todos estos en función de la vulnerabilidad intrínseca, la dependencia de otros sistemas, exposición a la susceptibilidad y al daño, así como, la capacidad de control.

Mapa 2.11. Vulnerabilidad de los elementos esenciales en la movilidad en el DMQ -Los ejes viales



Fuente: D'Ercole y Metzger (2004, 193).

En cuanto al transporte y la forma de circulación, en la población de Tababela no se cuenta

[...] directamente con sistema de transporte público para realizar los traslados entre barrios ni entre parroquias aledañas, la población recurre al transporte que circula por las vías principales como son la Panamericana y la vía hacia el Aeropuerto. La implantación de la vía Collas, la de ingreso al Aeropuerto, la vía Ruta Viva y la Vía E35, estos, son los ejes por donde existe

transporte a las cercanías de destinos dentro de la parroquia o fuera de ella, especialmente hacia Quito” (Capservs Medios 2015).

A continuación, el cuadro 2, explica la relación entre movilidad, energía y conectividad, donde se expone la variable de movilidad afectada por factores como tráfico, accidentabilidad, transporte deficiente, accesibilidad deficiente y la prioridad que se le debería dar a las mismas, en función del potencial de la red vial primaria y donde se espera una prioridad de atención alta. (Ver cuadro 2.2).

Cuadro 2.2. Ejemplo de movilidad, energía y conectividad

MOVILIDAD, ENERGÍA Y CONECTIVIDAD				
Variables	Problemas	Prioridad	Potencialidad	Prioridad
Movilidad	El tráfico pesado que ingresa a la parroquia genera deterioro en el estado de las vías internas de la parroquia.(no están diseñadas para este tipo de tráfico)	Muy alta	Red vial primaria.	Alta
	Alto índice de accidentabilidad.	Alta		
	Transporte público deficiente o inexistente entre centros poblados de la Parroquia. Baja frecuencia de transporte entre parroquias y hacia Quito.	Muy Alta		
	Asentamientos humanos y centros poblados con accesibilidad deficiente	Alta		
	Deficiente señalización horizontal y vertical la red vial secundaria	Alta		

Fuente: Capservs Medios (2015, 120).

Una forma de transporte alternativo que tiene la comunidad es el uso de camionetas pagadas “o cooperativas de taxis, [...] que permiten la movilización de pasajeros y productos dentro y fuera de la parroquia [...]. Este servicio [...] se ha ido adaptando a nuevas dinámicas que se viven en la parroquia” (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020, 93).

2.4.7. Pertenencia histórico-cultural, identidad y patrimonio ancestral

Una vez construido el AIMS, en 2008, se localizaron “700 piezas de interés arqueológico en la zona del proyecto [...], también se halló un cementerio con aproximadamente 91 esqueletos que datan del siglo V y XII d.C, así como, fósiles pertenecientes a la última era del hielo” (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020, 56). Así, en lo que se refiere al Instituto Nacional de Patrimonio cultural (INPC), “a lo

largo del tiempo, en la parroquia de Tababela se han registrado ocho bienes que representan niveles de patrimonio tangible e intangible. A continuación se expone el inventario del tipo de bienes patrimoniales de la parroquia de Tababela” (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020, 55). (Ver cuadro 2.3).

Cuadro 2.3. Inventario de bienes patrimoniales tangibles e intangibles

Tipo de bien patrimonial	Descripción	Año
Documental	Archivo de la Tenencia Política de Tababela	1952
Inmaterial	Paseo del Chagra	No aplica
Inmaterial	Historia de la parroquia	No aplica
Inmaterial	Historia del molino antiguo	No aplica
Mueble	Máquina de coser Hacienda San Luis	Siglo XX
Mueble	Balanza Hacienda San Luis	Siglo XX
Mueble	Pintura Misa de San Gregorio	1937
Arqueológico	Asentamiento complemento oeste Aeropuerto Mariscal Sucre	-

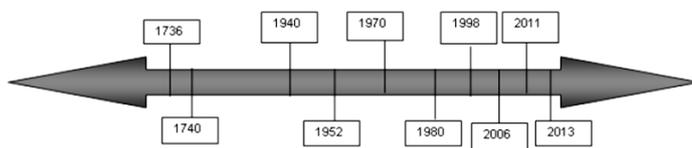
Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores (2020, 56).

Por otra parte, Tababela fue fundada “como parroquia rural el 13 de junio de 1952, según Registro Oficial No. 1138. Y es considerada para constituirse en parroquia, según Ordenanza Municipal sancionada el 17 de junio de 1935” (Capservs Medios 2015, 8). A continuación, el cuadro 4 detalla información de interés histórico. En este punto se debe considerar cómo las regiones andinas engranan un significativo patrimonio material que las convierte en una de las áreas más visitadas del mundo. Este elemento es sustancial a la hora de evaluar el tipo de turismo que se puede desarrollar en la región y que requiere de aeropuertos y vías de acceso expeditas y a tono con la demanda internacional.

Del mismo modo, la herencia histórico-cultural de las comunidades andinas debe ser revisada y puesta en valor por su aporte en los diferentes ámbitos de la vida nacional. En lo político legaron formas de organización avanzadas dentro de un marco civilizatorio no occidental. En lo económico la riqueza ancestral valora una relación de los recursos naturales sostenible entre el ser humano y el medio ambiente que está en sintonía con los ODS. En lo social, la presencia de comunidades indígenas y de una herencia mestiza, hace del Ecuador una zona con una sociedad heterogénea, y, desde el punto de vista cultural, esta parte de la región andina suramericana muestra un multiculturalismo que es digno de mención y admiración

debido a sus niveles de identidad, sentido de procedencia, sentido de pertenencia y arraigo.
(Ver cuadro 2.4).

Cuadro 2.4. Hitos históricos



AÑO	HITO	DESCRIPCION	OBSERVACIONES
1736	Llegada de la misión geodésica	Se realizan triangulaciones desde este sector para medir un arco de meridiano y comprobar la redondez de la tierra	Es parte de la comprobación de la redondez de la tierra
1740	Denominación del nombre al territorio	Los Franceses se impresionaron con la topografía del terreno y afirmaron que el territorio se parecía a una "tabla bella", estas palabras habladas en francés, que, al traducirse al castellano, quedaron como "Tababela",	
1940	Funcionamiento de la Acequia Guambi	Dotación de agua para regadío a la población de Tababela anteriormente perteneciente a Yaruqui.	
	Funcionamiento de la Acequia del Pueblo.		
	Ramales del Canal del Pisque		
1952	Decisión de transformar el caserío en parroquia	Los habitantes hacen las gestiones necesarias para transformar a Parroquia después de vivir 212 años como caserío de la parroquia de Yaruqui.	
	Adquisición de categoría	13 de Junio de 1952 adquiere la categoría de parroquia rural	Registro Oficial No. 1138.
1970	Dirección de Aviación Civil expropia tierras	Implementación de Aeropuerto	Se afectan las actividades cotidianas de la parroquia, y se produce contaminación ambiental
1980	Inicio de las plantaciones de flores	Se genera empleo, producción para mercado nacional y para exportación con el inicio de las plantaciones de flores	
1998	Centro Cultural Tababela	Con el Centro Cultural se impulsa el arte y folclor con música y danza.	Ahora es llamado Centro de Arte y Cultura Integración Andina J&D Tababela.
2006	Nuevo Aeropuerto para el Distrito Metropolitano de Quito	Se inicia con la construcción e implementación del nuevo aeropuerto	El proyecto presenta diferentes impactos por etapas, evidenciados tanto en la construcción como en la operación y/o funcionamiento del mismo.
2011	Suscripción de contrato de vía	Suscripción del contrato de construcción de vía Collas- Nuevo Aeropuerto	
2013	Inauguración del Nuevo Aeropuerto del Distrito Metropolitano de Quito	Se impulsa el sector productivo de la zona comercial y creación de servicios, impulsando así la economía local.	19 de febrero de 2013

Fuente: Capservs Medios (2015, 7).

2.4.8. Potencial turístico y economía local

Dentro de los nuevos “establecimientos y operaciones que han surgido en la parroquia, destaca la prestación de servicios turísticos, de hospedaje, alimentación y comercio” (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020, 68). Todo esto, tras la apertura del AIMS, “favoreciendo la dinámica económica y el desarrollo de infraestructuras complementarias” (Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores 2020, 68). (Ver imagen 2.7).

En este contexto, la actividad turística de la parroquia de Tababela está orientada hacia el turismo de aventura, turismo ecológico, turismo recreacional, turismo histórico y científico y cuenta con el turismo gastronómico. Asimismo, Tababela “cuenta con atractivos turísticos ecológicos entre las cuales se encuentran las pirámides, que han servido como referencia para que la Misión Geodésica Francesa pueda medir el Cuadrante del Meridiano Terrestre” (EP Petroecuador y Issonatura Cia. Ltda 2015, 131).

Imagen 2.7. Parroquia rural de Tababela



Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Tababela (2023).

Como se señaló en el punto anterior, la relación historia, patrimonio y economía sustentable tiene un inmenso potencial en la región, pero se requiere de medios y vías de comunicación para establecer una dinámica económica. Los aeropuertos son fundamentales para el desarrollo de una industria turística. Este hecho comprueba que el desarrollo de un país debe ser armónico y requiere de una atención directa del ambiente y su protección vital. El turismo

ecológico tiene en el Ecuador una amalgama con su patrimonio histórico, ya que ambas van de la mano y se encuentran en la herencia ancestral de la población ecuatoriana.

El cuadro 2.5 muestra el tipo de atractivos turísticos y las formas de servicios que se prestan en la parroquia de Tababela. De igual manera, se muestra el sitio donde se encuentran ubicadas, así como, el tipo de administración –en caso de ser pública o privada–, se observa que la mayor tendencia de administración corresponde al sector privado, resaltando el turismo ecológico, gastronómico, recreacional, científico entre otros. (Ver cuadro 2.5).

Cuadro 2.5. Atractivos turísticos

Atractivo	Servicios	Ubicación	Tipo de Administración
El Higuerón	Turismo de aventura ecológica y gastronomía	Barrio Guambi	Privada
El molino	Turismo ecológico	Barrio Guambi	Privada
Hostería mi Huasipungo	Turismo recreacional y gastronomía	Calle 24 de septiembre y 1 de mayo	Privada
Hostería el Colibrí	Turismo	Calle 24 de septiembre	Privada
Complejo turístico El Vergel	Turismo recreacional y gastronomía	Sector El Vergel	Privada
Pirámides de, Oyambarillo, Caraburo y Vergel	Turismo	Oyambarillo	Pública
El Molino	Turismo, ecología	Nicolás Baquero	Pública
Granja de mi Tío	Turismo cultural ecológico	Santa Rosa	Privada
Granja Educativa Don Sergio	Turismo científico educativo	Santa Rosa	Privada
Centro Histórico	Turismo	Centro	Privada
Centro Cultural de Tababela	Cultural	Centro	Pública
Mirador Tababela	Recreación	Barrio Guambi	Pública
Puente Carrosable	Recreación	Conector Alpachaca	Pública
Puente peatonal	Recreación	El Molino	Pública
Piscinas del Parque	Recreación	Tababela	Pública

Fuente: Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela y Vergara Consultores (2020, 69).

2.4.9. Aspectos generales del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito

El AIMS, cuenta actualmente con una extensión de “1396 hectáreas, ubicado en Tababela. La evolución de vuelos que ingresan demuestra un crecimiento de 69 mil pasajeros en el año 2019 respecto al año 2016, donde la tendencia de crecimiento es favorable y se mantiene estable” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2021, 271). En este sentido, los Estados Unidos de América “representan actualmente el país de origen con más pasajeros con

destino a Ecuador (30 %). España y Colombia se posicionan en segundo lugar, en un tercer nivel se ubica Canadá, con representatividad del 4 %, seguido por Alemania” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2021, 272). (Ver imagen 2.8).

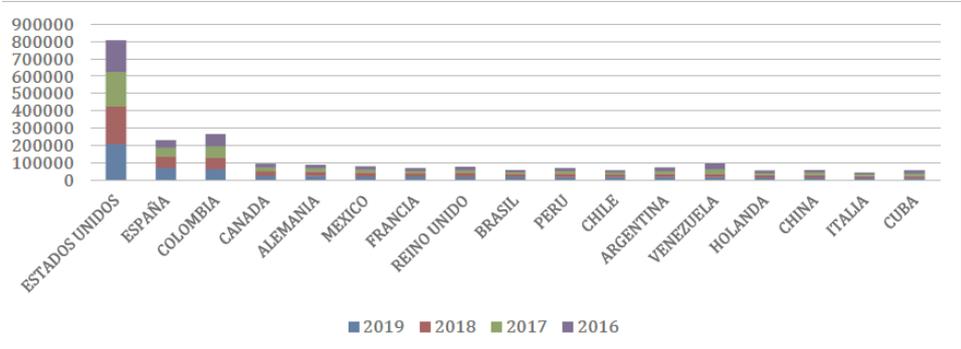
Imagen 2.8. Aeropuerto Internacional Mariscal sucre de Quito



Fuente: EPMSA (2023).

Es importante indicar que “Venezuela ha presentado un incremento desde el año 2018, creciendo en el año 2019 alrededor de unos 18 mil pasajeros en comparación con el año 2016” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2021, 271) (ver gráfico 2.9). Esta caracterización hace del AIMS la puerta de entrada principal del Ecuador.

Gráfico 2.9. Origen de los pasajeros que ingresan



Fuente: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2021, 271).

De esta forma, se puede observar el desempeño de la Corporación Quiport S.A., y el AIMS de Quito, en relación con su contexto. La investigación abarca no solo el impacto distrital de las operaciones aeroportuarias, medidas por aspectos de gestión ambiental y RS, sino que encierra aspectos de orden político y corporativo para garantizar el desarrollo sostenible, así como la preocupación respecto a cómo se ha dado el proceso a nivel espaciotemporal.

No se podría pensar en un proyecto aeroportuario de este tipo sin la caracterización biofísica de Tababela y sus áreas de influencia, al mismo tiempo que se hace imperativo caracterizar a nivel sociocultural las áreas involucradas, ya que, tanto la demografía, la educación, las necesidades básicas, la salud, la pobreza, el empleo, la vialidad y el transporte, así como la identidad histórica y el conocimiento ancestral, que son la base del patrimonio cultural, son fundamentales para promover el turismo ecológico y una economía verde, entre otros ámbitos de desarrollo sustentable.

Capítulo 3. Contexto jurídico y referente legal relacionado con la responsabilidad social, ambiental y los Objetivos de Desarrollo Sostenible

En el contexto de los estudios sobre el funcionamiento efectivo de las corporaciones aeroportuarias en Ecuador y su impacto directo en el ambiente y la sociedad, resalta el sistema legal como un conjunto de aspectos legislativos que sostienen en equilibrio entre el papel del Estado, la institucionalidad, la actividad económica, la sociedad y el ambiente. Los cambios acelerados en el sector aeroportuario internacional a nivel técnico y de seguridad, demanda una legislación acorde con los procesos de desarrollo, lo que implica pensar en el impacto socioambiental de la infraestructura y la relación de la actividad aérea en espacios geográficos determinados. Al evaluar el desempeño de la Corporación Quiport S.A., sus políticas de RSC y su estatus frente a los ODS, partiendo del funcionamiento del AIMS de Quito, se hace imperativo reconocer al menos tres marcos legales necesarios e ineludibles: 1. El marco legal de la RA, 2. El marco legal de la RS, y, 3. El marco legal de los ODS.

En este sentido, se debe tener en cuenta que la legalidad permite que cada acción tenga un respaldo en su contenido y responda a un contexto real, donde la RSC no queda aislada de los intereses del país, así como reconocer que la legislación está adecuada a la experiencia que dan los antecedentes históricos que configuran su concepción, surgimiento y evolución dentro de la estructura legal del Estado ecuatoriano.

Ahora bien, uno de los problemas centrales de estos procesos legales es la naturaleza jurídica que lo sostiene, ya que, partiendo del marco constitucional y las leyes orgánicas de la República, se busca que cada acción legal tenga implícita voluntariedad, autorregulación, obligatoriedad y exigibilidad. No se trata tampoco de imponer la ley por sí misma, sino de establecer una actitud consciente, ciudadana, acerca de los principios rectores que rigen la materia.

Otro aspecto que considerar es que esta legislación está sujeta, en parte, a la dinámica internacional que rige la materia aeroportuaria. Sin duda, el contexto internacional fomenta la RSC como un elemento de primer orden para su buen funcionamiento, además suma experiencias tanto a nivel del primer mundo como en los países en desarrollo.

Más allá de las teorías sobre la RSC, se requiere instrumentalizar las herramientas legales con el fin de generar un enfoque que permita la maximización de los actores, equilibrando los intereses del mercado con la causa social. En tal sentido, la ley permite generar lineamientos

para que las empresas puedan lograr ventajas competitivas, pero sin detrimento del ambiente y las comunidades humanas que residen en las inmediaciones de las áreas aeroportuarias.

El tema de fondo debe asumirse desde la perspectiva de los distintos actores involucrados y no solo del Estado o la Corporación, ya que al legislar sobre la materia se puede tener claro el valor de las dinámicas basadas en los recursos disponibles, al tiempo que se puede observar su vinculación con el carácter político, constitucional, social y ciudadano que lo sostiene. Se requiere así de una legislación que asuma una perspectiva integradora que defienda un enfoque de gestión que no excluya los asuntos sociales.

La gestión demanda la participación de los distintos grupos interesados en el buen funcionamiento de la modernización del país, por lo que al hablar de un desempeño social corporativo se requiere de un balance entre las fuerzas que ejercen los distintos factores que forman parte de la ecuación funcional. Por ende, se requiere de una legalidad que encuentre correspondencia con un comportamiento ético que sirva de eje transversal de la normativa en consonancia con los Derechos Humanos Universales.

La decisión por parte de las compañías de adoptar prácticas socialmente responsables no debe verse como un acto impositivo, sino como una acción voluntaria, debido a la preocupación por satisfacer las demandas, necesidades y expectativas de los interesados en mantener una relación sociedad-ambiente confiable y segura. Así las actividades empresariales, no deben verse solo como productivas o comerciales en el sentido de los beneficios económicos, sino que debe generar una reflexión sobre el valor de la ley ante la problemática social y ambiental.

Si bien para la Corporación prevalece la competitividad, esta debe asumir con responsabilidad la prevención de riesgos, sostenibilidad y reputación, garantizando su estabilidad a largo plazo. La norma apunta así a impulsar y garantizar un modelo de gestión, inversión y comportamiento sustentable en el tiempo, atendiendo de manera simultánea la necesidad que tiene una empresa de posicionarse estratégicamente en el mercado y adquirir las ventajas competitivas propias de su área.

La adopción de prácticas de RSC se asume en primer lugar como un compromiso voluntario de las compañías, lo cual va más allá del cumplimiento de las normas legales establecidas y los resultados lucrativos, es decir, supone la adopción de principios y valores a través de instrumentos de autorregulación. Ahora bien, si por un lado se pone el énfasis en la voluntad y

la ética, resulta necesaria la existencia de normas de obligatorio cumplimiento que garanticen resultados. Como lo plantea Canchingre (2018, 109):

En los últimos años alrededor del mundo han surgido numerosas iniciativas con ánimo normativo dentro de las categorías de hard law y especialmente soft law dirigidas a establecer una serie de principios, pautas y conductas con el fin de estimular y orientar a las compañías en la adopción de criterios de Responsabilidad Social Corporativa, promovidas por instituciones locales e internacionales, organismos gubernamentales, organizaciones privadas, redes de compañías, instituciones gremiales etc., que ponen de manifiesto la importancia de los tres ámbitos a partir de los cuales se percibe la RSC: el económico, el social y el ambiental.

Este tema se puede apreciar más de cerca en el ordenamiento jurídico ecuatoriano donde las disposiciones normativas buscan regular, por un lado, los aspectos de la vida en sociedad a través de las teorías de RS, extensiva a la RC dentro de un ordenamiento jurídico con premisas específicas que regulan tanto lo económico y social como lo ambiental. El papel del Estado en este sentido es definitorio, ya que es garante del sostenimiento del sistema jurídico y la aplicación de las disposiciones normativas que aseguren la existencia de compromisos sólidos y estables por parte de las compañías.

Para ello se deben generar instrumentos formales que permitan poner al Ecuador a tono, a nivel legislativo, con los organismos internacionales, haciendo en la práctica lo que se defiende en la teoría. El incumpliendo de las normas afecta a todo el país y debilita el sistema de derecho, por lo que los procesos judiciales no deben ser la solución, sino la toma de conciencia de los beneficios que una conducta acerca del respeto a la ley genera en pro del país.

3.1. Marco legal de la Responsabilidad Ambiental (RA)

En materia de RA y calidad ambiental, se hace referencia a los aspectos jurídicos relacionados con el manejo ambiental sobre la base del marco legal de la República del Ecuador. Para ello se toma en cuenta la Constitución vigente y la acción legal en relación con los tratados y convenios internacionales, leyes orgánicas, leyes ordinarias, normas regionales y ordenanzas distritales, a lo que se suman los decretos y reglamentos, las ordenanzas, los acuerdos y las resoluciones relacionadas con los poderes públicos.

En primer lugar, se debe considerar el artículo 1 de la Constitución, el cual establece que el Ecuador es un Estado constitucional de derecho y justicia, por lo que debe garantizar y promover el desarrollo y las justicias sociales con el fin de combatir no solo las desigualdades formales, sino las materiales, considerando los mecanismos políticos y económicos (Asamblea Nacional 2008). Este postulado sirve de fundamento para valorar otros artículos como el 284, el cual en su numeral 7, establece como uno de los objetivos de la política económica, el mantener la estabilidad económica en tanto “máximo nivel de producción y empleo sostenibles en el tiempo” (Asamblea Nacional 2008), con lo cual se busca que los consumidores fomenten el desarrollo sostenible y apliquen criterios éticos, sociales y ambientales. Por su parte el numeral 9 del mismo articulado dispone que la política económica tenga como objetivo impulsar el consumo social y responsable, lo que hilvana actores, instituciones, cultura política, empresas y servicios (Asamblea Nacional 2008, art. 284, numeral 9).

Por su parte, el artículo 275, define la importancia del régimen de desarrollo como un conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos, políticos, socio-culturales y ambientales, que garantizan la realización del buen vivir (Asamblea Nacional 2008), lo que permite vincular aspectos fundamentales para el desenvolvimiento de la Corporación objeto de estudio.

Más adelante, en el artículo 276, numeral 1, “se plantea la necesidad de” construir un sistema económico con características propias: justo, democrático, productivo, solidario y sostenible, donde prevalezca la distribución igualitaria de los beneficios del mencionado desarrollo, atendiendo la demanda de los medios de producción que al final permite la generación de trabajo digno y estable (Asamblea Nacional 2008). A ello se suma el artículo 278, que en su numeral 1 establece cómo para la consecución del buen vivir, las personas y las colectividades deben producir, intercambiar y consumir bienes y servicios con RS y RA (Asamblea Nacional 2008). De esta manera se establece un sistema legislativo coherente.

En el artículo 283 se establece que el sistema económico al ser social debe ser solidario, esto permite reconocer al ser humano como un sujeto que requiere una relación dinámica y equilibrada entre sociedad-Estado-mercado, pero, al mismo tiempo, en “armonía con la naturaleza” (Asamblea Nacional 2008), con el fin de garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibilitan el “buen vivir”. Asimismo, llama la atención el numeral 15 del artículo 66, el cual da cuenta de la necesidad de desarrollar

actividades económicas en forma individual o colectiva conforme “a los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental” (Asamblea Nacional 2008).

De igual manera, el artículo 424 de la Constitución da un orden jerárquico superior a los instrumentos internacionales en el marco de los Derechos Humanos (DD. HH.). El Ecuador ha ratificado (hasta 2017) 61 convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT): ocho convenios fundamentales, tres de cuatro convenios de gobernanza y cincuenta de ciento setenta siete convenios técnicos.

Cabe señalar que, de los 61 convenios ratificados por Ecuador, 54 están en vigor, 5 han sido denunciados y 2 instrumentos han sido abrogados (Organización Internacional del Trabajo 2017). Otro artículo para resaltar es el 326, numeral 7, donde se asume una valoración de la libertad de organización de las personas trabajadoras en tanto principio que sustenta el derecho al trabajo y constituye un fundamento constitucional para impulsar la adopción de prácticas de RSC.

Ahora bien, para que esto tenga una incidencia directa en la vida nacional, la Constitución reconoce a la Naturaleza “como un recurso medio para satisfacer las necesidades del ser humano en torno a la concepción del buen vivir” (Asamblea Nacional 2008, art. 74). De esta forma se establece como deber primordial del Estado, la necesidad de promover el desarrollo sustentable y la redistribución de los recursos y la riqueza (Asamblea Nacional 2008, art. 3, numeral 5). Esto incluye el respeto, la protección, la preservación y la conservación del medio ambiente y todos sus ecosistemas, considerados aspectos de interés público, aludiendo con toda claridad el derecho que tiene la población a vivir en “un ambiente sano y ecológicamente equilibrado” (Asamblea Nacional 2008, art. 14). El artículo 10 de la Constitución dispone que “la naturaleza será sujeto de aquellos derechos que le reconozca la Constitución” (Asamblea Nacional 2008, art. 10, numeral 2).

Por ende, de acuerdo con los artículos 71 y 72, la naturaleza tiene derecho a que se respete íntegramente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos, y, a la restauración respectivamente. Esto le otorga al texto constitucional vigente un marco vanguardista respecto a otras constituciones del continente. Finalmente, el artículo 15 constituye un fundamento primordial en materia ambiental para aquellas compañías que decidan adoptarla voluntariamente en sus actividades productivas y comerciales.

En el estudio de este marco legal destaca también el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), caracterizado por un conjunto de postulados que entretejen un sistema de protección ambiental. El artículo 2 del COPCI establece como actividad productiva a la actividad humana que transforma insumos en bienes o servicios lícitos, y que además deben ser socialmente necesarios y ambientalmente sustentables. De esta manera es posible identificar algunos ejemplos que cubren aspectos y elementos constitutivos de la RSC, entre los que se cuenta el Código de Trabajo (CT).

Entre los artículos que abordan esta temática de manera explícita se encuentra el artículo 4 que expone la necesidad de generar trabajo y empleo de calidad dignos, “que contribuyan a valorar las formas de trabajo y cumplan con los derechos laborales” (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2010, literal d). Es así como cobra valor la obligatoriedad que tienen los inversionistas (nacionales y extranjeros) que decidan emprender actividades productivas de “observar y cumplir fielmente con las leyes del país” y en especial con las relativas a los aspectos de orden laboral (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2010, art. 21).

A nivel infra constitucional, el COPCI y el Código Orgánico del Ambiente (COA), contienen alcances y fundamentos significativos sobre RSC. El Libro V del COPCI, contempla una serie de normas destinadas a regular la sostenibilidad de la producción y su relación con el ecosistema, y, el artículo 232, define a los procesos productivos eficientes como el uso de tecnologías ambientalmente limpias, lo que permite evaluar el papel de las energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto.

Lo mismo puede observarse también en el artículo 235 del COA, donde la reducción del consumo de recursos naturales y de la emisión de residuos y desechos contaminantes y peligrosos. De esta forma, la noción de desarrollo sostenible está presente en ambos cuerpos legales, en el COPCI en el artículo 233 y en el COA en el artículo 9, como principio ambiental que constituye los fundamentos conceptuales para todas las decisiones y actividades privadas en relación con la conservación, uso y manejo sostenible del ambiente.

Igualmente ocurre con los artículos 234 del COPCI y 245 del COA, los cuales establecen que, entre otros actores económicos, las compañías tecnológicas deben adoptar medidas para alcanzar procesos de producción más limpia. El COA, en su artículo 243, dispone que a la Autoridad Ambiental Nacional le corresponde impulsar y fomentar nuevos patrones de

producción y consumo de bienes y servicios, lo cual implica RA y RS para garantizar el buen vivir y reducir lo que se ha llegado a denominar la huella ecológica.

Este *corpus* legal incluye además que las compañías nacionales y las sucursales u otras empresas extranjeras organizadas como personas jurídicas, tengan que contar con informes anuales de auditoría externa sobre sus estados financieros (artículo 318 de la Ley de Compañías). El artículo 312 del COIP, deja entrever la necesidad de evitar el cometimiento de los delitos como la falsedad de información bursátil o la falsedad de información financiera.

3.2. Marco legal de la Responsabilidad Social (RS)

Así como se plantea un marco legal para el caso ambiental, en el ámbito social su implicancia es determinante. La Constitución de la República del Ecuador señala que son deberes primordiales del Estado:

- Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes.
- Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir.
- Promover el desarrollo equitativo y solidario de todo el territorio, mediante el fortalecimiento del proceso de autonomías y descentralización.
- Proteger el patrimonio natural y cultural del país.
- Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción (Asamblea Nacional 2008, art. 3).

Igualmente, “El derecho humano al agua es fundamental e irrenunciable” (Asamblea Nacional 2008, art. 12) y permite evaluar cómo a nivel social el agua constituye un patrimonio nacional estratégico de uso público, inalienable, imprescriptible, inembargable y esencial para el desarrollo de la vida (Asamblea Nacional 2008, art. 12). Asimismo, el Artículo 14, señala que “se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir (Sumak Kawsay)” y se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y “la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los aspectos naturales degradados” (Asamblea Nacional 2008, art. 14).

Otro aspecto asociado al desarrollo sustentable y al ambiente y que impacta en el desempeño de las corporaciones que desarrollan proyectos en el país, es el artículo 15 donde se señala que: “El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto” (Asamblea Nacional 2008, art 15). Por ende, se hace énfasis en la soberanía energética, la soberanía alimentaria y el derecho al agua.

De tal forma, la RS se garantiza en una doble concepción legal: deberes y derechos. La Constitución plantea la importancia de los “Derechos de las comunidades, pueblos y Nacionalidades”, donde establece que:

La consulta previa, libre e informada, dentro de un plazo razonable, sobre planes y programas de prospección, explotación y comercialización de recursos no renovables que se encuentren en sus tierras y que puedan afectarles ambiental o culturalmente; participar en los beneficios que esos proyectos reporten y recibir indemnizaciones por los perjuicios sociales, culturales y ambientales que les causen. La consulta que deban realizar las autoridades competentes será obligatoria y oportuna. Si no se obtuviese el consentimiento de la comunidad consultada, se procederá conforme a la Constitución y la ley (Asamblea Nacional 2008, art. 57, numeral 7).

Se puede observar que “El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza” es un derecho fundamental (Asamblea Nacional 2008, art. 66, numeral 27). Toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad podrá exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza” (Asamblea Nacional 2008, art. 71).

Al evaluar el desempeño de la Corporación Quiport S.A., con relación a sus políticas de RSC, se hace necesario identificar las formas en que desde la Corporación se contribuye a los procesos de RSC incluyendo el marco legal, ya que los aportes de la Corporación no están exentos de su responsabilidad de gestión ambiental, por el contrario, están estrechamente relacionados con los procesos de responsabilidad social y ambiental de manera conjunta. En consecuencia, se exponen los puntos que la Corporación debe considerar en este ámbito en el Ecuador:

1. La naturaleza tiene derecho a la restauración (Asamblea Nacional 2008, art 72).
2. En los casos de impacto ambiental grave o permanente el Estado establece los mecanismos y adoptará las medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas (Asamblea Nacional 2008, art. 72).

3. El Estado aplica medidas de precaución y restricción para las actividades que puedan conducir a la extinción de especies, la destrucción de ecosistemas o la alteración permanente de los ciclos naturales (Asamblea Nacional 2008, art. 73).
4. Las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades tienen derecho a beneficiarse de los servicios ambientales no son susceptibles de apropiación y su uso y aprovechamiento son regulados por el Estado (Asamblea Nacional 2008, art. 74).

Así, se puede apreciar un sistema integrado de protección y regulación al cual está sujeto el inversor. De lo que se trata es de “Respetar los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional, sustentable y sostenible” (Asamblea Nacional 2008, art. 83, numeral 6).

Tal vez el Título más notorio de este marco legal constitucional y que interviene directamente en el estudio que se está presentando, es el referido al Régimen de Desarrollo (Título VI). En el Capítulo quinto se hace clara alusión a los sectores estratégicos, servicios y empresas públicas, donde se señala que:

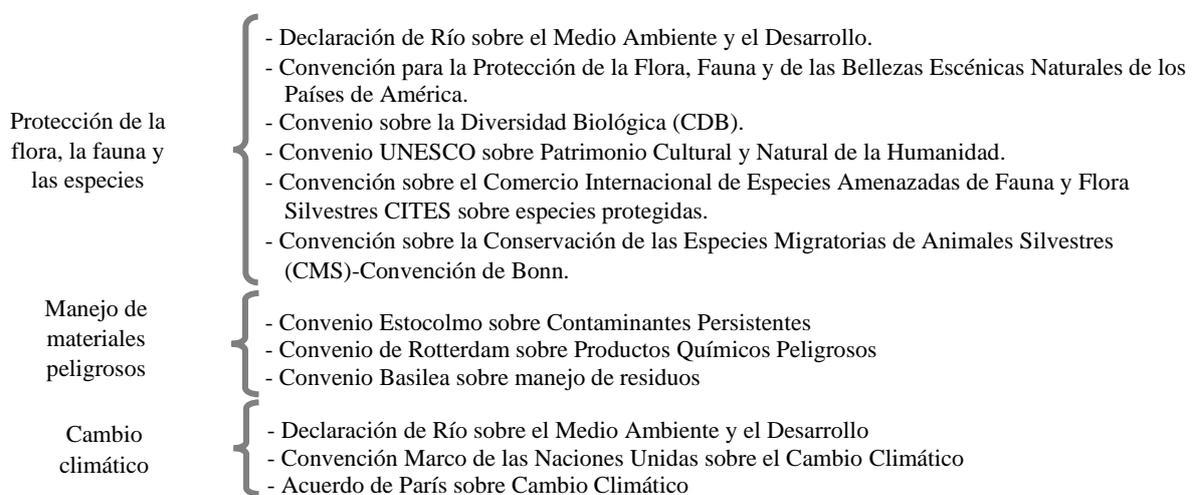
Los recursos naturales no renovables pertenecen al patrimonio inalienable e imprescriptible del Estado. En su gestión, el Estado priorizará la responsabilidad intergeneracional, la conservación de la naturaleza, el cobro de regalías u otras contribuciones no tributarias y de participaciones empresariales; y minimizará los impactos negativos de carácter ambiental, cultural, social y económico (Asamblea Nacional 2008, art. 317).

Esto lleva a asumir el agua como patrimonio nacional estratégico de uso público y de dominio inalienable e imprescriptible del Estado (Asamblea Nacional 2008, art. 318). En este sentido, el Estado se hace responsable directo de la planificación y gestión de los recursos hídricos que se destinarán al consumo humano y al riego, garantizando el caudal ecológico y las actividades productivas.

El Capítulo Sexto, titulado “Trabajo y producción”, plantea en su Sección segunda (Tipos de Propiedad), como con el objeto de ejecutar planes de desarrollo social, manejo sustentable del ambiente y de bienestar colectivo, las instituciones del Estado –por razones de utilidad pública o interés social y nacional– pueden declarar la expropiación de bienes, previa justa valoración, indemnización y pago de conformidad con la ley sin ánimo de caer en la confiscación (Asamblea Nacional 2008, art. 323). Este es un tema importante debido a la seguridad jurídica que muchas corporaciones y las empresas demandan a la hora de invertir.

En este punto resaltan tres aspectos fundamentales como resultado de todo este ordenamiento legal: 1. la idea del Buen Vivir y su relación con los principios ambientales, 2. Garantía de la biodiversidad, y, 3. El valor de los instrumentos internacionales como normas infra constitucionales y supra legales. A continuación, se presentan la figura 3.1 por medio del cual se muestran los instrumentos internacionales que rigen las materias de: 1. Protección de la flora, la fauna y las especies, 2. Manejo de materiales peligrosos, y, 3. Cambio climático. En el anexo 4 se presenta la descripción de cada instrumento legal.

Figura 3.1. Esquema de los instrumentos internacionales que rigen la materia ambiental



Elaborada por el autor.

3.2.1. Normativas y estudio de impacto ambiental

En el Reglamento al Código Orgánico Ambiental (RCOA), resaltan los siguientes puntos: proceso de participación ciudadana para la regularización ambiental, regularización ambiental, licencia ambiental, mecanismos de control y seguimiento de la calidad ambiental, gestión integral de residuos y desechos, gestión integral de residuos y desechos peligrosos y/o especiales, registro de sustancias químicas (RCOA 2019). Por tal motivo, se hace necesario considerar un conjunto de aspectos de interés que están asociados a los estudios de impacto ambiental.

En primer lugar, cabe resaltar la relevancia que tiene la consulta previa a comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas, las cuales se establecen bajo criterios ambientales territoriales con el fin de lograr una mejor planificación del desarrollo y un ordenamiento territorial en todos los niveles de gobierno. Esto incluye considerar al ambiente

y sus dinámicas como elementos estratégicos y de soporte para el bienestar humano y el adelanto de la sociedad, así como considerar la función ambiental y social de la propiedad con el fin de armonizar la conservación, protección y restauración del patrimonio natural de manera sostenible.

Por otro lado, destaca la participación ciudadana en la regularización ambiental. En la Sección 3ª del RCOA (2019) se incluye la Participación Ciudadana como un punto de apoyo importante. En el artículo 35 se expone como “el derecho a participar de manera organizada para el intercambio público y razonado de argumentos como base en la toma de decisiones, planificación y gestión de los asuntos públicos, con igualdad de oportunidades; y, en materia ambiental” (RCOA 2019), el cual se ejerce a través de los mecanismos contemplados en la Constitución y la ley. De hecho, es la ciudadanía la que alerta a las instituciones correspondientes sobre el impacto ambiental en sus localidades.

Cabe señalar que el alcance de la participación ciudadana puede verse en las aceleraciones de acciones desde el Consejo Ciudadano Sectorial y los Consejos Consultivos locales. El Consejo Ciudadano Sectorial es una instancia de diálogo, deliberación y seguimiento de las políticas públicas de carácter nacional que incluye aspectos relacionados al Sistema Descentralizado de Gestión Ambiental. Por su parte, el Consejo Ciudadano Sectorial articula su gestión con el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social. A ello se suman los mecanismos de participación ciudadana: a) Asamblea de presentación pública, b) Talleres de socialización ambiental, c) Reparto de documentación informativa, e) Centro de Información Pública. De esta forma se hace valer la Ley Orgánica de Participación Ciudadana de manera práctica y efectiva.

Por su parte, el artículo 38 del RCOA versa sobre las responsabilidades de la Autoridad Ambiental Nacional, lo que permite un mejor funcionamiento del Consejo Ciudadano Sectorial, por ende, la Autoridad Ambiental Nacional puede convocar las reuniones que soliciten sus miembros, guardar, custodiar y preservar la memoria histórica del Consejo Ciudadano Sectorial, con el objetivo de contar con un respaldo físico o digital de lo actuado y dar seguimiento a los acuerdos y compromisos generados en el marco de sus competencias (RCOA 2019).

De esta forma, se busca garantizar y promover el desarrollo en el marco de una justicia social que evalúe el impacto ambiental. Por ejemplo, la Autoridad Ambiental Nacional establece mediante norma técnica los criterios específicos para la implementación de planes de manejo

y aprovechamiento forestal en áreas colindantes para su posterior aprobación, esto lo hace en coordinación con la autoridad nacional competente en materia de justicia, DD. HH. y cultos (RCOA 2019), un aspecto que entra en sintonía con la búsqueda de una estabilidad económica que integre sistemas económicos, políticos, socioculturales y ambientales, con el fin de garantizar la realización del buen vivir.

Es importante reconocer que el desarrollo equilibrado con el ambiente debe evaluarse desde la perspectiva de la construcción de un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible, pero esto solo es posible con el cumplimiento de las normas. Es este punto se puede poner por caso la gestión de los recursos forestales. El artículo 284 de RCOA da cuenta del alcance de los bosques y vegetación y cómo estos están dentro de una categoría de manejo y conservación del Patrimonio Forestal Nacional que requiere de un manejo sostenible y la conservación de los bosques.

De esta forma, es posible observar que la evaluación del impacto ambiental dentro de marco de las áreas aeroportuarias debe considerarse en su amplitud, ya que la producción, intercambio y consumo de bienes y servicios deben estar a todo con responsabilidad social y ambiental de país. Es decir, se debe estudiar hasta qué punto se establece un sistema económico social y solidario que reconozca al ser humano como sujeto y fin de las normativas.

De tal manera que las actividades económicas en forma individual o colectiva deben estar conforme a los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental tipificada en la ley y los códigos orgánicos vigentes en el país. Asimismo, debe considerar los convenios ratificados por el Estado ecuatoriano con aplicación inmediata, estableciendo un orden jerárquico superior al tratarse de instrumentos internacionales que reconocen los derechos ambientales y la defensa de los DD. HH.

Como se puede observar en el cuadro 6, aspectos como el derecho al trabajo, permite impulsar la adopción de prácticas de RSC de manera más armónica. Pero esto pasa por que las corporaciones, empresas y grupo de interés reconozcan la naturaleza como un medio para satisfacer las necesidades del ser humano en torno a la concepción del buen vivir y no de manera depredadora.

En este punto es importante subrayar que cuando se habla de protección, preservación y conservación del medio ambiente y sus ecosistemas, no se habla de un asunto de interés meramente institucional, sino que integra la participación de cada ciudadano, grupo

económico, ONGs, institución política y autoridad gubernamental, en sintonía con la red de discusión de asuntos ambientales que se ha establecido a escala global en los últimos cincuenta años. Los fundamentos constitucionales en materia ambiental no solo atienden el tema de las compañías que decidan adoptarla voluntariamente, sino que obliga a realizar actividades productivas y comerciales afines con los intereses de los países.

Ahora bien, si por un lado existen normas destinadas a regular la sostenibilidad de la producción y su relación con el ecosistema, también hay normas destinadas a la producción y consumo sustentable, esto hace que establezca una correlación entre unas y otras con el fin de que se presente un panorama ambiental de protección no punitiva sino voluntaria. La educación ambiental surge así como una propuesta universal que asocia estrategias de prevención sin aniquilar la posibilidad de aprovechamiento de los recursos naturales en áreas ecológicas sensibles.

Actualmente se ha llevado a cabo una política de certificación, emisión y entrega de certificaciones (o sellos verdes) que apuntan a regular y estimular un nivel de responsabilidad en la gestión ambiental alto. Los aeropuertos pueden buscar establecer un sistema cada vez más organizado de gestión ambiental debido a que desde su establecimiento hasta su funcionamiento están permanentemente impactando el ambiente. Por ende, requiere de una guía de RS en diálogo con las normas internacional (como la ISO 26000), con el fin de alcanzar los certificados de intersección necesarios y coadyuven a una mejor calidad de vida en las zonas donde operan y ejercen sus funciones. Se debe buscar así que se reconozcan los distintos tipos de autorizaciones administrativas ambientales y que se pongan en marcha una evaluación que permita estudiar de manera rigurosa la actuación de los involucrados.

El RCOA es un instrumento de primera mano en este sentido, ya que sus elementos integrantes pueden mostrar una radiografía de los mecanismos que operan y pueden ayudar a evaluar las acciones de las corporaciones, empresas o grupos de interés en función de mejorar la manera que se asume la relación del ser humano con el ambiente dentro de la actual perspectiva de desarrollo sostenible. Entre los que destacan los aspectos mostrados en el cuadro 3.1:

Cuadro 3.1. Reglamento al Código Orgánico Ambiental: elementos integrantes

Consulta previa a comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas.	Licencia ambiental
Participación ciudadana en la regularización ambiental, área de influencia directa social correspondiente.	Estudio de impacto ambiental
Alcance de la participación ciudadana.	Plan de manejo ambiental
Mecanismos de participación ciudadana: a) Asamblea de presentación pública, b) Talleres de socialización ambiental, c) Reparto de documentación informativa, e) Centro de Información Pública.	Inventario Forestal
Garantía y promoción del desarrollo y las justicias sociales.	Monitoreos
Estabilidad económica.	Monitoreos de aspectos ambientales
Sistemas económicos, políticos, socioculturales y ambientales, que garantizan la realización del buen vivir.	Muestreos
Construcción de un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible.	Informes ambientales de cumplimiento
Producción intercambio y consumo de bienes y servicios con responsabilidad social y ambiental.	Informes de gestión ambiental
Sistema económico social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin.	Auditoría ambiental de cumplimiento
Actividades económicas en forma individual o colectiva conforme a los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental.	Registro de información
Convenios ratificados por el Estado ecuatoriano con aplicación inmediata, con el elemento adicional de que la misma Constitución les da un orden jerárquico superior al tratarse de instrumentos internacionales que reconocen los DD. HH.	Principios
Derecho al trabajo como fundamento constitucional para impulsar la adopción de prácticas de RSC.	Obligaciones de los generadores
La naturaleza reconocida como un recurso medio para satisfacer las necesidades del ser humano en torno a la concepción del buen vivir.	Prohibiciones
Protección, preservación y conservación del medio ambiente y sus ecosistemas.	Registro de Sustancias Químicas
Fundamentos constitucionales en materia ambiental para aquellas compañías que decidan adoptarla voluntariamente en sus actividades productivas y comerciales.	Reporte de sustancias químicas no enlistadas
Normas destinadas a regular la sostenibilidad de la producción y su relación con el ecosistema.	Ficha de datos de seguridad
Normas destinadas a la producción y consumo sustentable.	Almacenamiento
Emisión y entrega de certificaciones o sellos verdes.	Evaluación de riesgo químico en almacenamiento
Guía de Responsabilidad Social de la Norma Internacional ISO 26000.	Autorización administrativa ambiental
Certificado de intersección.	Obtención del Registro de Generador
Tipos de autorizaciones administrativas ambientales.	

Elaborado por el autor con base en el Reglamento al Código Orgánico Ambiental

3.3. Marco legal de los Objetivos de desarrollo Sostenible (ODS)

En el marco de los ODS resaltan dos aspectos significativos en este sentido. Por un lado, los derechos constitucionales asociados al buen vivir (Capítulo segundo, Derechos del buen vivir, Sección primera, Agua y alimentación). Por otro, el Derecho de Libertad (Capítulo sexto), los Derechos de la naturaleza (Capítulo séptimo) y las Responsabilidades (Capítulo noveno) (Asamblea Nacional 2008). En el artículo 12 de la Constitución, se puede observar el papel que juega el derecho humano al agua como aspecto fundamental e irrenunciable, ya que como se plantea desde los ODS, el agua constituye un bien estratégico de uso público inalienable y esencial para la vida. El artículo 13, da cuenta de cómo las personas y colectividades tienen derecho a tener acceso seguro y permanente a los alimentos sanos, suficientes y nutritivos en correspondencia con sus identidades y tradiciones culturales.

Los ODS están en sintonía con la soberanía alimentaria. El artículo 14 reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir. Los ODS se vinculan con la preservación del ambiente y la conservación de los ecosistemas, destacando la necesidad de proteger la biodiversidad y la recuperación de los espacios naturales degradados. El artículo 15 permite observar cómo el Estado debe promover en el sector público y privado el uso de tecnologías ambientalmente limpias y energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto. Este es un tema abiertamente planteado en los ODS, ya que ello implica garantizar la soberanía energética.

Otro aspecto que relaciona los ODS con la legalidad constitucional ecuatoriana y que debe ser atendida por las cooperaciones inversoras, es lo referente al uso de armas químicas, biológicas y nucleares, de contaminantes orgánicos persistentes altamente tóxicos, agroquímicos internacionalmente prohibidos, y las tecnologías y agentes biológicos experimentales, los cuales resultan nocivos para la salud humana.

En este sentido, los artículos que atienden directamente los asuntos de la vitalidad de la población pasan por el problema económico y sus consecuencias ambientales. Por tal motivo, el artículo 66 reconoce y garantizará a las personas el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza. El artículo 71 da cuenta de la naturaleza, como el espacio donde se reproduce y realiza la vida, por lo que tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos. Por ende, toda

persona, comunidad, pueblo o nacionalidad puede exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza.

De ello se desprende el artículo 72, que permite evaluar el hecho de que la naturaleza “tiene derecho a la restauración”. Esta restauración es independiente de la obligación que tienen el Estado y las personas naturales o jurídicas de indemnizar a los individuos y colectivos que dependan de los sistemas naturales afectados, por lo que entra en sintonía con los ODS. El artículo 73, permite evaluar cómo el Estado aplica medidas de precaución y restricción para las actividades que puedan conducir a la extinción de especies, la destrucción de ecosistemas o la alteración permanente de los ciclos naturales y, el artículo 74, sitúa a las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades dentro de un marco de derecho que busca beneficiar al ambiente y reconocer la simbiosis que existe entre el ser humano y las riquezas naturales.

Finalmente se puede apreciar cómo los servicios ambientales no pueden ser susceptibles de apropiación, producción, prestación, uso y aprovechamiento, sin estar regulados por el Estado. Todo proyecto de envergadura nacional, como las áreas aeroportuarias, deben cumplir con sus responsabilidades, así como lo hace el ciudadano. El artículo 83 deja claro los deberes y responsabilidades de los ecuatorianos, pero también llama la atención sobre cómo se deben respetar los derechos de la naturaleza, por ende, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional, sustentable y sostenible, no solo es materia de las empresas o los gobiernos, sino de todos los actores que se ven involucrados en el proceso de desarrollo integral del país.

Capítulo 4. La responsabilidad social y ambiental de la Corporación Quiport S.A. y su estatus frente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Una vez que la Corporación Quiport S.A., inicia sus operaciones y actividades en cuanto a servicios aeroportuarios para el DMQ y el Ecuador, requiere afrontar las exigencias y compromisos con el desarrollo sostenible, para esto, se espera que implemente un sistema de gestión que contribuya a los procesos de responsabilidad social y ambiental. En este sentido, y dando respuesta al primer objetivo específico planteado, se han identificado las formas en que, desde la Corporación, se contribuye a los procesos de RSC. En consecuencia, esto incluye, el sistema de gestión de RS, la gestión de RS hacia el interior de la Corporación, el nivel de gestión de RSC y la respuesta a reclamos e inquietudes de la comunidad, que forman parte de este objetivo y se explican en los apartados que se presentan a continuación.

4.1. Sistema de gestión de Responsabilidad Social

El volumen de operaciones que presenta la Corporación Quiport S.A., puede generar impactos directos e indirectos que deben ser atendidos, ya que debido a las operaciones aeroportuarias del AIMS se genera un aproximado de

[...] 168 vuelos diarios en promedio, lo que representa 59.511 movimientos de aeronaves, 243.492 toneladas de carga manejada, 29 destinos desde Quito, con el soporte de 21 aerolíneas de pasajeros y la logística de 19 aerolíneas de carga, 5 millones de pasajeros usuarios anuales, con 13.763 pasajeros diarios, 8.200 empleados en la ciudad aeroportuaria, esto deja un total de 45.000 personas impactadas por los programas de responsabilidad social (Quiport 2019).

Al mismo tiempo, las operaciones aeroportuarias en el segmento de transporte aéreo de cargas ejecutadas en el AIMS, requirió que la Corporación Quiport S.A., realizara importantes avances en la expansión de este sector, lo que impulsó la comercialización internacional en el mercado de las variantes de la flor ecuatoriana. (Ver imagen 4.1).

Imagen 4.1. Movimiento y preparación de la carga para exportación desde el AIMS



Fuente: Quiport (2021).

Desde el punto de vista del sistema de gestión de RS, para el caso de estudio sobre la Corporación Quiport S.A., esta dinámica exige la interacción de todas sus áreas y gerencias, que tienen metas y objetivos establecidos (ver anexo 2), como por ejemplo: el departamento comercial, el departamento financiero, el departamento de ingeniería y construcciones, el departamento de seguridad y vigilancia continua, el departamento de EHS y RS, el departamento de talento humano y el departamento legal.

Esto aumenta, por una parte, las posibilidades de mejora en asuntos de calidad-servicios y gestión financiera, tomando en cuenta lo social y ambiental. Por la otra, se pueden desarrollar nuevos proyectos y mejorar los existentes, acceder a certificaciones y controlar condiciones de seguridad operacional, asegurar estándares y normativas legales con todos los grupos de interés.

De manera que, las características operativas, sociales y ambientales, así como, las dimensiones corporativas de la Corporación Quiport S.A., son acordes para desarrollar una rendición de cuentas mediante reportes de memorias de sustentabilidad. Este tipo de herramienta para la gestión de información social y ambiental tiene la particularidad de ser avalada, aceptada y aprobada por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), así como el Pacto Mundial de Naciones Unidas (Pacto Mundial. Red española 2023) (Oficina de la Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos 2016).

Por consiguiente, una de las diferentes formas en que desde la Corporación Quiport S.A., se contribuye a los procesos de RS, específicamente hacia el exterior del entorno aeroportuario,

es que dicha corporación, forma parte de varias entidades que promueven la RSC, entre las que destacan: el Consorcio Ecuatoriano para la Responsabilidad Social (CERES), la Asociación de Hoteles de Quito Metropolitano (HQM), la Cámara de Comercio Ecuatoriano-Canadiense, y, la Cámara de Comercio Ecuatoriano-Brasileña. De esta manera, se observa la gestión de políticas a nivel de la organización, con el objeto de fomentar procesos de negociación en torno a sus objetivos estratégicos, e implementar y continuar sus propias políticas de RSC.

4.1.1. Personal y funciones para la Responsabilidad Social

Dentro de la estructura organizativa de la Corporación, se cuenta con el departamento de EHS & Responsabilidad Social (EHS&SR por sus siglas en inglés) (Departamento de Seguridad, Higiene y Ambiente y, Responsabilidad Social) integrado por personal de ingenieros capacitado con funciones específicas para el cumplimiento de dicha responsabilidad. En primer lugar, el personal de EHS garantiza el cumplimiento normativo sobre la salud ocupacional, seguridad industrial y protección ambiental. En segundo lugar, el personal encargado de cumplir con las funciones de RS, a través de sus programas de RSC, diseña y aplica planes y programas dentro del AIMS y de las comunidades de su área de influencia.

Durante el desarrollo del trabajo de campo, se pudo conocer que efectivamente mediante las funciones específicas de la Corporación se procura impactar y gestionar con beneficios socioeconómicos, donativos, becas y capacitaciones. En este sentido, durante la entrevista realizada a funcionarios del GAD de Tababela (ver foto 4.1), señalaron que existen “algunos aportes por el día de navidad, algunos eventos sociales, quizás con refrigerios o apoyos logísticos como tal, dos o tres becas para una institución de quinientos o mil estudiantes” (Entrevista, directivo GAD Tababela, 25 de abril de 2023).

Del mismo modo, se afirmó que el departamento de EHS & Responsabilidad Social de la Corporación “en navidad suele hacer actividades y donar fundas de caramelos a los niños y, a veces, algunas becas a estudiantes de las escuelas” (Entrevista, funcionaria del GAD Tababela, 25 de abril de 2023).

Foto 4.1. Entrevista con funcionarios del GAD de Tababela



Foto del autor.

Luego de escuchar opiniones y sugerencias de parte de funcionarios del GAD de Tababela con relación al personal y funciones para la RS por parte de la Corporación Quiport S.A., es importante resaltar que las becas que se ofrece son limitadas, y para ser otorgadas, la Corporación solicita a las escuelas y GADs de las zonas de influencia, un estudio socioeconómico de los estudiantes en situación más vulnerable.

En la entrevista aplicada al funcionario del GAD de Yaruquí (ver foto 4.2), señaló que la Corporación “ofrecen capacitaciones para los estudiantes, y becas, lo que nos piden es un determinado número de estudiantes para las becas, pero no se puede dar a todo el mundo, ellos no son el Estado como tal, y a todos no se puede dar” (Entrevista, tenencia política de Yaruquí, 24 de abril de 2023). Asimismo, apoyan a los docentes con capacitaciones, ya sean virtuales o presenciales (Entrevista, tenencia política de Yaruquí, 24 de abril de 2023).

Foto 4.2. Entrevista con funcionarios del GAD de Yaruquí



Foto del autor.

Con ello, se pudo observar que, a pesar de que existe una intervención de RSC por parte de la Corporación, esta se materializa sólo en algunas áreas y comunidades de la zona de influencia, donde las becas escolares y los cursos de capacitaciones para la comunidad, representan los aportes seleccionados por parte de la Corporación.

4.1.2. Programas de capacitación en materia de Responsabilidad Social Comunitaria

La Corporación desarrolla programas de capacitación en materia de RSC. Una vez que se lleva a cabo el proceso de ingreso de nuevo personal a las actividades laborales en el AIMS, se ejecuta la fase de inducción de personal, siendo esta responsabilidad de la Corporación Quiport, S.A., a través de la gerencia de talento humano. Este proceso tiene como objeto principal realizar las labores dentro del AIMS, en cumplimiento con la norma legal vigente en materia laboral, incluyendo aspectos de RSC.

En entrevista realizada al personal de la Corporación Quiport S.A., (ver foto 4.3) se conoció que cuando ingresa personal nuevo, “la gerencia de talento humano se encarga de realizar una inducción en temas de responsabilidad social y sobre el plan de manejo social” (Entrevista, personal Quiport, 07 de mayo de 2023).

Foto 4.3. Sede de Quiport S.A. en el AIMS de Quito (Tababela)



Foto del autor.

En el contexto del cumplimiento de la RSC, se emplea el instrumento del plan de manejo social, donde se describen programas, alcances y delimitaciones establecidos por la Corporación. Por otra parte, existe el Plan de Manejo Ambiental (PMA), donde se encuentra el Plan de Relaciones Comunitarias, que se compone de otros programas, dentro de los que destacan: el programa de consulta pública y participación de las comunidades, el programa de becas educativas, el programa de educación ambiental, y, el programa compartamos, programas que se explican a continuación.

En primer lugar, el Programa de Consulta Pública y Participación de las Comunidades, sienta las bases para el encuentro y desarrollo de reuniones. Esta herramienta aporta información estratégica para analizar opiniones de diversos sectores, adicionalmente, es posible captar nuevas propuestas sobre temas de RSC y enfocar las sugerencias por parte de las comunidades, representantes municipales, GADs, instituciones de educación, agrupaciones, asociaciones y demás empresas y grupos de interés que puedan relacionarse con las operaciones aeroportuarias del AIMS.

Durante el trabajo de campo, se pudo participar en una reunión de los GADs con los dirigentes comunales y pobladores de las zonas de influencia del AIMS, donde se trataron temas relacionados con la transparencia de la información tanto de los organismos públicos como de los entes privados, que, si bien tienen otro tratamiento justamente por su naturaleza privada, igualmente tienen que rendirle cuentas al Estado. (Ver foto 4.4)

Foto 4.4. Reunión de los GADs y dirigentes comunales en Tababela



Foto del autor.

La importancia de este tipo de consultas es que permite a las comunidades un nivel de participación donde sus opiniones, ideas y propuestas se puedan transformar en resultados, dependiendo de la congruencia y factibilidad de los planteamientos realizados. Del mismo modo, las informaciones, propuestas y requerimientos son valoradas, pudiendo modificar el proceso de consulta y tomar nuevas decisiones de RSC para las comunidades.

En segundo lugar, el programa de becas educativas supone una opción de apoyo para niños, niñas y adolescentes de bajos recursos y que pertenecen al área de influencia del AIMS. Esta población de estudiantes que cursan estudios en diferentes instituciones se enfrenta a retos socioeconómicos complejos, de allí la importancia de poder contar con vías de apoyo económico que permitan optimizar sus capacidades y oportunidades para el desarrollo.

Durante la visita de campo a la Unidad Educativa Arturo Freile en Tababela (ver foto 4.5), el directivo afirmó que la Corporación Quiport S.A. financia becas escolares, y comentó lo siguiente:

A veces brindan becas aquí en la institución a estudiantes de bajos recursos, independientemente de las calificaciones que tengan, ya que prácticamente sus profesores tutores saben quiénes realmente son los estudiantes que no tienen los recursos económicos y ellos finalmente son los seleccionados para acceder a estas becas (Entrevista, Unidad Educativa Arturo Freile en Tababela, 26 de abril de 2023).

Foto 4.5. Lugar de entrevista en la Unidad Educativa Arturo Freile (Tababela)



Foto del autor.

En tercer lugar, se encuentra el programa de educación ambiental, enfocado en actores de las diferentes comunidades. Parte de las áreas manejadas se orientan en la gestión de la contaminación ambiental, los impactos de los procesos de deforestación generados por diferentes causas, así como el reciclaje y los beneficios de poder transformar los productos y materiales que potencialmente se puedan convertir en residuos sólidos.

Sin embargo, la información recolectada en las comunidades es contrapuesta, ya que, por un lado, se encuentran las personas que opinan que existen impactos negativos en cuanto a la contaminación ambiental, y por el otro, existen opiniones acerca de los beneficios que brinda el AIMS a través de la Corporación. En este aspecto, se pudo conocer que “los cultivos han bajado, antes se daba la frutilla, ahora no. Hay muchas enfermedades. Se producía granos, animales, pues los aviones queman más combustible, más que un carro... es más fuerte... mucho ruido” (Entrevista, agricultor de Otón de Vélez, 12 de mayo de 2023) (Ver foto 4.6). No obstante, en otra entrevista se afirma lo siguiente: “Yo creo que el aeropuerto está bien planificado en ese tema de los impactos ambientales, y tiene gente especializada que trabaja en esa área” (Entrevista, ex trabajador del AIMS, 27 de abril de 2023).

Foto 4.6. Producción agrícola en Otón de Vélez, cuyos terrenos también están en venta



Foto del autor.

Finalmente, existe el Programa Compartamos, que tiene el potencial de generar conciencia de utilizar y reutilizar diferentes materiales que aún se encuentran en buenas condiciones y que son un excedente en las operaciones aeroportuarias del AIMS, mecanismo que busca, entre otras cosas, realizar donaciones a las comunidades (tal como se muestra en la imagen 4.2). Este programa se ha extendido a las parroquias de Pifo, Puenbo, Checa, Yaruquí, El Quinche y Oyambarillo.

Imagen 4.2 Programa compartamos entrega de donativos



Fuente: Quiport (2021).

En este sentido, la Unidad Educativa Arturo Freile, el Centro de Salud Tipo A (Tababela) y el Centro de Salud Tipo A (Puenbo) han sido beneficiadas con este programa, teniendo las siguientes experiencias: “En cuanto a donativos, sí han donado materiales que nos pueden

servir acá [Tababela], cosas que allá [AIMS] han dado de baja que aún están en buenas condiciones y que por acá nos hacen falta” (Entrevista, Unidad Educativa Arturo Freile en Tababela, 26 de abril de 2023).

4.1.3. Métodos, indicadores de desempeño y evaluación de funciones de RSC

Los indicadores de desempeño permiten observar el nivel de cumplimiento en la gestión que se lleva a cabo, control que se requiere para poder establecer la mejora continua en los procesos de RSC y optimizar el nivel de toma de decisiones, por ello, se observó que la Corporación Quiport S.A., gestiona de forma programada la evaluación de desempeño para con sus trabajadores y hace extensivo a sus contratistas, subcontratistas, operadores comerciales, proveedores y demás grupos de interés.

Por tal motivo, los indicadores de desempeño permiten observar y analizar índices y parámetros de la forma en que se lleva la gestión de RSC por parte de la Corporación. El sistema de indicadores requiere que la información manejada sea debidamente medida, calculada, registrada y evaluada, por lo que es de suma importancia contar con información precisa y oportuna que tome en cuenta la totalidad de las operaciones y sus impactos en el aspecto social, para la Corporación y las comunidades.

En el caso de la Corporación, se observó que se ha venido trabajando en áreas como las competencias organizacionales y las competencias a nivel de cada cargo. Adicionalmente la homologación y actualización en la descripción del cargo, así como también la implementación de una herramienta en línea para la evaluación del desempeño de sus trabajadores.

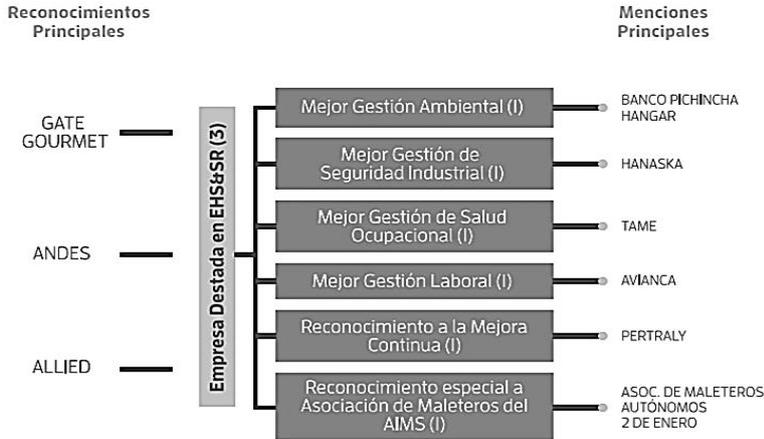
Cabe agregar que en entrevista con el personal de Quiport, S.A., se pudo conocer que se aplican “métodos, indicadores de desempeño, evaluación de funciones de responsabilidad social comunitaria, formación continua, remuneraciones justas, inclusión y diversidad” (Entrevista, personal Quiport, 07 de mayo de 2023), lo que se pudo corroborar en la publicación de las Memorias de Sostenibilidad que la Corporación tiene la obligación de presentar de forma anual (Quiport Aeropuerto Internacional de Quito 2017; 2020; 2022).

Parte de la gestión en el área de evaluación de desempeño, es poder hacerlo extensivo a los contratistas, subcontratistas, operadores comerciales, proveedores y demás grupos de interés que forman parte de las operaciones en el AIMS. Para ello, anualmente se establece un plan y cronograma por medio de los que se cumplen con los estándares de EHS&SR. Por lo que se

deben realizar inspecciones y re-inspecciones. Por ejemplo, se conoció que Quiport, en la política de compras, califica a sus proveedores “a través de la empresa verificadora SGS, calificación para proveedores grandes o pequeños, donde se hace cumplir con el sistema de gestión de calidad, una vez calificados sólo se trabaja con los que cumplan con la norma” (Entrevista, personal Quiport, 07 de mayo de 2023).

La evidencia recabada indica que los contratistas, subcontratistas, operadores comerciales, proveedores y demás grupos de interés, alcanzan un nivel de gestión y cumplimiento del 93 %, establecidos tanto por la norma nacional, como por la misma Corporación (Quiport Aeropuerto Internacional de Quito 2022). Posteriormente, cada año mediante el plan de incentivos, se hace reconocimiento a las empresas con los mejores estándares de operación, lo que implica la transversalidad en aspectos relativos a RSC y ODS, tal como se observa en el gráfico 4.1 sobre los reconocimientos a la gestión del desempeño en seguridad, higiene, ambiente y RSC.

Gráfico 4.1. Reconocimiento al desempeño en EHS&RSC



Fuente: Quiport (2016).

4.1.4. Presupuestos de actividades de RSC

Las actividades de RSC que proyecta cumplir la Corporación y que son dirigidas hacia la comunidad, demandan un presupuesto económico que permita realizar algunas inversiones. Para tal fin, también se emplean otros mecanismos de acción conformados por donaciones, iniciativas comerciales e inversión comunitaria.

Por su parte, las donaciones son previstas dependiendo de situaciones evaluadas previamente donde se justifique tal apoyo. En consecuencia, para realizar las donaciones, la Corporación coordina con las organizaciones comunitarias (quienes se han reunido previamente para plantear las necesidades existentes y han sugerido algunas formas de gestionarlas). Así, durante el trabajo de campo, se conocieron algunas deficiencias en cuanto a las donaciones, ya que “Quiport ha donado varias cosas, pero quizás más a otras comunidades y aquí [Tababela] hace falta mucho. Sí hemos recibido donaciones, pero de los pacientes, yo estuve en Puembo y allí Quiport sí ha hecho donaciones” (Entrevista, personal Centro de Salud Tipo A (Tababela), 27 de abril de 2023). (Ver foto 4.7).

Foto 4.7. Entrevista con el personal Centro de Salud Tipo A (Tababela)



Foto del autor.

Del mismo modo, se emplean las iniciativas comerciales que son actividades gestionadas por el área comercial de la Corporación, donde se pretende potenciar posibles negocios en las comunidades y realizar un acompañamiento y asesoramiento que les permita gestionar con éxito y aprender a competir en el mercado. En la entrevista en el GAD de Tababela, se señaló que la Corporación “suele dar cursos gratuitos a las comunidades sobre temas de cómo hacer y manejar los emprendimientos” (Entrevista, funcionaria del GAD Tababela, 25 de abril de 2023).

Al mismo tiempo, se requiere de un plan de inversión dirigido a las comunidades de las zonas prioritarias del AIMS, donde la participación en esta herramienta se proyecta más a mediano y largo plazo. Esta participación debe ser genuina y dirigida a organizaciones de las comunidades que estén debidamente constituidas y coordinadas cuyo objeto principal es

tomar en cuenta la diversidad de problemáticas comunitarias que puedan estar ocurriendo en las zonas prioritarias del AIMS. Esta metodología y el abordaje a las comunidades se gestionan mediante el plan de manejo social de la Corporación.

A continuación, se muestra la tabla 4.1, con un ejemplo de inversión en las comunidades, donde se indican los recursos canalizados, el monto que esto representa y el avance en la ejecución de dichos presupuestos, tomando en cuenta el segmento de donaciones e iniciativas comerciales en las comunidades. A pesar de que existe la asignación para invertir en las comunidades del área de influencia, se debe reconocer la limitación de los recursos que la Corporación destinada en este ámbito.

Tabla 4.1. Inversión en comunidades del área de influencia

RECURSOS ECONÓMICOS CANALIZADOS	MONTO 2019 (US\$)	PORCENTAJE
Inversiones en la comunidad	48 174	48%
Donaciones	30 000	30%
Iniciativas comerciales en la comunidad	22 800	23%
Total	100 974	100%

Fuente: Quiport (2019).

Por otro lado, las operaciones aeroportuarias en conjunto con todas sus empresas tienen la capacidad y el deber de poder generar valor compartido que coadyuve en el desarrollo sostenible, contribución al sistema económico local, regional y nacional en forma de diferente tipo de flujos económicos. Por consiguiente, este valor económico que puede generar el AIMS, tiene el potencial de ocasionar impactos en las comunidades de la zona de influencia, ya que las operaciones aeroportuarias se caracterizan por ser un nodo de crecimiento para la industrialización, lo que a su vez crea oportunidades laborales de diferentes tipos, así como de negocios y de expansión de infraestructuras y otras nuevas empresas que rodean a las operaciones del AIMS.

En este contexto, y según la información obtenida del trabajo de campo, se dio a conocer que la Corporación desarrolló el proyecto para adecuar el parque de Yaruquí (ver foto 4.8) “donde se mejoró la infraestructura del parque con el apoyo de varias empresas, al menos aquí en

Yaruquí si ha habido esa colaboración, [...] todo esto se pudo hacer gracias a las conversaciones de las autoridades con la empresa” (Entrevista, funcionario del GAD Yaruquí, 24 de abril de 2023).

Foto 4.8. Parque de Yaruquí



Foto del autor.

En la tabla 4.2 se presenta un ejemplo de las contribuciones del AIMS hacia los grupos destinatarios tales como: administración pública, colaboradores, proveedores, comunidades e inversionistas, lo que en su conjunto representa el flujo de recursos económicos (flujo de caja social) que la Corporación dirige hacia el pago de impuestos, salarios, beneficios sociales, pago a proveedores e inversión en la comunidad.

Tabla 4.2. Contribución al sistema económico social

FLUJO DE CAJA SOCIAL 2019	(en US\$)	GRUPO DESTINATARIO
VALOR ECONÓMICO TOTAL DISTRIBUIDO	546 620 779	
Pagos a gobiernos (impuestos, tasas y contribuciones)	3 823 797	Administración pública
Salarios y prestaciones para colaboradores	11 569 758	Colaboradores
Beneficios sociales	11 190 203	Colaboradores
Pagos a proveedores de bienes y servicios	64 644 292	Proveedores
Pagos a proveedores de capital	454 679 742	Proveedores de capital
Inversiones en la comunidad	712 986	Comunidades

Fuente: Quiport (2019).

Otro de los factores que podría fortalecer la economía local de las comunidades es la priorización de la compra de insumos, productos y servicios dentro del mercado nacional, regional y local. Por esta razón se implementó una política de compras orientada hacia este objetivo, favoreciendo en lo posible a diferentes tipos de proveedores locales, lo que se transforma en estímulo de acciones directas en indirectas de RSC. Así, se conoció que existe un proyecto, llamado La Huerta, donde “algunas personas producen productos orgánicos y ellos [Quiport] los compran, para venderlos en su propia tienda ubicada dentro del aeropuerto” (Entrevista, tenencia política de Yaruquí, 24 de abril de 2023).

La tabla 4.3, se relaciona con el gasto en la cadena de suministros, muestra a los proveedores asociados al gasto en la cadena de suministro y el porcentaje de gasto realizado en proveedores nacionales.

Tabla 4.3. Gasto en cadena de suministro

GASTO EN CADENA DE SUMINISTRO	2019
Número total de proveedores asociados al gasto en la cadena de suministro en 2019	866
Gasto total en cadena de suministro en US\$*	58 467 709
Número de proveedores nacionales asociados al gasto en la cadena de suministro en 2019	786
Gasto total en proveedores nacionales en US\$	42 511 166
Porcentaje de proveedores nacionales asociados al gasto en la cadena de suministro en 2019	90.76%
Porcentaje del gasto total en proveedores nacionales	72.71%

Fuente: Quiport (2019).

4.1.5. Calificación de proveedores y manejo de cadena de suministros

La política de compras de Quiport, califica a su cadena de proveedores mediante los servicios contratados de la empresa verificadora especialista en el área denominada Société Générale de Surveillance (SGS S.A.). Dicha empresa califica proveedores grandes o pequeños y tiene como objetivo verificar y garantizar que las contratistas, subcontratistas, operadores comerciales y demás grupos de interés cumplan de forma satisfactoria con el sistema de gestión de calidad de la Corporación. Una vez realizados los procesos de calificación, se trabaja exclusivamente con las empresas que cumplan con la norma y se mantengan en el

tiempo con una buena gestión a nivel de ambiente, seguridad, calidad, sostenibilidad, aspectos laborales y RSC (Entrevista, personal Quiport, 07 de mayo de 2023).

Así pues, dentro de la calificación y manejo de la cadena de suministro, se busca la mayor eficiencia y sostenibilidad. Para la Corporación es de vital importancia realizar periódicamente una autoevaluación de su política de compras, lo que pudo arrojar que se debía implementar el plan de calificación hacia los proveedores, el cual se lleva a cabo hasta la presente fecha (Entrevista, personal Quiport, 07 de mayo de 2023). En este aspecto, la tabla 4.4 muestra el número de nuevos proveedores evaluados bajo los criterios de RSC de la Corporación.

Tabla 4.4. Evaluación de proveedores

NUEVOS PROVEEDORES EVALUADOS DE ACUERDO A CRITERIOS SOCIALES Y AMBIENTALES EN 2019		
Número total de nuevos proveedores		131
Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con criterios socioambientales *	Número	13
Porcentaje de nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con criterios ambientales	Porcentaje	9.92%

Fuente: Quiport (2019)

4.1.6. Alianza entre la Corporación Quiport S.A. y los socios estratégicos

En las operaciones aeroportuarias desarrolladas en el AIMS, se pudo corroborar que se sostiene una alianza entre la Corporación y los socios estratégicos, observando la presencia de múltiples actores que conforman una estructura operativa con espacios de acción, en donde cada uno de ellos aporta de diferentes formas hacia la RSC. Este escenario de alianzas corporativas conforma una estrategia extendida que en la actualidad está en aumento.

El modelo de alianzas con socios estratégicos tiene por objeto la eficiencia para afrontar la competitividad de los mercados aeroportuarios. Para ello, se debe manejar un alto estándar en tecnologías y metodologías que promuevan dichas alianzas, con la finalidad de que puedan ser rentables económicamente, apalancando la gestión en nuevas herramientas que aporten las capacidades de competir con otros a nivel nacional e internacional, tomando en cuenta la prioridad de colaboración entre corporaciones, empresas del ramo y el Estado ecuatoriano.

Las operaciones del AIMS reúnen a importantes socios estratégicos como son los operadores comerciales o aerolíneas comerciales con sus respectivos contratistas y subcontratistas. Aquí es relevante mencionar que la EPMSA (ver foto 4.9) tiene bajo su responsabilidad tareas de seguridad aeroportuaria claves, como las inspecciones de seguridad en la aviación, inspecciones de equipaje, rayos X, cámaras de vigilancia, entre otros. Adicionalmente, el control de la concesión gestiona permisos y tarjetas de circulación aeroportuarias, control ambiental, gestión y calidad de servicios, administración, control y mantenimiento de infraestructuras.

Foto 4.9. Sede de la EPMSA ubicada dentro del AIMS



Foto del autor.

Otro socio estratégico de vital importancia lo representa la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) (ver foto 4.10), encargado de planificar, controlar y administrar las operaciones aeroportuarias, verificar el cumplimiento de regulaciones de aviación civil y certificar a los proveedores. Asimismo, califica, certifica y habilita servidores aeronáuticos, personal y compañías de seguridad área. Adicionalmente, esta dirección es responsable de programas y servicios para la compensación al usuario, seguimiento del parque aeronáutico ecuatoriano, gestión y seguimiento de operadores de trabajos aéreos y guía las sesiones del Consejo Nacional de Aviación Civil (Gobierno del Ecuador 2023c).

Foto 4.10. Edificio de la DGAC ubicado en la ciudad de Quito



Foto del autor.

Por su parte, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, es una institución estatal y autónoma, y lleva a cabo la planificación, manejo normativo, implementación de reglamentación directrices y servicios administrativos, cumplimiento y ejecución de disposiciones, revisión y control. Posee direcciones encargadas de capitales y servicios administrativos, vigilancia aduanera, intervenciones y atención al usuario. Como socio estratégico para la Corporación Quiport S.A., es el organismo de control del comercio exterior en el AIMS (Gobierno del Ecuador 2023d).

Con respecto a la Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agro-Agrocalidad, es el socio estratégico que se encarga de gestionar y controlar la protección y el mejoramiento de la sanidad animal y vegetal. Esta agencia realiza su gestión mediante una articulación distrital y territorial, para sus actividades cuenta con coordinaciones y unidades de sanidad animal, sanidad vegetal, inocuidad de alimentos, laboratorio y la unidad de registro de insumos agropecuarios (Gobierno del Ecuador 2023b).

Finalmente, la Agencia de Bioseguridad Galápagos (ABG), como socio estratégico tiene la responsabilidad de controlar y erradicar especies invasoras en zonas urbanas y rurales, controlar dispersión de especies y organismos exóticos que pudieran poner en riesgo la salud, el sistema económico o afectar los sistemas agropecuarios de la Provincia de Galápagos, conservando los ecosistemas marinos e insulares y la biodiversidad en general. La ABG

institucionalmente forma parte del Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica (Gobierno del Ecuador 2023a).

4.2. Gestión de RS hacia el interior de la Corporación Quiport S.A.

4.2.1. Recopilación de información de RSC hacia el interior de la Corporación Quiport S.A.

Las políticas corporativas por parte de la Corporación Quiport S.A., en particular las dirigidas hacia su ambiente interno, inician y se enmarcan con la política de sostenibilidad, además incluyen actividades sustentables y su incidencia en su propia cadena de valor, por lo que se espera puedan impactar a nivel económico, social y ambiental. Esto se complementa con la política de DD. HH que mantiene la Corporación, enmarcando las operaciones aeroportuarias dentro del desarrollo sostenible, donde se toma en cuenta a las personas, su integridad y, dentro de un sistema de gestión de políticas que coadyuve a la cadena de valor compartida por la Corporación (Quiport Aeropuerto Internacional de Quito 2017).

En este contexto, el trabajo de campo permitió conocer que la Corporación se basa en un sistema de gobierno corporativo, que apoya y fortalece las interrelaciones con los grupos de interés que forman parte de las operaciones aeroportuarias del AIMS, las cuales se vienen adaptando a principios de transparencia con sus órganos de dirección y su administración. Del mismo modo, el gobierno corporativo se implementa a todos los grupos de interés y colaboradores.

A su vez, la Corporación desarrolla un modelo de gobierno corporativo, proponiendo una declaración de gobernanza robusta. Esto quiere decir que toma en cuenta sus roles de trabajo y los límites de sus órganos de gobierno mediante sus directivos, gerentes y supervisores, en función de cumplir metas y objetivos claramente definidos. Adicionalmente, se desarrollan asambleas de accionistas que se enfocan en analizar aspectos del desempeño del AIMS, es aquí donde hacen seguimiento a objetivos de RSC y sostenibilidad (Quiport Aeropuerto Internacional de Quito 2022).

Existe también el *steering committee* o comité directivo donde trabajan en conjunto los directores de la Corporación y sus accionistas. El comité directivo evalúa y discute la gestión de las políticas, metas y objetivos estratégicos de la Corporación, de esta forma se orientan los planes y programas y se da asesoría a los accionistas y directores. Asimismo, se da paso a

varios comités internos que apoyan y asesoran al comité directivo, observando las posibles oportunidades de mejora (Quiport Aeropuerto Internacional de Quito 2020)

También, se conforma un comité para dar seguimiento a la gestión económica, con el fin de cumplir con la normativa contable y mantener la veracidad de la gestión financiera reportada por la Corporación. Se cuenta con el comité de plan maestro de ingeniería, que vela por el buen funcionamiento de las estrategias operacionales y gestión aeroportuaria, tomando en cuenta que la infraestructura y los equipamientos del AIMS estén a tono con la RSC, seguridad y ambiente (Quiport Aeropuerto Internacional de Quito 2020).

En el cuadro 4.1, se puede observar cómo están constituidos los diferentes comités internos, cuya finalidad es tratar temas estratégicos, observar el cumplimiento de las políticas, metas y objetivos, mediante el análisis de información.

Cuadro 4.1. Recopilación de información hacia el interior de la Corporación mediante comités internos

Comités internos	Conformación del comité	Experiencia de los miembros
Auditoría, finanzas y riesgo	Miembros de los accionistas, director Financiero y el auditor interno.	Finanzas corporativas o asuntos relacionados con la gestión de riesgos.
Plan maestro e ingeniería	Miembros de los accionistas y el director general o su delegado.	Industria aeroportuaria.
Nombramientos y retribuciones	Miembros de los accionistas y el director general o la directora Financiera.	Profesión legal, recursos humanos, asuntos administrativos, finanzas corporativas y/o en la industria aeroportuaria.
Adquisiciones	Miembros de los accionistas y el director general o su delegado.	Industria aeroportuaria o finanzas corporativas.
Gobierno legal y corporativo	Miembros de los accionistas y el director general o su delegado.	Profesión legal, asuntos financieros y/o en la industria aeroportuaria.
Conducta y cumplimiento	Miembros de los accionistas y un participante permanente designado por Quiport, quien actuará como secretario.	Profesión legal, recursos humanos, asuntos administrativos, finanzas corporativas y/o en la industria aeroportuaria.

Fuente: Quiport (2021).

4.2.2. Acciones y medidas de RSC hacia el interior de la Corporación en las diferentes gerencias

La manera en cómo se realizan las acciones y medidas de RSC hacia el interior de la Corporación y tomando en cuenta las diferentes gerencias que la integran, se gestionan a través de siete áreas de trabajo específicas, las mismas están relacionadas con objetivos de cumplimiento anual, enmarcados además en el contrato que mantiene la concesionaria aeroportuaria con la EPMSA. Dichas áreas se desglosan de la siguiente manera:

- Sostenibilidad financiera: tendiente a cumplir con obligaciones económicas y que puedan generar retornos de inversión y demás costos operativos.
- Operaciones eficientes y seguras: involucran todo lo relacionado con las actividades aeroportuarias, con sus infraestructuras y procesos ajustados a la norma nacional e internacional.
- Servicio al cliente: busca mantener satisfechos a todos los usuarios, garantizando un buen nivel en la entrega de productos y diversos tipos de servicios, para lo cual se toma en cuenta pasajeros y aerolíneas que prestan los servicios.
- Colaboradores: quienes, con los diferentes niveles de responsabilidad y productividad, se esperan sumen valor a la operación aeroportuaria del AIMS.
- Cadena de suministros: posee una gran importancia para el buen desempeño de las operaciones aeroportuarias, el éxito de las operaciones esta medida por el tipo y cantidad de logística que se utilice para tal fin.
- RSC: enmarcada dentro de los objetivos de sostenibilidad, tomando en cuenta las implicaciones socioeconómicas de las comunidades de las áreas prioritarias del aeropuerto, compromisos por parte de la empresa para gestionar y dirigir la concesión aeroportuaria.
- Gestión ambiental: con el objeto de poder promover operaciones responsables en cumplimiento con la normativa ambiental, cumplir con los estándares y normativas nacionales e internacionales. Con ello, se busca mantener y obtener licencias ambientales, para la operación y mantenimiento aeroportuario (Quiport Aeropuerto Internacional de Quito 2017).

4.2.3. Programas, mecanismos de difusión, desempeño de la corporación, metas y resultados

Los servicios y operaciones aeroportuarias desarrollados en el AIMS, demandan altos niveles de sostenibilidad, por esta razón inciden de forma directa sobre los grupos de interés internos y externos, lo que significa la posibilidad de generar nuevas oportunidades de modelos de negocios entre estos grupos de interés y las comunidades de su área de influencia. En este sentido, el desempeño aeroportuario pretende estar en concordancia con la RSC en lo social, en lo económico y en lo ambiental.

El desempeño observado por parte de la Corporación incluye mecanismos de difusión y diálogo con grupos de interés (internos y externos), entre ellos figuran la dirección de la corporación, los colaboradores, los contratistas, los subcontratistas, los operadores comerciales, los diferentes proveedores, el segmento de usuarios, los aliados estratégicos, los GADs, la academia y las comunidades del área de influencia del AIMS. A continuación, se muestra el cuadro 4.2, con detalles de los mecanismos de diálogo utilizados en función de los diferentes grupos de interés.

Cuadro 4.2. Mecanismos de diálogo con grupos de interés internos y externos

<p>Alta Dirección</p> <ul style="list-style-type: none"> -Informe Anual -Informes mensuales -Redes sociales -Página web -Correos electrónicos -Notas de prensa 	<p>Colaboradores</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informe Anual - Cartelera digital - Redes sociales - Correos electrónicos -Reunión de equipos -Notas de prensa y revista Nuestro Mundo 	<p>Operadores comerciales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reuniones personales - Página web - Llamadas telefónicas - Correos electrónicos - Notas de prensa y Nuestro Mundo - Cartas
<p>Proveedores</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reuniones personales - Página web - Llamadas telefónicas - Correos electrónicos - Notas de prensa y Nuestro Mundo - Cartas 	<p>Usuarios</p> <ul style="list-style-type: none"> - Página web - Redes sociales - Pantallas de información - Módulo de atención - Buzón de sugerencias - Llamadas telefónicas - Correos electrónicos - Notas de prensa y revista Nuestro Mundo 	<p>Aliados</p> <ul style="list-style-type: none"> - Página web - Redes sociales - Reuniones y eventos - Reuniones informativas - Llamadas telefónicas - Correos electrónicos - Notas de prensa - Cartas
<p>Académicos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Página web - Redes sociales - Reuniones y eventos - Reuniones informativas - Llamadas telefónicas - Correos electrónicos - Notas de prensa y revista Nuestro Mundo 	<p>GADs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Página web - Redes sociales - Reuniones con organismos de la sociedad civil - Reuniones informativas - Llamadas telefónicas - Correos electrónicos - Notas de prensa y revista Nuestro Mundo - Cartas 	<p>Comunidad</p> <ul style="list-style-type: none"> - Página web - Redes sociales - Reuniones y eventos - Reuniones informativas - Llamadas telefónicas - Correos electrónicos - Notas de prensa y revista Nuestro Mundo - Cartas

Fuente: Quiport (2016).

4.3. Nivel de gestión de RSC de la Corporación Quiport S.A.

Los mecanismos para informar a las comunidades clave, acciones e informaciones de RSC, se basan principalmente en el plan de consulta pública y de participación. En cuanto a los planes y estrategias de difusión a las partes interesadas y comunidades sobre los programas de RSC, exige que las operaciones del AIMS establezcan compromisos sociales con las comunidades y grupos de interés que forman parte de las áreas de atención prioritaria.

En tal sentido, una de las estrategias de RSC que aborda la Corporación, es estar en la capacidad de prevenir y mitigar posibles situaciones que incidan en la RS. En este caso es prioritario sostener las buenas relaciones con las comunidades mediante la gestión del departamento de EHS & RS de la Corporación, quienes afrontan aspectos de interés ambiental, social y comunitario. Seguidamente se muestra la tabla 4.5, que contiene datos e informaciones recabadas por la Corporación relacionados con impactos en RSC realizando una comparación entre los años 2020 y 2021.

Tabla 4.5. Relación de impactos con enfoque de RSC

Ámbito	Programas y proyectos	Año 2020	Año 2021
Económico	Proyecto Nuestra Huerta	27 productores	51 productores
Social	Programa Becas Estudiantiles	66 becarios	66 becarios
	Programa Fortalecimiento de Capacidades	459 participantes	3781 participantes
Ambiental	Programa Compartamos	16 000 pobladores	16 500 pobladores

Fuente: Quiport (2021)

En este contexto, existen tanto el Plan de Manejo Social de la Corporación para trabajar con los temas antes mencionados, como el Plan de Consulta Pública y Participación, con el objeto de compartir con las comunidades la gestión realizada en el AIMS. En este espacio se recibe de parte de las comunidades las observaciones y sugerencias que a su modo de ver sean importantes, lo que genera la oportunidad de dialogar entre las comunidades, el gobierno, las instituciones, las empresas y otros grupos de interés.

Así, con el estudio de campo, se pudo conocer que desde “hace años invitaban a la población para promocionar las actividades del aeropuerto, creo que es un deber de la empresa consultar cosas a la población, eso son cosas de responsabilidad social” (Entrevista, directivo GAD Tababela, 25 de abril de 2023), de la misma manera, se conoció que existen “consultas públicas, y han divulgado a la gente temas que tiene que ver con la responsabilidad” (Entrevista, funcionario del GAD Yaruquí, 24 de abril de 2023).

Por su parte, con el Plan de Monitoreo se busca cumplir con las exigencias en la normativa ambiental, permisos ambientales y auditorías relacionadas con la gestión del monitoreo del ruido producido por las operaciones aeroportuarias, el manejo de las aguas residuales y de lluvias producidas por la infraestructura del AIMS. No obstante, los ciudadanos que viven en las cercanías del AIMS, manifiestan molestias ocasionadas por los ruidos provocados por las actividades del aeropuerto, señalando que “al principio nos quejábamos del ruido, pero ya nos hemos acostumbrado, aunque cuesta acostumbrarse” (Entrevista, tenencia política de Yaruquí, 24 de abril de 2023), también mencionan que: “tal vez muchas personas salieron de aquí por el ruido de los aviones” (Entrevista, funcionaria del GAD Tababela, 25 de abril de 2023).

Por otro lado, el mencionado Plan de Monitoreo incluye la disminución de la huella de carbono, para lo cual se realizan mediciones del CO₂ y reemplazo de luminarias por tecnologías ahorradoras como las luces LED, así, con la medición de la huella de carbono en el AIMS, la Corporación espera contribuir al estatus de neutralidad del carbono. De igual forma se trabaja en la compensación de las emisiones a través de un programa de manejo forestal.

Ahora bien, en cuanto al desarrollo del Plan de Manejo Social, la Corporación busca coordinar elementos que permitan dar reconocimiento a las distintas organizaciones que cohabitan en las comunidades cercanas al AIMS. De la misma manera, se procura realizar contrataciones de personal local, tomando en cuenta la relación con actores locales, como por ejemplo, los GADs, las cooperativas, los clubes, las juntas de agua, los representantes comunitarios, los centro educativo entre otros. En una de las entrevistas aplicadas, el entrevistado afirmó que:

En el aeropuerto hay muchas empresas, y a cada rato cambian de personal, eso hace que haya personal que no es de aquí, fíjese en mi caso, mi jefe era de México, y él era el que contrataba a los chicos del sector, y otras de las empresas del antiguo aeropuerto tenían que venir hasta acá desde el sur de Quito, por eso también le dieron preferencia a empezar a contratar a la gente de acá (Entrevista, ex trabajador del AIMS, 27 de abril de 2023).

La Corporación por su parte, emplea un mecanismo para recopilar información sobre quejas y reclamos de las comunidades. Pese a ello, algunos actores sociales afirman que cuando se han puesto quejas en el AIMS resulta muy complejo sobre quien se debe hacer responsable, señalando lo siguiente:

Lo que pasa es que, a la hora de un reclamo, se evita la responsabilidad. A la hora de un reclamo, se evita una empresa con otra, Quiport a la EPMSA, la EPMSA con el DMQ, Quiport al Municipio y viceversa. Ahorita mismo hay la discriminación del paso vial, ese que te digo, con el distribuidor Alpachaca, en la vía antigua de Santa Rosa. Entre esa vía y la ruta Coyas no permiten el paso a la comunidad. Sin embargo, el hotel Holiday Inn tiene una bahía y para ellos sí hay movilidad y paso. Entran y salen los vehículos, pero para la comunidad no. Se han hecho los planteamientos, pero no dan atención, imposibilitan ese pequeño paso de cinco metros (Entrevista, directivo GAD Tababela, 25 de abril de 2023).

Sin embargo, la Corporación afirma que gestiona los efectos sobre las zonas directas de influencia y la mitigación de los impactos negativos que puede tener el AIMS sobre temas sensibles como lo son: la adquisición de predios, la contratación de mano de obra local, el desarrollo de economías, la conectividad vial, entre otros. Tal como se muestra en el cuadro 4.3.

Cuadro 4.3. Gestión de impactos de la empresa sobre las comunidades

PROMOCIÓN DE EFECTOS POSITIVOS	ZONA DE INFLUENCIA DIRECTA	MITIGACIÓN DE IMPACTOS NEGATIVOS
Adquisición de predios	Puembo	Impactos en el ambiente
Conectividad	Pifo	Ruido
Contratación de mano de obra local	Tababela	Tráfico vehicular
Desarrollo de economías	Yaruquí	
Dinamización de la economía local	Checa	
Valorización de predios	El Quinche	
Conectividad vial		

Fuente: Quiport (2016).

4.3.1. Mecanismos de difusión de la política de RSC y proyectos a las comunidades y partes interesadas

Las memorias y reportes de sostenibilidad representan una de las herramientas que utiliza la Corporación Quiport S.A., para la difusión de información de sus políticas de RSC y del cumplimiento de las metas establecidas tanto a lo interno del AIMS, como a lo externo, donde figuran las comunidades y partes interesadas. Por medio de estas memorias, se publica información de aspectos relativos a la rendición de cuentas y el estatus del cumplimiento del desarrollo sostenible y RSC.

Este tipo de mecanismo de manejo de información dentro de la Corporación se ha venido enfocando en mostrar resultados y describir aspectos de interés en lo social, lo económico y en materia de gestión ambiental. De esta forma, las empresas y organizaciones comprometidas con el desarrollo sostenible manifiestan públicamente sus avances y contribuciones, logrando así mantener informados a las partes interesadas, con las que, por razones operativas y de negocios, se deban interrelacionar.

Por otro lado, los beneficios obtenidos de la gestión de información mediante las memorias y reportes de sostenibilidad radican en la disponibilidad de datos para las partes interesadas, lo que puede mejorar los acuerdos estratégicos, esto incluye tanto a empresas involucradas como a la sociedad civil y a las comunidades, con el objeto de consolidar la confianza y el aumento de interrelaciones. Permite también el enlace interno de las empresas que laboran dentro del AIMS y mejora la imagen y aceptación de la Corporación mediante la proyección de contribuciones en lo social y en lo ambiental.

De acuerdo con lo observado en las memorias y reportes de sostenibilidad presentadas por la Corporación Quiport S.A., se sigue un estándar con el objeto de guiar la elaboración del documento. Uno de los más reconocidos en esta materia lo representa la Organización Global Reporting Initiative (GRI), caracterizada por ser independiente y creadora del principal estándar mundial que sirvió como base para la elaboración de memorias y reportes de sostenibilidad. Este mecanismo ofrece la posibilidad de evaluar y publicar su desempeño social y ambiental, por lo que diferentes corporaciones a nivel mundial se han alineado con esta iniciativa.

4.3.2. Relacionamiento y diálogo con los grupos de interés

El dialogo que mantiene la Corporación con los grupos de interés relacionados con el AIMS está integrado por organismos del Estado, contratistas, subcontratistas, operadores comerciales, proveedores, comunidades, instituciones, organizaciones, empresas y demás grupos que de una u otra forma se relacionan directa o indirectamente con las operaciones aeroportuarias, con la característica de que cada uno de ellos pudieran incidir y comunicarse de formas diferentes. Los grupos descritos representan un aspecto de importancia para la gestión de la Corporación, ya que demandan intereses y requerimientos a menudo distintos, con basamentos económicos, políticos, sociales, corporativos, ambientales y comunitarios propios de cada entidad, impactado de forma diferente a la Corporación y a su capacidad de manejo de información.

Significa entonces que, no se tiene el control sobre todas las entidades y cada una de ellas puede interactuar entre sí, sin la presencia de la Corporación, tal como ocurrió en la visita de campo en la parroquia de Tababela, donde se desarrolló una reunión entre los GADs, gobiernos rurales (CONAGOPARE), actores sociales, dirigentes políticos, academia y comunidad. (Ver foto 4.11).

Foto 4.11. Reunión de GADs, gobiernos rurales (CONAGOPARE), actores sociales, dirigentes políticos, academia y comunidad (Tababela)



Foto del autor.

Debido a esto, en la gestión aeroportuaria actual, todos estos grupos que representan interés para la Corporación, quienes, en función de cumplir y asumir una cultura de los ODS, presionan por aumentar cada vez más las responsabilidades directas e indirectas, así como los resultados en función de la Agenda 2030. De esta forma, la Corporación y los grupos de interés gestionan de forma mancomunada algunos beneficios, dentro de los que destacan la identificación de asuntos de prioridad como lo es la RSC. Con la información gestionada de forma bidireccional es posible mejorar los procesos y acceder a nuevos servicios y aportar a la innovación.

De esta manera se puede proyectar mejores niveles de aceptación y aprobación sobre las actividades y funcionamiento del AIMS, por los grupos que pueden actuar de forma intermitente, llegando a ser cruciales en los procesos de planificación y cambio de estrategias. En efecto, se pudo conocer que la Corporación “suele dar charlas de cómo funciona el aeropuerto, cómo está distribuido, qué brinda. Eso es lo que han hecho aquí en la institución. Sí tienen vínculos, becas, pero el número exacto no sé” (Entrevista, tenencia política de Yaruquí, 24 de abril de 2023).

En el cuadro 4.4 se puede observar información estratégica de mapeo e interlocución con diversos de grupos de interés, el tipo de relacionamiento y los respectivos canales de comunicación empleados por la Corporación.

Cuadro 4.4. Relacionamiento con grupos de interés

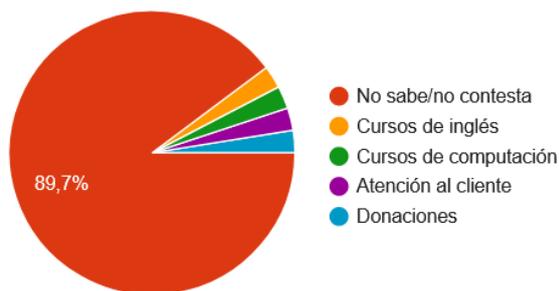
Principales grupos de interés	Temas prioritarios / Principales expectativas	Canales y mecanismos de diálogo
Accionistas	Maximizar valor	Durante el año 2021 se mantuvieron los canales y mecanismos de diálogo y consulta iniciados en 2020. Toda la interlocución se realizó mediante el uso de canales virtuales y reuniones presenciales, con excelentes resultados.
Bonistas	Pagar servicio de deuda y cumplir condiciones	
Municipio de Quito	Fortalecer rol de aliado estratégico	
Aerolíneas	Obtención de beneficios mutuos	
Comunidad aeroportuaria	Sentido de pertenencia y orgullo	
Pasajeros	Calidad en el servicio	
Empleados	Promover formación y desarrollo	
Comunidades	Contribuir a su desarrollo socioeconómico	
Medios	Desarrollar relaciones colaborativas	
Industria aeroportuaria	Promoción de liderazgo	

Fuente: Quiport (2016). (2021)

Por otro lado, la comunicación sobre RSC es de alta prioridad corporativa pues es la forma más expedita de llegar en tiempo real a sus grupos de interés, esto hace que todas las partes interesadas al mismo tiempo adquieran responsabilidad, razón por la cual se preocupan por una buena matriz de opinión y se esfuerzan en crear buenas expectativas y aceptación por las comunidades. Es aquí donde la Corporación, por un lado, debe gestionar estos canales de información, cumpliendo con estándares de transparencia y, por el otro, satisfacer requerimientos de sus propios accionistas.

Sin embargo, las encuestas aplicadas a 39 ciudadanos residentes de las comunidades de Tababela, El Vergel, Guambi, Oyambarillo, Otón de Vélez y Yaruquí, arrojó como resultado que el 89,7 % afirma que no conoce sobre los proyectos sociales o ambientales que pudieran existir actualmente en su comunidad, tal como se muestra en el gráfico 4.2.

Gráfico 4.2. Proyectos sociales o ambientales que existen actualmente en su comunidad



Elaborado por el autor con información del trabajo de campo.

Por otro lado, la Internet juega un papel estratégico en los planes corporativos de comunicación con los grupos de interés, donde la Corporación desarrolla programas mediante el uso de plataformas y medios digitales como las redes sociales: Twitter, Instagram, LinkedIn, YouTube, Facebook y páginas web, no obstante, las audiencias de estas redes pueden variar (dependiendo de la edad e intereses de los usuarios) y la funcionabilidad de cada una de las plataformas.

En este particular también se suman a los medios y formas de comunicación los grupos de interés, el uso de medios simples como las redes telefónicas, pantallas de información dentro del AIMS, puntos de información con personal especializado para tal fin, entre otros. A continuación, se muestra la figura 4.1 con algunos de los mecanismos y canales de

comunicación digitales dispuestos por la Corporación para llegar a sus grupos de interés con la premisa de establecer estrategias de comunicación interactiva al tiempo que proyectan reputación digital corporativa.

Figura 4.1. Mecanismos para divulgar y recibir información



Fuente: Quiport (2016).

En tal sentido, a fin de disponer de canales de comunicación con los grupos de interés, se observó que la Corporación ha desarrollado un plan de comunicación para facilitar información de RSC, para lo cual priorizan la socialización constante con sus grupos de interés, con el fin de poder trabajar en temas de RSC y contar con buenos niveles de reputación y aceptación pública por las comunidades y demás actores involucrados.

4.4. Respuesta de la Corporación Quiport S.A. a reclamos e inquietudes comunitarias

4.4.1. Los procedimientos de atención a reclamos e inquietudes comunitarias

Con referencia a los procedimientos y atención a reclamos e inquietudes hacia la comunidad, la Corporación se fundamenta en el Plan de Consulta Pública y de Participación, el cual permite mitigar los conflictos sociales y responder *in situ*, a los problemas que se puedan generar la necesidad de atender un reclamo ya sea con el personal, con las contratistas, con las empresas y aerolíneas, o con las comunidades,

Por otra parte, se observa que algunas de las quejas presentadas giran en torno a cuestiones propias de las actividades operativas internas del AIMS, catalogadas como normales desde el punto de vista aeroportuario, por ejemplo: el retraso de un vuelo por cualquier situación de fuerza mayor, situaciones en algunos casos sobre la pérdida o daño de equipaje, entre otros.

En cuanto a las quejas o inquietudes generadas por las comunidades, se pudo conocer que algunos de los entrevistados desconocen que en el AIMS existe un área destinada para tal fin, y señalan su añoranza porque los reclamos puedan ser atendidos y solventados por un equipo capacitado. Así, se obtuvieron las siguientes opiniones: “Le cuento que no he sabido que el aeropuerto tenga una oficina o gente que atienda los reclamos, la cuestión es que el aeropuerto es privado, no es público, esa es la limitante” (Entrevista, funcionario del GAD Yaruquí, 24 de abril de 2023). “Al principio nos quejábamos del ruido, ya creo que hay costumbre, pero la corporación debe tener un departamento para atender a los reclamos de gente de las comunidades” (Entrevista, Unidad Educativa Arturo Freile en Tababela, 26 de abril de 2023). En relación con el sistema, registro, documentación y seguimiento de reclamos e inquietudes surgidas en las comunidades, la Corporación actúa por medio de los siguientes mecanismos de verificación a saber:

1. Mediante reuniones se realiza un inventario que registra los temas tratados, ya sea sobre cuestiones laborales, temas de incidencia comunitaria, entre otros.
2. La información se registra y se sistematiza para hacer seguimiento y ser presentada en la memoria de sostenibilidad.
3. Se emplean mecanismos formales para registrar, documentar y dar seguimiento sobre la existencia (en el caso de presentarse) de casos sobre faltas o violaciones hacia los DD. HH.
4. Mecanismo formal para registrar, documentar y dar seguimiento sobre las reclamaciones en relación con impactos sociales.
5. Mecanismo formal para registrar, documentar y dar seguimiento sobre si ha existido reubicación de personas de las comunidades por impactos directos del aeropuerto.
6. Mecanismo formal para registrar, documentar y dar seguimiento sobre si hubo:
 - Reclamaciones relacionadas con la gestión ambiental del aeropuerto.
 - Faltas en relación con la seguridad de la información y protección de datos.
 - Acciones o prácticas en contra de la libre competencia.
 - Reclamos de tipo laboral o actos de corrupción (Quiport Aeropuerto Internacional de Quito 2017; 2020; 2022).

Luego de identificados los elementos que dan respuesta al primer objetivo específico, se presentan las secciones que lograron examinar los aportes de la Corporación Quiport S.A., en la responsabilidad de gestión ambiental, dando respuesta al segundo objetivo específico propuesto. En tal sentido la gestión del monitoreo de las emisiones contaminantes al aire, del monitoreo de emisiones contaminantes al agua, el manejo de residuos y desechos y la restauración ambiental, constituyen pilares fundamentales en la materialización y revisión de dichos aportes que se explican a continuación.

4.5. Monitoreo de emisiones contaminantes al aire

La Corporación Quiport S.A., en su condición de concesionario del servicio aeroportuario del DMQ, tiene la responsabilidad de proporcionar un nivel de gestión ambiental con miras a cumplir con las normas y estándares ambientales nacionales e internacionales vigentes en esta materia. De igual manera, el cumplimiento de las exigencias ambientales establecidas en la Constitución Nacional del Ecuador y demás normas jurídicas, tiene por objeto poder contar con las licencias, permisos y regularizaciones ambientales relacionadas con las actividades aeroportuarias en el ámbito de la preservación sustentable del medio ambiente.

Las actividades aeroportuarias, en su mayoría están relacionadas con las operaciones en las etapas de aterrizaje y despegue de aviones, procesamiento de carga y pasajeros, así como, aquellas labores que implican la logística y el mantenimiento de las instalaciones del propio aeropuerto. Todas estas actividades inciden de diferentes formas en la calidad del aire, suelo, agua, flora, salud, aspectos socioeconómicos y culturales, y paisaje natural y construido.

Durante las entrevistas del trabajo de campo, se pudo conocer cuál es la percepción de los pobladores sobre los impactos ambientales que pudiera generar las operaciones del AIMS en sus comunidades. Al respecto, se tienen las siguientes percepciones: “Claro que sí se puede contaminar el aire, allá se quema mucho combustible fósil, imagínese la cantidad solo de carros que hay en los parqueaderos no le parece, y eso sin contar los aviones” (Entrevista, Cooperativa Transporte de Carga Yaruquí, 28 de abril de 2023). (Ver foto 4.12).

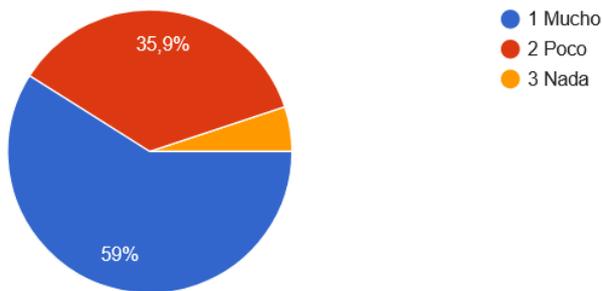
Foto 4.12. Ejemplo de tráfico de vehículos en los diferentes parqueaderos del AIMS



Foto del autor.

Asimismo, los resultados obtenidos de la aplicación de las encuestas dieron a conocer que el 59 % de los encuestados, opinaban que el AIMS contamina el aire, tal como se muestra en el gráfico 4.3.

Gráfico 4.3. Percepción de los ciudadanos de Tababela, El Vergel, Guambi, Oyambarillo, Otón de Vélez y Yaruquí sobre la contaminación del aire por parte del AIMS



Elaborado por el autor con información del trabajo de campo.

Por tal motivo, se deben llevar a cabo un sistema de gestión que permita la identificación, evaluación y control de las actividades que generan un impacto directo en el ambiente, esto incluye poder contar con un plan de manejo ambiental que contenga las herramientas necesarias para desarrollar acciones de mitigación de impactos, contingencias, capacitación,

manejo de desechos, relaciones con las comunidades, rehabilitación de áreas afectadas, vida silvestre, abandono de áreas, para así, poder realizar el respectivo monitoreo y seguimiento.

A continuación, se muestra el cuadro 4.5 que contiene algunos de los instrumentos utilizados por la Corporación para la gestión ambiental, los cuales permiten acciones para prevenir posibles efectos al ambiente, aspectos de cumplimientos ambientales y permisos para la gestión de operaciones. Adicionalmente la eficiencia ambiental desde el punto de vista contractual es exigida a contratistas, subcontratistas y operadores comerciales.

Cuadro 4.5. Instrumentos para la gestión ambiental del AIMS

INSTRUMENTOS PARA LA EFICIENCIA AMBIENTAL		
<p>Plan de Manejo Ambiental (PMA) Guía que contempla diferentes acciones para prevenir, mitigar, controlar, compensar y corregir los posibles efectos de la operación.</p>	<p>Políticas contractuales dirigidas a terceros Directrices de cumplimiento ambiental obligatorio para los operadores comerciales.</p>	<p>Autorizaciones ambientales Permisos concedidos por la autoridad para gestionar los impactos de la operación.</p>
<p>En 2016 se realizó una actualización del plan conforme lo solicita la autoridad competente. Además, se realizaron dos informes semestrales de resultados.</p>	<p>El 100% de los contratos suscritos incluyó políticas de cumplimiento ambiental, en 2016.</p>	<p>El cumplimiento de la licencia ambiental fue reportado semestralmente al ministerio del ramo.</p>

Fuente: Quiport (2016).

En relación con el elemento aire, el mismo es susceptible de ser impactado ambientalmente, situación que se puede manifestar cuando se produce una alteración considerable de la calidad del aire por el incremento de polvo suspendido. Los agricultores de Otón de Vélez señalaron que hace un tiempo, la Corporación realizó “unas mediciones del polvo, de cómo se levantaba el polvo cuando venían los aviones. Pero solo vinieron, hicieron las mediciones con unos aparatos y se fueron, pero no le dieron trabajo a nadie, entre ellos no más” (Entrevista, agricultor de Otón de Vélez, 12 de mayo de 2023)

Otra manera en la que el aire puede ser impactado, resulta, por una parte, por un aumento de las emisiones de gases de combustión, por la otra, cuando se producen grandes variaciones en los niveles de ruido generado por las constantes aproximaciones, aterrizajes y despegues de las aeronaves. A parte de las molestias que el ruido genera en los pobladores, también existe una implicación debido a la pérdida de “muchas faunas, con la aproximación de los aviones y el ruido que los afecta y ahuyenta” (Entrevista, directivo GAD Tababela, 25 de abril de 2023). A

continuación, se muestra la foto 4.13, con el equipo móvil para el monitoreo de las variaciones en los niveles de ruido generado por el AIMS.

Foto 4.13. Equipo móvil para el monitoreo del ruido generado por el AIMS



Fuente: Quiport (2023).

Para el monitoreo de emisiones contaminantes al aire, se observa que las fuentes fijas de emisiones están constituidas por los generadores de energía eléctrica, edificios administrativos y operativos (ver foto 4.14), estas tres fuentes fijas se ubican en cinco áreas distintas del aeropuerto, así como el área que contiene el incinerador para desechos producidos en el AIMS. A esto se suma las operaciones en las etapas de aterrizaje y despegue de aviones. El monitoreo de emisiones se gestiona bajo el mantenimiento de la Licencia Ambiental 181, y el Plan de Manejo Ambiental.

Foto 4.14. Edificios administrativos y operativos del AIMS



Fuente: Quiport (2021).

Anualmente, la Corporación realiza una revisión de la normativa y política en este particular. Esto significa que anualmente, las flotas de vehículos y maquinarias especializadas pasan por un proceso planificado de evaluación técnica, mecánica y de certificación que permite la obtención de los permisos de operación dentro del AIMS por parte de la EPMSA. Como parte del proceso descrito, se desarrolla el monitoreo de emisiones gaseosas de las fuentes móviles (vehículos), y demás transportes internos de rampa, los mismos pasan por un proceso de verificación que se realiza anualmente para determinar los límites máximos de emisiones gaseosas por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT).

De igual forma, todos los equipos vehiculares descritos que operan en tierra deben cumplir con período de vida útil de sus motores. Para el caso de la Corporación, este tiempo de vida se estipuló en un lapso de 15 años, o la rotación del equipo en caso de presentar otro tipo de fallas mecánicas que le impidan desarrollar de forma segura sus operaciones. Para ello, se somete a la flota de vehículos y equipos para servicios en tierra a un proceso de análisis estadísticos.

De la misma manera, los contratistas, subcontratistas y operadores comerciales progresivamente y de acuerdo con las exigencias de sus operaciones, han ido reemplazando equipamientos basados en plataformas diésel, por motores a gasolina o gas licuado de petróleo GLP. Así mismo, los vehículos que se usan para las operaciones de servicio en tierra, cuentan con un sistema de registro de mantenimiento que aporta información para intervenciones programadas de mantenimiento preventivo, predictivo y correctivo.

Seguidamente se muestra la tabla 4.6 que contiene datos e información aportada por la Corporación, con respecto a la calidad del aire, basada en los tipos de emisiones y las concentraciones de diferentes componentes tales como: material particulado propenso a movilizarse por la acción de despegues y aterrizajes de aviones, y los compuestos de óxido de azufre, óxido de nitrógeno y benceno.

Tabla 4.6. Calidad del aire del AIMS

CALIDAD DE AIRE 2019	MATERIAL PARTICULADO		ÓXIDOS DE AZUFRE	ÓXIDOS DE NITRÓGENO	BENCENO
	PST	PM10	SO _x	NO _x	C6H6
Unidad de medición / densidad (microgramo por metro cúbico)	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³
Emisiones alcance 2	3953	2918	2309	3953	2309
Emisiones alcance 3	No medido	125 360	126 786	No medido	126 786
Emisiones alcance 1 y 2	4949	4715	3273	4949	3273
Emisiones alcance 1, 2 y 3	No medido	130 075	130 059	No medido	130 059
Emisiones alcance 2	3953	2918	2309	3953	2309
Emisiones alcance 3	No medido	125 360	126 786	No medido	126 786
Emisiones alcance 1 y 2	4949	4715	3273	4949	3273
Emisiones alcance 1, 2 y 3	No medido	130 075	130 059	No medido	130 059

Fuente: Quiport (2019).

Estos indicadores de emisión para determinar la calidad del aire se extraen de registros de estaciones de medición ubicadas dentro del recinto aeroportuario, usualmente y por exigencias de la normativa ambiental, en los aeropuertos a nivel mundial se procura determinar valores relacionados con las emisiones de partículas suspendidas, emisiones de partículas de óxido de nitrógeno (NO_x), emisiones de partículas de monóxido de carbono (CO), emisiones de partículas de hidrocarburos (HC), emisiones de partículas de óxidos de azufre (SO_x), emisiones de partículas de benceno (C₆H₆), entre otros.

La gestión y seguimiento de indicadores de emisión para determinar la calidad del aire relacionados con los diferentes tipos de emisiones, permite mantener en parte, los niveles de neutralidad en las emisiones de GEI, para lo cual se desarrollan trabajos en áreas específicas de ahorro de combustible fósil, programas para implementar eficiencia energética, entre otros.

Ahora bien, con relación a los programas de acciones correctivas, avances y cumplimientos, las acciones correctivas, en caso de haberlas, son gestionadas y monitoreadas por la Corporación. Luego y mediante un operador contratado, se ponen en marcha y se realizan de forma operativa de acuerdo con los requerimientos específicos.

En el caso de la proyección a futuro sobre el uso de nuevas tecnologías, la Corporación evalúa la posibilidad de realizar adecuaciones que resulten en el aprovechamiento calórico de algunas fuentes disponibles. A continuación, se muestra la tabla 4.7 donde se establece una comparación de emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en toneladas entre los años 2020 y 2021.

Tabla 4.7. Emisiones de dióxido de carbono (CO₂) directas e indirectas



EMISIONES DE DIÓXIDO DE CARBONO (CO ₂) DIRECTAS E INDIRECTAS			
Tipo de emisiones	Toneladas		% Diferencia
	2020	2021	
Emisiones alcance 1	503	538	6.96
Emisiones alcance 2	1803	1494	17
Emisiones alcance 1 y 2	2306	2032	12

Fuente: Quiport (2021).

4.6. Monitoreo de emisiones contaminantes al agua

En cuanto a la gestión relacionada con el agua, en el caso del AIMS, el volumen de agua potable consumida por el AIMS, en su mayoría proviene de la planta de distribución de agua potable de Paluguillo que surte a las parroquias de Puembo, Pifo, Yauquí, Tababela y Guayllabamba entre otros, de igual forma una parte del suministro de agua se surte a través del sistema de riego El Pisque contratado por la EMPSA.

Desde el punto de vista del monitoreo de aguas, el AIMS cuenta con varios pozos profundos que sirven para realizar la caracterización de la calidad de las aguas subterráneas, de los cuales no se obtiene suministro de agua para consumo. De esta forma, la normativa municipal indica que es el Municipio del DMQ el organismo público que deberá proveer el agua debidamente tratada a través de la Empresa Pública de Agua Potable y Saneamiento de Quito.

La tabla 4.8 muestra un ejemplo de la relación de consumo de agua por metros cúbicos, en el AIMS, ya sea del agua de lluvia o de la red municipal para los años 2018 y 2019.

Tabla 4.8. Relación de consumo de agua

EXTRACCIÓN DE AGUA POR FUENTE (m ³)	2018	2019
	TODAS LAS ZONAS	TODAS LAS ZONAS
Extracción total de agua	297 242.39	381 117.22
Agua superficial (aguas lluvia)	19 213.39	91 584.22
Agua de terceros (red municipal)	278 029.00	289 533.00

Fuente: Quiport (2019).

En tal sentido, para la realización de algunos trabajos que no requieren agua potable como es el caso del control de polvo en tareas de construcción (ver foto 4.15), se reutiliza el agua de lluvia previamente almacenada. No obstante, las actividades de construcción y remodelación realizadas en el AIMS podrían incrementar los niveles de consumo tanto del agua que proviene de la red municipal como la de agua no tratada.

Foto 4.15. Ampliación y remodelación de la terminal aérea del AIMS



Foto del autor.

Para la identificación y caracterización de descargas de las aguas provenientes de lluvias, se cuenta con una infraestructura para la recolección. Se trata de un sistema que sirve para la conducción pluvial que está separado del sistema de captación de aguas grises y negras, el cual se caracteriza por poseer una zona de captación y proceso de sedimentación, de allí pasa al sistema de alcantarillados de la ruta Collas.

De modo que, el diseño del alcantarillado fue concebido para conducir estas aguas hasta el Río Santa Rosa. Razón por la cual las aguas residuales del AIMS se gestionan mediante el sistema de alcantarillado del cual dispone el aeropuerto, luego este sistema se apoya en separadores para el agua y el aceite para de allí captar el volumen de agua y ser procesado en la planta de tratamiento.

La tabla 4.9 muestra los límites permisibles en la demanda biológica de oxígeno, los sólidos en suspensión y la cantidad de grasas y aceites contenidos en el agua, así como el resultado promedio de la Corporación.

Tabla 4.9. Ejemplo de calidad de líquidos vertidos

DEMANDA BIOLÓGICA DE OXÍGENO DBO (MG/L)		TOTAL DE SÓLIDOS EN SUSPENSIÓN SST (MG/L)		GRASAS Y ACEITES (MG/L)	
Límite permisible	Resultado promedio	Límite permisible	Resultado promedio	Límite permisible	Resultado
250	9.67	220	16.98	100	0.35

Fuente: Quiport (2019).

Ahora bien, para el caso del muestreo y análisis de la calidad de agua, se gestiona mediante la contratación de laboratorios certificados y calificados, tal como lo exige las regulaciones ambientales, de esta forma las muestras y análisis programados se llevan a cabo de forma trimestral.

En el caso del agua que será descargada al ambiente, se realiza la caracterización de los lodos producidos en la planta de tratamientos, de igual forma se hace el muestreo y análisis del agua de lluvias, luego pasan a una piscina permanente, almacenando de forma separada tanto el agua de lluvia como las aguas negras. De acuerdo con el diseño de la planta de tratamiento de aguas, se aplica un sistema de manejo primario, secundario y terciario, cuyas descargas se realizan tomando en cuenta las regulaciones ambientales.

En caso de un incidente por derrame de combustible por alguna aeronave o sistema de abastecimiento de combustible, se procede con el plan contra derrames, utilizando materiales para absorción, solventes, desengrasantes y técnicas de lavado para romper las moléculas de hidrocarburo, los líquidos restantes que puedan llegar al sistema de alcantarillado, serán direccionados a la planta de tratamientos de aguas. Los derrames ocurridos registrados en el

AIMS que han generado emisiones contaminantes al agua (ver tabla 4.10) corresponden a fluidos hidráulicos y combustible para las aeronaves, los derrames ocurridos en la plataforma de operaciones fueron atendidos por la cuadrilla encargada y equipada para tales eventos procediendo a aplicar el protocolo para estos casos.

Tabla 4.10. Ejemplo de registro de gestión de derrames

FECHA	LUGAR	TIPO DE LÍQUIDO DERRAMADO	m ²
02/02/2019	Calle de rodaje C, J, A, A36	Combustible	833.25
25/02/2019	Calle de rodaje C	Combustible	176
12/05/2019	Puesto de estacionamiento 10	Combustible	165
31/05/2019	Bahía de estacionamiento de buses 4	Combustible	315
19/08/2019	Puesto de estacionamiento 91	Combustible	130
01/10/2019	Estacionamiento del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI)	Líquido hidráulico	138
30/10/2019	Puesto de estacionamiento 97	Combustible	320

Fuente: Quiport (2019).

Por otro lado, las aguas azules provenientes del servicio sanitario interno de los aviones poseen un químico especialmente diseñado para controlar olores y contaminación. Existe un servicio en tierra contratado por cada aerolínea, estas empresas recogen y trasladan el agua hacia el punto de descarga específico dentro del aeropuerto el cual procede a recolectar las aguas utilizadas con camiones cisternas especiales, luego son conducidas a la planta de tratamiento de aguas residuales del aeropuerto.

La responsabilidad de la Corporación en este punto es verificar y controlar que las aguas azules de los aviones en el AIMS sean finalmente transportadas, descargadas, canalizadas y tratadas, cumpliendo de esta forma los aspectos legales y ambientales exigidos en la normativa ambiental.

Para continuar, se describe el protocolo de uso de la planta de tratamiento de aguas residuales del AIMS. Inicialmente esta planta recibe el ingreso de las aguas residuales que circulan por la red sanitaria del aeropuerto, esta red también aporta las aguas grises de las cocinas, restaurantes y empresas que se encargan de la logística de alimentación para los vuelos nacionales e internacionales, de igual forma colecta las aguas azules provenientes de los baños de los aviones. Una vez en la planta, se procede a la remoción de los sólidos grueso y la

separación de las grasas y aceites. De esta forma, continua la remoción de los sólidos finos, para que las aguas estén en condiciones de pasar por el tratamiento primario avanzado.

Luego, inicia el tratamiento secundario donde se suma el tratamiento biológico complementario, y el agua pasa a la fase de sedimentación y clarificación, de esta fase se desprende el tratamiento de los lodos producidos, de allí continúa al tratamiento terciario donde se procede a la desinfección y filtración. Como resultado, ya el agua está en condiciones de ser vertida en los efluentes finales cumpliendo así con la norma ambiental.

En cuanto a las acciones correctivas para la gestión del agua son monitoreadas por la Corporación, luego mediante un operador contratado se ponen en marcha y se realizan de forma operativa de acuerdo con los requerimientos específicos ambientales. Las actividades para el control y reducción de contaminantes se realizan las 24 horas del día y los siete días de la semana. Por tanto, usando nuevas tecnologías, a partir del año 2019 se implementan tratamientos terciarios para lograr la desnitrificación de las aguas.

La planta de tratamiento de aguas residuales del AIMS recibió una adecuación para optimizar los procesos de tratamiento y purificación de las aguas, de igual forma, la adecuación aumentó la capacidad operativa de la planta, pensando en el actual plan de expansión de las infraestructuras del aeropuerto. Para esto, se mejoró el tratamiento biológico para extraer el fósforo y el nitrógeno, en combinación con la implementación de tanques reactores, lo que, sumado a la instalación de una nueva trampa de grasa, se optimizó los volúmenes de decantación y captación de sólidos suspendidos. También se implementó un mejor sistema de tamiz, con el objeto procesar mayor cantidad de sólidos finos.

Finalmente, en la tabla 4.11 se presenta el volumen descargado de aguas residuales en m³ por número de pasajeros durante los años 2018 y 2019.

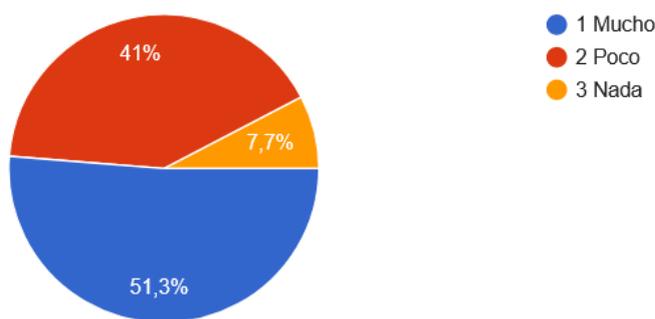
Tabla 4.11. Ejemplo de aguas residuales descargadas por número de pasajeros

AÑO	VOLUMEN DESCARGADO (m ³)	VALOR UNIDAD DE MEDIDA PARA CALCULAR LA INTENSIDAD	INTENSIDAD
2019	234 541	5 037 642	0.05
2018	232 463	5 228 072	0.04

Fuente: Quiport (2019).

Ahora bien, los resultados del trabajo de campo demuestran que el 51,3 % de los pobladores encuestados piensan que el AIMS contamina *mucho* el agua, tal como se muestra en el gráfico 4.4.

Gráfico 4.4. Percepción de los ciudadanos de Tababela, El Vergel, Guambi, Oyambarillo, Otón de Vélez y Yaruquí sobre la contaminación del agua por parte del AIMS



Elaborado por el autor con información del trabajo de campo.

Finalmente, en las entrevistas aplicadas, se pudo conocer que existe la percepción de un alto consumo de agua, afirmando que “sí consume mucha agua, imagínese la cantidad de personas y servicios que hay allá, y todas necesitan agua y tiene que haber todas esas prioridades para que funcionen. Nada más en la pura jardinería se gasta un montón de agua” (Entrevista, Cooperativa Transporte de Carga Yaruquí, 28 de abril de 2023). De igual manera se comentó sobre las prioridades del abastecimiento de este recurso: “Con el GAD se han habilitado vías, pero con lo del aeropuerto no, más bien a veces se va el agua, según versiones, la prioridad de agua es para el aeropuerto, sería bueno estudiar cuánta agua consume el aeropuerto” (Entrevista, tenencia política de Yaruquí, 24 de abril de 2023), “a veces nos quedamos sin agua, y lo que se comenta en la parroquia es que probablemente sea porque la prioridad es mantener sin falta, el agua del aeropuerto” (Entrevista, Unidad Educativa Arturo Freile en Tababela, 26 de abril de 2023).

Cabe resaltar que, si bien el aeropuerto cuenta con varios pozos profundos, el suministro de agua está a cargo de la Empresa Pública de Agua Potable y Saneamiento de Quito. Por otro lado, la relación de consumo de agua por metros cúbicos incluye parámetros de agua de lluvia y red municipal. Por su parte, las actividades de construcción y remodelación del AIMS han

incrementado considerablemente el consumo de agua, aunque es temporal, el tratamiento realizado a los líquidos vertidos se centra en rangos de demanda química de oxígeno, sólidos en suspensión, así como separar grasas y aceites. Asimismo, los muestreos de agua son contratados a laboratorios certificados, también las aguas azules provenientes del servicio sanitario de los aviones son tratadas químicamente y trasladadas hacia la planta de tratamiento, donde se implementa tratamiento químicos y físicos. Finalmente, la descarga final de aguas tratadas pasa al sistema de alcantarillados de la ruta Collas y al Río Santa Rosa.

4.7. Manejo de residuos y desechos

La gestión de residuos y desechos en el AIMS está contemplada en el Plan de Manejo Ambiental de la Corporación, las normas y requerimientos son exigidas por igual a los contratistas, subcontratistas, operadores comerciales y proveedores. En el caso de los tipos de desechos reciclables, estos son almacenados de forma temporal en un área específica para tal fin, luego, por medio de gestores locales de las comunidades, son seleccionados y comercializados para seguir con la cadena de reciclaje.

Las operaciones aeroportuarias del AIMS cuentan con la gestión y los procesos de los desechos, que realiza la separación desde la fuente, el almacenamiento temporal, reciclaje, en cuanto al transporte y disposición final está a cargo de la Empresa Municipal de Recolección de Residuos Comunes (EMASEO EP), sin embargo, dentro de las instalaciones del AIMS se cuenta con un sistema propio para transporte y recolección de residuos (ver imagen 4.3).

Imagen 4.3. Vehículo camión recolector de carga lateral que opera dentro del AIMS



Fuente: Quiport (2021).

Los desechos que por ley califican como peligroso y especiales, poseen un área específica para su almacenamiento temporal. En este caso este tipo de desechos son retirados del AIMS únicamente por empresas gestoras ambientales autorizadas. Con relación a los desechos generados por los operadores comerciales (aerolíneas), se disponen dichas cargas dentro del aeropuerto en áreas específicas destinadas para las operaciones del lado aire. Posteriormente, estos desechos son recogidos y trasladados hasta el incinerador de desechos del aeropuerto. Es en este sitio donde por regulaciones de la DGAC, se procede a incinerar todos los desechos relacionados con el servicio de *catering* que proviene de los aviones de las rutas nacionales e internacionales.

A continuación, se muestra la tabla 4.12 sobre la gestión de residuos y método de eliminación aplicado. Este mecanismo de seguimiento forma parte del plan de monitoreo de residuos, mediante el cual se realiza el conteo y control mensual requerido por el Ministerio del Ambiente, mismo que está estipulado en los permisos y licencias ambientales.

Tabla 4.12. Gestión de residuo y método de eliminación (toneladas)

Residuos destinados a eliminación	2021
Residuos peligrosos destinados a eliminación	15.57
Incineración	11.38
Reciclaje	3.79
Relleno seguridad	0.40
Residuos no peligrosos destinados a eliminación	855.43
Reciclaje	177.60
Material orgánico (compost)	36.16
Relleno sanitario	108.72
Escombrera (construcción)	532.95
Total residuos eliminados	871.00

Fuente: Quiport (2021).

En ese mismo sentido, y como parte de los procesos que se llevan a cabo en el AIMS para el manejo de desechos y residuos, se realiza el proceso de incineración de desechos con ayuda de un equipo especial, de la casa fabricante PENRAMM, del modelo PHCA- 750 de 2 cámaras de incineración, en el que se manejan temperaturas aproximadas a los (600 a 1000°C). El incinerador alcanza una capacidad calorífica de aproximadamente 8.900 btu/lb, la capacidad del incinerador es de 340kg/hora (Quiport 2019).

Cabe agregar que el proceso de incineración inicia con el pre-encendido del equipo, luego se procede a realizar una inspección de la plataforma, seguidamente se procede a la clasificación de los residuos que se introduzcan en el equipo. De esta forma, se procede a cargar los desechos y comienza la incineración, lo que genera una cantidad de ceniza. Finalmente, se realiza la limpieza de equipo y se hace el control de contaminación del purificador del incinerador.

Al momento de la recepción temporal de desechos sólidos, el AIMS dispone de varias áreas en sus instalaciones con suficientes contenedores que almacenan la producción diaria de desechos provenientes del lado tierra y de los edificios y terminal aérea. A continuación se muestra la foto 4.16 sobre la disposición de una de las áreas especiales para este fin.

Foto 4.16. Disposición de contenedores de almacenamiento temporal de desechos sólidos



Foto del autor.

Los pobladores afirman que el AIMS tiene la responsabilidad de gestionar el manejo de los desechos, por ello “Quiport tiene responsabilidad con las comunidades, que no perjudiquen la comunidad en lo ambiental y en contaminación con desechos” (Entrevista, funcionaria de la Unidad Policial Comunitaria de Tababela, 25 de abril de 2023). Del mismo modo “dentro de la responsabilidad ecológica, el aeropuerto debe cumplir con el manejo de desechos” (Entrevista, personal Centro de Salud Tipo A (Tababela), 27 de abril de 2023).

4.8. Protección y restauración ambiental

La Corporación ha desarrollado actividades dirigidas a la protección y restauración de hábitats con el objetivo de mitigar y compensar posibles impactos ambientales generados por las operaciones aeroportuarias del AIMS. Dentro de las actividades principales se desarrolla el monitoreo biótico que se ejecuta por lo general de forma anual y está dirigido a la flora y fauna del área de la meseta de Caraburo (ver foto 4.17). Geográficamente estas actividades se llevan a cabo en parcelas específicas seleccionadas previamente.

En relacion a la gestion de hábitats seleccionados para la proteccion y restauracion, la Corporacion ejecuta anualmente actividades programadas, con el objeto de lograr la compensación de individuos de flora que pudieran ser afectados por la temporada de incendios de vegetacion en la época de verano. Asimismo, se prosigue con las actividades de monitoreo de áreas ya reforestadas en años anteriores donde principalmente se hace seguimiento de la tasa de superviviencia de los individuos plantados.

Foto 4.17. Verificación de altura de planta reforestada correspondiente al lote N° 8



Fuente: Quiport (2022).

Ahora bien, se manejan áreas de conservacion, unas destinadas a la reforestación y otras destinadas a la compensación. Por ejemplo, el sector ubicado al oeste de la meseta de Caraburo cuenta con dos áreas de conservacion de 70 hectáreas. Por otro lado, figuran las áreas destinadas a las actividades de reforestacion, donde se observa que existen áreas en

forma de bosques, producto de las plantaciones de años anteriores, allí se encuentran aproximadamente más de 5.000 individuos de diferentes especies plantados (Quiport 2019).

Así mismo, se cuenta con otro tipo de áreas que se destinan a la compensación, como de áreas específicas para la liberación y reubicación de diferentes especies de aves, mamíferos, anfibios y reptiles. A continuación se muestra el cuadro 4.6 que explica la afectación a la biodiversidad y a ciertas especies específicas en la meseta de Caraburo, las cuales ya han sido debidamente estudiadas e identificadas en actividades de campo de estudios y consultorias previas y posteriores, exigidos en las licencias y permisos ambientales, donde se ha determinado que los impactos principales recaen sobre la transformación de su hábitat.

Cuadro 4.6. Afectación de especies de flora y fauna

Especies de Flora	Especies de Fauna
<i>Acacia macracantha</i> (faique)	<i>Sylvilagus brasiliensis</i> (conejo silvestre)
<i>Croton elegans</i> (purga)	<i>Gastrotheca riobambae</i> (rana marsupial)
<i>Opuntia soedestroniana</i> (tuna)	<i>Sternocercus guentheri</i> (guagsa de Gunther)
<i>Cleistocactus sepium</i> (cactus)	<i>Mastigodryas boddaerti</i> (culebra verde)
<i>Dodonaea viscosa</i> (chamana)	<i>Reithrodontomys soederstroni</i> (ratón cosechador ecuatoriano)
<i>Baccharis latifolia</i> (chilca)	<i>Akodon mollis</i> (ratón de cola corta común)
<i>Agave americana</i> (penco negro)	<i>Mustela frenata</i> (chucuri)
<i>Furcraea andina</i> (penco blanco)	
<i>Mimosa quitensis</i> (guarango)	
<i>Ficus indica</i> (ficus)	

Fuente: Quiport (2019).

Un aspecto importante por detallar es que, para poder garantizar el cumplimiento de la normativa ambiental en las operaciones aeroportuarias del AIMS, se realiza una gestión lineal de las exigencias y requerimientos hacia los contratistas, subcontratistas, operadores comerciales y proveedores, haciéndolos de igual manera partícipes y responsables de la obligatoriedad de cumplimiento con la norma ambiental. Por otro lado, así también lo estipulan las cláusulas de compromisos ambientales del contrato de concesión exigidas por la EPMSA a la Corporación Quiport S.A.

Finalmente, y para concluir con la explicación sobre el segundo objetivo específico planteado en la presente investigación, se considera oportuno evaluar de forma crítica los aspectos que

contiene la Política de Sostenibilidad de la Corporación, lo que va a contribuir a comprender los aportes de dicha Corporación en la responsabilidad de gestión ambiental.

La Política de sostenibilidad de la Corporación Quiport S.A. inicia con reconocer los problemas relacionados con los ecosistemas donde se desenvuelven las comunidades. En el caso de la Corporación, la misma está obligada a reconocer los niveles de RSC que tiene y el estatus de su gestión integral, en el marco del estado de derecho ecuatoriano. Asimismo, un proyecto de estas dimensiones requiere de estudios cada vez más detallados que permitan conocer la amplitud de los vínculos que se establecen entre la sociedad y el ambiente de cara a alcanzar los ODS.

Al revisar la Política de Sostenibilidad de la Corporación, es posible identificar de manera crítica siete aspectos significativos:

1. Importancia de los contratos de concesión.
2. Valor de los resultados.
3. Significado de la transparencia.
4. Reconocimiento del bienestar de los ámbitos humano y natural.
5. Participación de los operadores comerciales y de más actores involucrados.
6. Relevancia de los programas activos.
7. Conciencia del impacto ambiental.
8. Planificación para posibles soluciones.

De tal manera, es posible reconocer que todas las políticas responden a una perspectiva articulada en la búsqueda de soluciones eficientes y efectivas, pero también rentables.

Al reconocer el alcance de los contratos de concesión firmados por el DMQ, resalta que existe una responsabilidad compartida entre el Estado y la Corporación. Esa responsabilidad está signada por la necesidad de implementar políticas acordes con los beneficios que demanda la sociedad y, en este caso, el ambiente. La idea de que un aeropuerto de las dimensiones del AIMS opere de manera armónica con el entorno, requiere de políticas eficaces. Además, se hace urgente combinar, por un lado, la concepción de operatividad efectiva y, por otro, su mantenimiento, ya que no basta con estar activo, sino que precisamente su actividad depende de su sostenimiento continuo.

La industria de la aviación ecuatoriana demanda bienestar, seguridad y salud de sus colaboradores, operadores comerciales, contratistas, subcontratistas, clientes y comunidades vecinas, así como la conservación y protección del ambiente y los recursos naturales, pero esta demanda solo es posible de ser cubierta en la medida en que las políticas de la Corporación se muestren firmes a largo plazo. La política de sostenibilidad define el marco referencial en el cual todos los involucrados laboran en una articulación sana que interconecta distintas funciones.

Tal vez el hecho mismo de que la Corporación Quiport S.A. asegure para un futuro sus programas y prácticas de interés, sea el punto de apoyo más significativo en el marco de la sostenibilidad. No obstante, esta labor implica incentivar y verificar que tanto la Corporación como los actores involucrados en el funcionamiento del Aeropuerto cumplan a cabalidad con sus obligaciones internacionales. A lo que se suma también el respeto a las normas nacionales y las regulaciones municipales, impulsando un progreso duradero.

En definitiva, pensar en políticas de sostenibilidad implica realizar actividades que puedan conducir a la Corporación a lograr condiciones ambientales óptimas y permite subrayar que toda actividad relacionada con la sostenibilidad involucra relaciones con las comunidades aledañas. La sostenibilidad pasa a ser el resultado de la responsabilidad, lo que significa que se deben relacionar ideas con acción y planes con marcos legales, buscando articular la protección y resguardo de los intereses de los involucrados. Sin duda, lograr esta armonía es el reto más difícil al que se enfrenta la Corporación en su avance funcional dentro del país.

Consolidar un proyecto a largo plazo requiere de prácticas, procedimientos y tareas constantes y transparentes, enmarcado en niveles de responsabilidad donde las regulaciones gubernamentales no sean un obstáculo, sino una forma de consolidar diálogos que permitan ganancias y avances entre las partes. Después de todo, las corporaciones requieren objetivos para su desempeño, de manera que puedan ajustar sus planes internos al contexto externo que lo sostiene. Por consiguiente, el aspecto socioambiental se pone en el centro de la discusión sobre lo sostenible, ya que relaciona la acción social con el medioambiente de forma integral, reconociendo sus vínculos, lo que implica identificar y analizar las acciones que generan las grandes corporaciones en los países en desarrollo.

Ecuador se ha activado en el marco de los ODS, por lo que sus exigencias a la Corporación no son arbitrarias, por el contrario, están en sintonía con las demandas internacionales. Todo enfoque socioambiental genera un debate que implica políticas de sostenibilidad, plantea un

escenario que rompe con la perspectiva estrictamente económica y se traslada a una valoración más humana de los problemas relacionados con los distintos ecosistemas.

Para concluir con el estudio de caso de la presente investigación, se le dio respuesta al tercer objetivo específico planteado, por medio del cual se conoció la implementación de los ODS en los procesos de responsabilidad social y ambiental de la Corporación Quiport S.A. En tal sentido, y como ya se mencionó, los ODS considerados fueron: Objetivo 6: Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento. Objetivo 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna. Objetivo 8: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente. Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. Objetivo 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos (Naciones Unidas 2015).

La integración de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible en el sector empresarial y sobre todo en el ámbito aeroportuario, se presenta como una opción viable, para que, entre todos se puedan tomar las acciones y medidas proactivas que permitan la implementación paulatina de los ODS. Ahora bien, la génesis de los 17 objetivos que esperan fomentar el desarrollo sostenible debe, a la par, poder vincularse y favorecer los requerimientos sociales con una lógica económica que represente la base de áreas importantes como por ejemplo: la salud, la educación, el empleo, entre otros. De esta forma, poder entender y enfrentar las implicaciones del cambio climático en todo su espectro.

Las operaciones aeroportuarias tanto en el Ecuador como en cualquier parte del mundo necesitan un nivel de involucramiento político, técnico, económico y social con la Agenda 2030, esto significa una coyuntura donde se suman varias circunstancias de negocios que dan paso a trabajar por nuevos mercados. Ello implica un constante cambio en la forma de prestar servicios especializados, así como productos que satisfagan las necesidades cada vez más crecientes en las operaciones aeroportuarias.

Actualmente pueden existir diferentes tipos de limitaciones que están relacionadas tanto con la medición como con la rendición de cuentas, tomando en consideración que la gestión de las empresas con relación con los ODS es voluntaria. La particularidad operativa de las empresas que brindan sus servicios en el caso del AIMS también es diversa, es aquí donde se debe trabajar en profundidad con estrategias que permitan una mejor adaptación a las condiciones locales.

La Agenda 2030 en la estrategia empresarial de la Corporación Quiport S.A., toma relevancia al momento en que el modelo de prácticas empresariales generó una alianza público-privada entre la Corporación y el DMQ. Dicha alianza se mantiene en la actualidad y dio paso a que la EPMSA, otorgara la concesión por 35 años a la Corporación Quiport S.A. Esta forma de alianza público-privada representa una oportunidad de crecimiento y conocimiento en ambas empresas para integrar los ODS, desde lo público-privado.

Un aspecto positivo de este tipo de alianza público-privada por parte del gobierno representado por el DMQ, es la intención y materialización de estímulos que hacen que las empresas ligadas a las operaciones aeroportuarias gestionen y apliquen cada vez más las prácticas de desarrollo sostenible. Se requiere igualmente la incorporación efectiva de las dimensiones de sostenibilidad –económica, social, ambiental o institucional– en cada etapa de las políticas públicas que finalmente puedan seguir consolidando la alianza público-privada.

Igualmente, los actores que conforman la sociedad juegan un papel importante para lograr la implementación de los ODS. Por ejemplo, la Corporación y sus grupos de interés, conforman la base para la generación de empleos mediante las alianzas estratégicas y las inversiones, por otro lado, están los gobiernos locales quienes con las instituciones de carácter público también aportan en el cumplimiento de los ODS. Además, se hace presente la academia con la responsabilidad de desarrollar investigaciones sobre desarrollo sostenible mediante la realización de proyectos. Por otra parte, se sitúan las comunidades de las áreas de influencia del AIMS que pueden aportar información valiosa para los procesos de los ODS.

Al mismo tiempo, los sectores antes mencionados enfrentan desafíos muy particulares, como lo es el poder contar con suficiente información de forma confiable que les permita realizar una buena toma de decisiones en torno a los recursos disponibles para poder afrontar la implementación voluntaria de los ODS. En particular, las corporaciones, sectores del gobierno, comunidades y la academia deberán cada vez tomar decisiones inclusivas en lo político, lo económico, lo social y lo ambiental. A nivel de las comunidades del área de influencia, es importante tomar en cuenta que sus capacidades y problemáticas sociales y ambientales no siempre son iguales.

4.9. Objetivo de Desarrollo Sostenible 6: gestión del agua

El ODS 6, denominado gestión del agua, busca garantizar la disponibilidad de agua, su gestión sostenible y el saneamiento para todos. Sobre este aspecto la Corporación ha gestionado el recurso agua de la siguiente forma:

El volumen de agua potable consumida por el aeropuerto proviene tanto de la planta de distribución de agua de Paluguillo, como del sistema de riego el Pisque. También cuenta con pozos profundos para el monitoreo de calidad de las aguas subterráneas como se mencionó anteriormente. En este contexto, el DMQ es la entidad encargada de aplicar la normativa municipal y es el responsable de suministrar el servicio de agua tratada para el consumo en las instalaciones del AIMS.

Adicionalmente, otra de las medidas ejecutadas por la Corporación en función del ODS 6, y para garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos, fue ejecutar una obra de adecuación y modernización de la planta de tratamiento para las aguas residuales del AIMS. Tomando en cuenta la expansión de las infraestructuras aeroportuarias por la creciente demanda de carga y pasajeros. A continuación, se muestra la imagen 4.4 relacionada con la planta de tratamiento de aguas residuales.

Imagen 4.4. Planta de tratamiento de aguas residuales



Fuente: Quiport (2019).

Se observó de igual forma la implementación de nuevos servicios y mejoras en formas de estaciones para el relleno y consumo de agua potable. Dichas estaciones se encuentran

distribuidas por las terminales nacionales e internacionales y a disponibilidad de pasajeros, visitantes y trabajadores del AIMS (ver imagen 4.5).

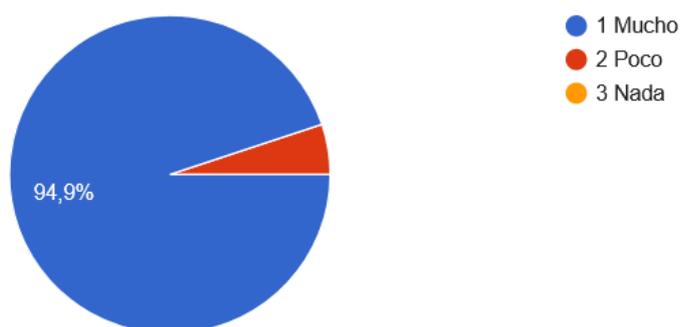
Imagen 4.5. Estaciones de relleno de botellas de agua



Fuente: Quiport (2019).

Sin embargo, pese a los esfuerzos de la Corporación para la gestión del agua al menos dentro del AIMS, el 94,9 % de los pobladores encuestados, opinan que el AIMS consume *mucha* agua, tal como se muestra en el gráfico 4.5:

Gráfico 4.5. Percepción de los ciudadanos de Tababela, El Vergel, Guambi, Oyambarillo, Otón de Vélez y Yaruquí sobre el nivel de consumo de agua en el AIMS



Elaborado por el autor con información del trabajo de campo.

4.10. Objetivo de Desarrollo Sostenible 7: gestión de energía

Con respecto a la implementación del ODS 7: gestión de energía, el cual precisa garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos, de acuerdo con lo

observado, la Corporación viene trabajando en la optimización para avanzar en la eficiencia energética, ya que el nivel de consumo de energía que se requiere para las operaciones aeroportuarias es elevado y representa una fuente constante para las emisiones de los gases de efecto invernadero.

En relación con la energía que se consume en el AIMS para las operaciones aeroportuarias, la misma proviene del sistema interconectado nacional, mediante la red pública de distribución de electricidad. Sin embargo, las operaciones aeroportuarias requieren de servicios de apoyos auxiliares, conformados por plantas de generación eléctrica que consumen combustible y lubricantes. Adicionalmente, las actividades operativas del lado tierra y del lado aire, requieren altos consumos de combustible fósil, gasolina, diésel y combustible aeronáutico.

A continuación, se muestra la tabla 4.13 con información relacionada con el nivel de consumo de energía de fuentes no renovables, entre las que se encuentra el diésel, la gasolina, el consumo de electricidad comprada a la empresa eléctrica, y la relación de intensidad energética por pasajero.

Tabla 4.13. Información sobre consumo de energía de fuentes no renovables

CONSUMO DE ENERGÍA (GJ)	2017	2018	2019
CONSUMO DE ENERGÍA DE FUENTES NO RENOVABLES	7210	5018	9709
Consumo de diésel	5708	3332	7218
Consumo de gasolina	1502	1686	2491
Consumo de energía comprada	89 799	89 260	91 592
Consumo total de energía interno	97 009	94 277	101 301
Intensidad energética por pasajero (GJ/pasajero)	0.020	0.018	0.020

Fuente: Quiport (2019).

Simultáneamente, otra de las medidas y adecuaciones para mejorar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna dentro de las operaciones del AIMS, se refiere al proceso de modernización de la flota de vehículos para apoyo en tierra dentro del aeropuerto. Por un lado, se ha ido renovando vehículos con motor a gasolina por modelos más nuevos y eficientes, por otro lado, se adquirieron vehículos a propulsión eléctrica para una parte de las actividades logísticas.

La imagen 4.6 muestra el modelo de vehículo eléctrico adquirido y utilizado por la Corporación en las actividades rutinarias del aeropuerto.

Imagen 4.6. Flota de vehículo eléctricos para apoyo en tierra



Fuente: Quiport (2019).

Conviene destacar que se ha implementado otro tipo de iniciativas dentro del AIMS que coadyuvan en la disminución del consumo energético en áreas sensibles, tales como la disminución del consumo de energía eléctrica, cambios y mejoras en sistemas de iluminación por tecnologías ahorradoras y de tipo luz LED en diferentes áreas del AIMS. La foto 4.18 muestra Luminarias de ahorro de energía LED instaladas en la parte interior de la terminal aérea.

Foto 4.18. Luminarias de ahorro de energía LED instaladas en el IAMS



Foto del autor.

Además, en la parte interna del aeropuerto, se realizó un proyecto de reemplazo e instalación de pantallas con tecnología LED para favorecer el ahorro de energía eléctrica que reemplazó otro tipo de pantallas y tecnologías que generaban mayor consumo de energía. Estas pantallas se usan principalmente para facilitar información sobre vuelos.

En lo que se refiere a energía fotovoltaica, la Corporación ha tomado medidas de implementación y se han realizado mini proyectos de prueba donde se han instalado paneles solares en zonas específicas del aeropuerto. Se observó que los lugares seleccionados fueron el edificio de mantenimiento y los parqueaderos. Así también, se realizó la instalación de sistema fotovoltaico con 36 unidades de paneles *eco green energy*, esto representa uno de tres proyectos de eficiencia energética, que están planificados para el AIMS. (Ver foto 4.19).

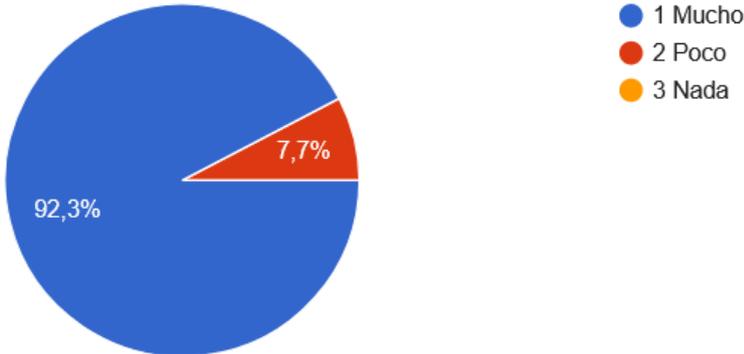
Foto 4.19. Sistema fotovoltaico con unidades de paneles Eco Green Energy ubicado en el AIMS



Fuente: Quiport (2023).

Por su parte, los resultados del trabajo de campo, muestran que el 92,3 % de los encuestados señalan que el AIMS consume gran cantidad de energía eléctrica, tal como se presenta en el gráfico 4.6:

Gráfico 4.6 Percepción de los ciudadanos de Tababela, El Vergel, Guambi, Oyambarillo, Otón de Vélez y Yaruquí sobre el nivel de consumo de energía eléctrica en el AIMS



Elaborado por el autor con información del trabajo de campo.

4.11. Objetivo de Desarrollo Sostenible 8: crecimiento económico

La revisión de la implementación del ODS 8, que tiene como propósito promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos, arrojó como resultado que la Corporación percibe con mayor prioridad el cumplimiento legal y normativo exigido por la ley del trabajo y el Ministerio del Trabajo.

Para poder fomentar el trabajo decente y el crecimiento económico, la Corporación gestiona junto con las autoridades competentes, empresas del sector, asociaciones y comunidades, con el fin de poder apoyar a las empresas del sector. En este sentido, se pudo observar que la Corporación cuenta con la gestión de una base de datos laboral y de servicios. Esto les permite definir los temas de más importancia para la Corporación, asimilar las áreas que requieren mayor atención y gestión corporativa, en función del crecimiento económico sostenido e inclusivo de los grupos de interés.

En la tabla 4.14 se pueden observar los temas de mayor relevancia para la Corporación en orden de prioridad y las áreas de cumplimiento normativo, la gestión efectiva, las buenas

prácticas laborales, el motor de desarrollo y la excelencia en el servicio, lo que constituyen una relevancia interna corporativa.

Tabla 4.14. Temas de mayor relevancia para la Corporación

Importancia para Quiport	Abreviación	Relevancia Interna	Relevancia Externa	Límite de cobertura
Altos estándares y calidad	EC	Media	Alta	Interna
Cumplimiento legal y normativo	CLN	Alta	Alta	Interna/externa
Gestión efectiva	GE	Alta	Alta	Interna/externa
Innovación al servicio del pasajero	ISP	Baja	Baja	Interna
Gobierno corporativo	GC	Media	Media	Interna
Responsabilidad social	RS	Media	Alta	Externa
Valor compartido	VC	Media	Baja	Interna/externa
Buenas prácticas laborales	BPL	Alta	Media	Interna
Seguridad industrial y salud ocupacional	SSO	Media	Alta	Interna
Diálogo con grupos de interés	DGI	Baja	Media	Interna/externa
Cadena de suministro	CS	Baja	Baja	Interna/externa
Motor de desarrollo	MD	Alta	Media	Interna
Excelencia en servicio	ES	Alta	Media	Externa
Huella de carbono	HC	Baja	Baja	Externa
Manejo de desechos	MD	Baja	Baja	Interna/externa
Gestión de la vida silvestre	GVS	Baja	Baja	Externa
Manejo ambiental	MA	Baja	Baja	Interna

Fuente: Quiport (2016).

Por otro lado, para lograr promover el ODS 8, la Corporación debe partir de un buen estado de sostenibilidad financiera. A tal efecto, los recursos se manejan en base a prioridades que apuntan a los propios objetivos estratégicos de la Corporación, esto se enmarca en el cumplimiento de las leyes y normativas y cumplimiento de los contratos con los contratistas, subcontratistas, operadores comerciales y los grupos de interés, controlando las finanzas en los niveles estratégicos de la Corporación.

Por ello, la gestión de sostenibilidad financiera dentro de la Corporación se procura estrictamente alcanzar los objetivos anuales planificados. Esto significa honrar el contrato de concesión, cumplir con los compromisos y obligaciones con el DMQ, accionistas, grupos de interés e inversión en la comunidad (ver tabla 4.15). Para este fin, la Corporación desempeña la política interna financiera –que es revisada por un sistema de auditorías internas y externas.

Tabla 4.15. Ejemplo de valor económico compartido e inversión en comunidades para el 2021

Valor económico compartido 2021	US\$
Pagos a proveedores de capital	52 348 739
Pagos a proveedores de bienes y servicios	34 770 501
Salarios, prestaciones y beneficios	9 631 040
Pagos a gobiernos (Impuestos, tasas y contribuciones)	1 822 158
Inversiones en la comunidad	127 188
TOTAL	98 699 626

Fuente: Quiport (2021).

De esto se desprende que se puedan fomentar impactos económicos, ya que las operaciones aeroportuarias se caracterizan por potenciar la actividad económica a nivel local y nacional, guardando relación entre el sistema económico y la generación de fuentes de empleo, ingresos familiares, posibles emprendimientos, la plusvalía en áreas de interés directas e indirectas del aeropuerto, turismo, la generación de tributos e impuestos al DMQ, y, lo más importante, lograr movilizar carga y pasajeros a nivel nacional e internacional. El cuadro 4.7 muestra información general sobre impactos directos, indirectos e inducidos.

Cuadro 4.7. Impactos económicos generales

IMPACTOS DIRECTOS, INDIRECTOS E INDUCIDOS GENERALES	
Empleo	✓ Generación de empleo directo, indirecto e inducido.
Ingresos	✓ Generación de ingresos directos, indirectos e inducidos.
Emprendimientos	✓ Generación de ingresos y empleo mediante nuevos emprendimientos en comercio y servicios por y para personas pertenecientes a las comunidades cercanas.
Plusvalía	✓ Incremento del valor promedio por metro cuadrado del suelo en parroquias urbanas y parroquias rurales aledañas.
Accesibilidad y conexión territorial	✓ Generación de infraestructura vial derivada de la necesidad de mejorar la accesibilidad al terminal aéreo.
Conectividad	✓ Más rutas y más lejanas que potencian la conectividad de la ciudad de Quito, al atraer nuevas aerolíneas y ampliar la red de destinos, así como la disponibilidad de asientos para viajar.
	✓ Incremento de pasajeros y de aerolíneas.
	✓ Incremento de toneladas de carga transportada.

Fuente: Quiport (2019).

Adicional a esto, desde el punto de vista económico se aprecia que un buen número de familias de las diferentes comunidades del área de influencia del aeropuerto, cuentan con ingresos relacionados a las actividades directas e indirectas que allí se desarrollan. De igual forma, se genera impacto en labores, bienes y servicios obtenidos en la zona. Además de eso, se pudo observar la construcción, operación y mantenimiento de otras instalaciones fuera del aeropuerto como parte de la red logística y comercial, como por ejemplo, la construcción y alquiler de bodegas y depósitos.

La foto 4.20 muestra bodegas y depósitos ubicados en la zona alta de Oyambarillo uno de los lugares visitados durante el período del trabajo de campo. Estas bodegas están destinadas para venta y arriendo por parte de propietarios privados y de las comunidades. Se puede observar cómo se ha dispuesto de terrenos que anteriormente habían sido ocupados en labores agrícolas y pecuarias.

Foto 4.20. Bodegas y depósitos en venta y arriendo en la zona alta de Oyambarillo



Foto del autor.

En este aspecto, y según las entrevistas realizadas, se pudo conocer sobre estas ventas y arriendos:

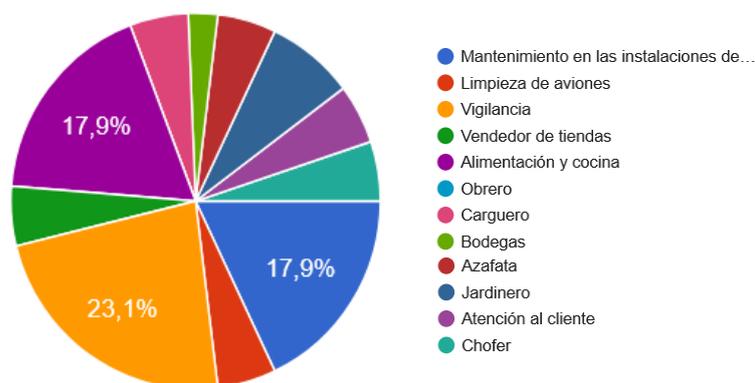
[...] los que pudieron vender sacaron el mayor provecho, le vendieron a bodegas, almacenes fríos, florícolas y otras empresas, y las empresas han sacado provecho, algunos espacios fueron vendidos, otros arrendados, y los lotes que están en la carretera son los que más venden, pero de Tababela hacia abajo, se registró como zona urbana, pero cobran como zona

industrial (Entrevista, coordinador de la Junta de Riego el Pisque en Oyambarillo, 02 de mayo de 2023).

Abordando el aspecto del empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos, se observó que la Corporación desarrolló programas de captación de personal, con el fin de lograr una meta determinada de contratación de trabajadores locales. También otra de las áreas de incentivo desarrollado es la igualdad de oportunidad dentro de la empresa, a esto se suma las oportunidades de desarrollo profesional y programas con la finalidad de cumplir con metas de capacitación interna de personal en diferentes perfiles.

En las encuestas aplicadas, se observa que la tendencia sobre las vacantes de empleo para los pobladores de las zonas de influencia del AIMS se distribuye como se muestra en el gráfico 4.7:

Gráfico 4.7. Empleos de los pobladores de las comunidades de la zona de influencia en el AIMS



Elaborado por el autor con información del trabajo de campo.

Por otro lado, las entrevistas arrojaron que la Corporación también contrata otros perfiles, como por ejemplo, la contratación de “algunos perfiles administrativos y han contratado perfiles profesionales, en algunos casos mano de obra calificada (Entrevista, funcionario del GAD Yaruquí, 24 de abril de 2023).

En este contexto, las encuestas dieron a conocer que el 84,6 % de los encuestados afirmaron conocer a alguna persona de su comunidad que había trabajado o que, actualmente está trabajando en el AIMS, mientras el 7,7 %, afirmó no conocer a nadie de su comunidad que

hubiese trabajado en dicho aeropuerto. Un punto relevante, es el hecho de que la Corporación impulsa el primer empleo para los jóvenes, ya que:

Los estudiantes de aquí de Tababela han trabajado allá en el aeropuerto luego de terminar el colegio, el número exacto no conozco, pero sí se los ha visto laborando allá, pero en cantidad solo lo sabe Quiport, es un deber ético, moral y corporativo que ellos, las empresas grandes, den oportunidad de trabajo a la gente de la comunidad (Entrevista, Unidad Educativa Arturo Freile en Tababela, 26 de abril de 2023).

A continuación, se muestra tabla 4.16 con un ejemplo de indicadores laborales entre los años 2020 y 2021 que permiten tener una visión general de cómo está conformada la plantilla de trabajadores de la Corporación, donde se indica el número de empleados fijos, contratados, cantidad de empleados masculinos, cantidad de empleadas femeninas, entre otros.

Tabla 4.16. Indicadores laborales

Descripción	2020	2021
Colaboradores directos	308	289
Colaboradores mujeres	73	73
Colaboradores hombres	235	217
Colaboradores a término definido	1	6
Colaboradores a término indefinido	303	279
Colaboradores con otro tipo de contratos (honorarios profesionales, contrato emergente)	4	4
Colaboradores con diversidad funcional	12	12
Colaboradores por etnia (indígenas o afrodescendientes)	3	3

Fuente: Quiport (2021).

El beneficio laboral y las prestaciones sociales obligatorias para los empleados de la Corporación integran tanto los beneficios sociales como los económicos que exige la ley. Por lo general, los empleados y trabajadores aeroportuarios son a tiempo completo. Así también, se observa la inclusión de trabajadores que presentan algún tipo de discapacidad de acuerdo con lo que tipifica la norma legal vigente. Sin embargo, se pudo conocer que el aeropuerto contrata a personas foráneas, tal como lo afirma un agricultor de Otón de Vélez, al comentar lo siguiente:

Nosotros no hemos trabajado en el aeropuerto, sólo trabajan los que tienen contactos allá. Para nosotros no ha habido oportunidad, hay bodegas que dan algo de trabajo, pero eso no es

directamente con el aeropuerto, por lo menos en las oficinas o trabajos de allá adentro, allá no hay gente de aquí, es más gente solo de Quito, de aquí de la zona no. Es muy difícil (Entrevista, agricultor de Otón de Vélez, 12 de mayo de 2023).

Asimismo, se afirmó que:

[...] hay más de 300 empleados que trabajan allí en el aeropuerto, los cuales viven acá en la parroquia, pero no son de aquí, no son nativos, hay hasta extranjeros, [...], la Corporación justifica que son mano de obra de la localidad sólo porque ellos viven aquí nada más [...], y todo eso afecta la mano de obra local, y esas son las implicaciones (Entrevista, directivo GAD Tababela, 25 de abril de 2023)

En la tabla 4.17 se exponen los indicadores que permiten tener una idea de los beneficios que pueden obtener los trabajadores de la Corporación y que guarda relación con ODS 8.

Tabla 4.17. Prestaciones sociales voluntarias para empleados

Prestaciones sociales voluntarias para los empleados a jornada completa	Quiport	
	Sí	No
¿Cuenta con alguna de las siguiente prestaciones sociales voluntarias para todos los empleados a jornada completa?		
Seguro de vida	X	
Seguro médico	X	
Seguro de accidentes	X	
Auxilio de alimentación	X	
Prima de vacaciones	X	
Jornadas flexibles	X	
Patrocinio para estudio	X	
Cobertura por incapacidad o invalidez	X	
Licencia por maternidad o paternidad	X	
Plan celular Voz y datos	X	
Medias mañanas saludables	X	
Lactancia (durante 1 año)	X	
Matrimonio (días de licencia)	X	
Póliza de vehículo (mejores tarifas)	X	
Vacaciones (no se computa el sábado)	X	

Fuente: Quiport (2018).

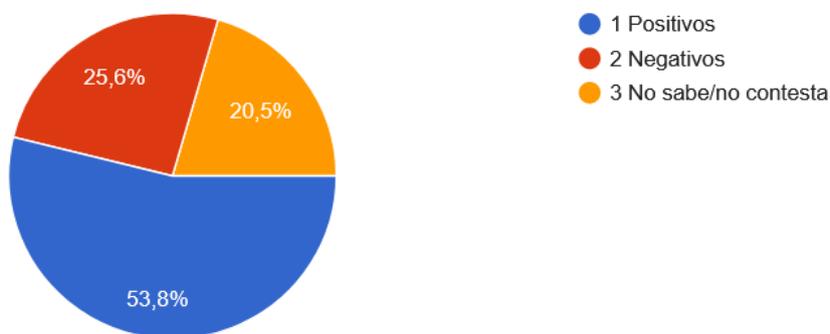
En cuanto a las expectativas sobre posibles puestos de empleo generados por las operaciones del AIMS, se pudo conocer lo siguiente:

Sí, hubo esas altas expectativas de empleo para la parroquia [Yaruquí], aunque sí hubo contratación para la gente de Yaruquí, sin embargo, es difícil para cualquier empresa cubrir toda la demanda de trabajadores de una localidad, y en el caso de Tababela está rodeada de

parroquias principales, no solamente del Valle de Tumbaco, también de la ruta Coyas, Guyllabamba y Carcelén. El aeropuerto tomó gente de todos esos sitios y a pesar de eso sí se ha contratado gente de aquí (Entrevista, funcionario del GAD Yaruquí, 24 de abril de 2023).

En este sentido, con relación a la percepción de los pobladores sobre los impactos económicos del aeropuerto, el 53,8 % de la población encuestada, afirmó que el AIMS ha generado impactos económicos positivos en las zonas de influencia, mientras que el 25,6 % opinó que el impacto había sido negativo. El 20,5 % restante no contestó o dijo no saber al respecto. (Ver gráfico 4.8).

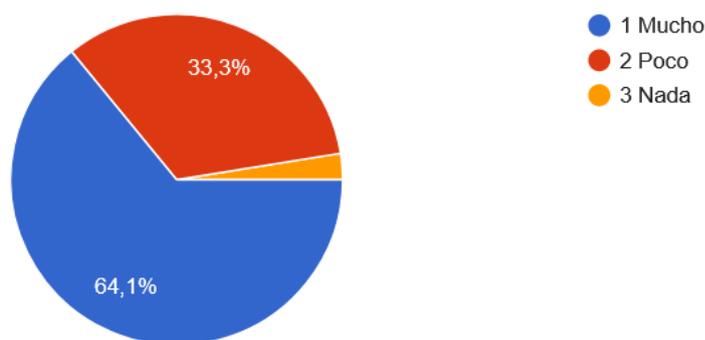
Gráfico 4.8. Impactos económicos generados por el AIMS en las zonas de influencia



Elaborado por el autor con información del trabajo de campo.

Finalmente, se muestran los resultados arrojados sobre la percepción de los pobladores acerca del aporte que tiene el aeropuerto sobre el crecimiento económico de las comunidades cercanas. Así, el 64,1 % afirmó que el AIMS aporta *mucho*, mientras que el 33,3 % dice que ha sido *poco* el aporte, y apenas el 25,6 % afirmó que no aporta en *nada* al crecimiento económico de su comunidad, tal como se muestra en el gráfico 4.9.

Gráfico 4.9. Aporte del AIMS al crecimiento económico de su comunidad



Elaborado por el autor con información del trabajo de campo.

4.12. Objetivo de Desarrollo Sostenible 9: construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación

El AIMS por sus características y dimensiones no representa una obra aislada en un sitio remoto. Observando los atributos del aeropuerto, ha requerido de un enorme esfuerzo de planificación para su proyección, construcción, operación y mantenimiento, lo que lo convierte en el nodo principal y estratégico para el transporte aéreo en el Ecuador. Las dimensiones del AIMS obligan a evaluarlo desde el punto de vista local comunitario, ya que para sus operaciones se ha requerido de un uso de espacios y territorios que mucho antes representaban medios de vida de varias comunidades.

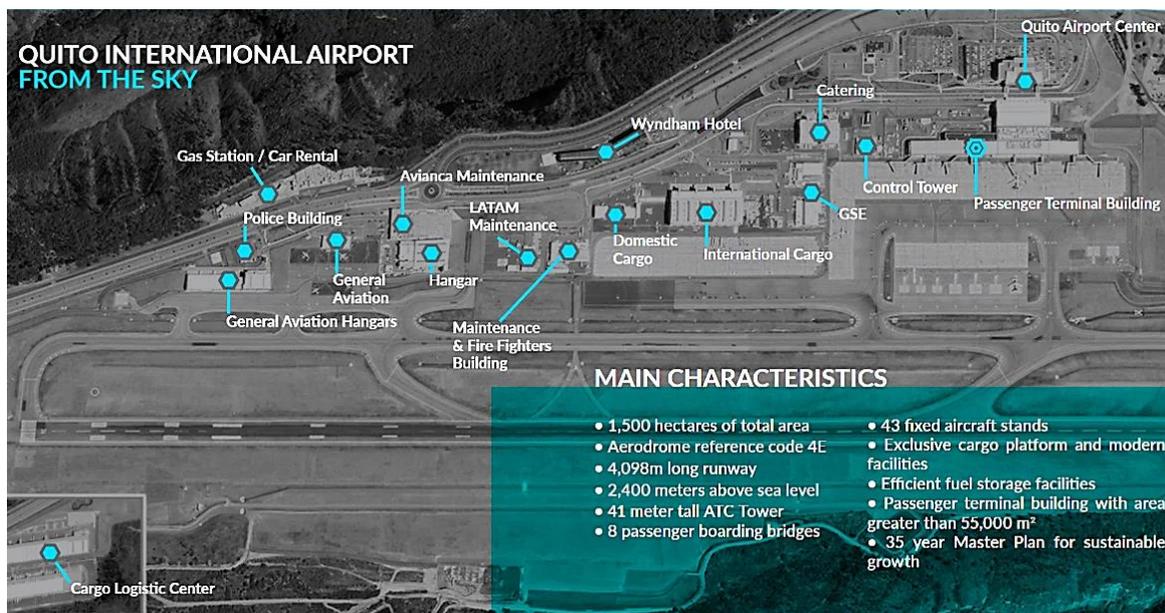
Para que un aeropuerto con las características operativas del AIMS apunte hacia las formas de resiliencia que actualmente el país espera, deberá estar en la capacidad especial de poder servir para el comercio nacional e internacional, la llegada del turismo, fomento de regional y territorial estratégico, ser un equipamiento que genere la interconexión que exige los ODS, y, sobre todo, estar en sintonía con la planificación e intereses nacionales, municipales y locales. Por ello, las operaciones del AIMS dentro del marco de acciones resilientes para el desarrollo aeroportuario, debe gestionar, regular, observar, normar lo relativo a las operaciones aéreas, operaciones terrestres, infraestructuras, equipos, instalaciones, servicios especializados, todo ello en concordancia con una gestión planificada que toma en cuenta a las comunidades de las áreas de acción prioritaria.

En este particular, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) posee sus propios objetivos estratégicos que motorizan al mismo tiempo los ODS. Estos objetivos buscan fortalecer aspectos de seguridad operacional para lo cual el Estado ecuatoriano deberá

garantizar la mejor gestión y supervisión de las normas, reglamentos y estándares nacionales e internacionales. Otro objetivo de gran importancia es mejorar y adecuar la eficiencia y eficacia de la aviación civil, lo que significa desarrollar obras para la modernización y actualización de la navegación aérea.

En la foto 4.21 se puede observar las dimensiones de la infraestructura y características del AIMS

Foto 4.21. Infraestructura y características del AIMS



Fuente: Quiport (2021).

Una parte importante de las infraestructuras resilientes en el caso del AIMS es la capacidad de adecuación y mantenimiento que estas puedan recibir. En la actualidad, se han realizado adecuaciones y remodelaciones en la terminal de pasajeros para poder contar con más áreas, lo que permitirá manejar mayor cantidad de personas. La Corporación cuenta con un plan de mantenimiento el cual se enfoca en mejorar las infraestructuras para aumentar las operaciones y que éstas se desarrollen de forma eficiente y segura.

Del mismo modo, la ampliación de la planta para el tratamiento de las aguas servidas del aeropuerto aumentó su capacidad, se adecuaron y modernizaron los sistemas eléctricos que dan respaldo a las operaciones en todo el aeropuerto, los aires acondicionados fueron

reemplazados por equipos más eficientes y de menos consumo eléctrico, y se instalaron escaleras eléctricas principales, entre otros.

Contar con infraestructuras resilientes implica buscar la mayor eficiencia operativa y energética de las instalaciones, lo que a su vez garantiza la calidad, capacidad y seguridad de las operaciones y, para que sea sostenible, se debe analizar su impacto económico, operacional, social y ambiental. La expansión que ha tenido el AIMS, va desde obras en la terminal de pasajeros, calles de rodaje, plataformas comerciales y zona de plataformas de operación de los aviones. A esto se suman diferentes reconfiguraciones internas y externas, en equipamientos tecnológicos de soporte.

Un ejemplo de la sistematización y automatización en los procesos aeroportuarios, es la instalación de equipamientos que sirven para el chequeo de los usuarios. Estos nuevos equipamientos cuentan con sistema biométrico, tal como se muestra en la imagen 4.7.

Imagen 4.7. Equipos automatizados para auto chequeo



Fuente: Quiport (2019).

En este contexto, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación, es una tarea demandante. Para dar respuesta a ello la Corporación implementa el plan de manejo social, el cual se interrelaciona con la mayoría de los ODS y con la Agenda 2030. En primer lugar y como apoyo al fin de la pobreza, se generan puestos de empleos directos e indirectos. En cuanto a la salud y bienestar se da respuesta con programas especiales hacia los trabajadores. Con respecto a la educación de calidad, se apoya con programa de becas a los niños, niñas y adolescentes de bajos recursos económicos en las

comunidades. En el aspecto de igualdad de género, más del 40 % de las vacantes laborales en la actualidad está ocupada por mujeres en los diferentes cargos. Para apoyar con agua limpia y saneamiento, se desarrolló una obra de modernización de la planta de tratamiento de aguas residuales del aeropuerto.

En segundo lugar, se encuentra el aspecto de energía asequible y no contaminante. Aquí se realizó la modernización y reemplazo de flota vehicular y adquisición de vehículos eléctricos. Para apoyar en la reducción de la desigualdad, se da respuesta con capacitaciones y cursos dirigidos a comunidades. En cuanto a trabajo y crecimiento económico, se toman en cuenta las actividades productivas y empresas del sector. En el aspecto de reducción de desigualdades, se han realizado capacitaciones con cursos en comunidades y escuelas.

En este sentido, según información de una entrevista aplicada, se pudo conocer que la Corporación dicta “capacitaciones a estudiantes, [...] lo que si nos piden es un determinado número de estudiante para asignar las becas, claro las becas no son solo para esta institución, ellos deben cubrir o tomar en cuenta a otras instituciones” (Entrevista, Unidad Educativa Arturo Freile en Tababela, 26 de abril de 2023).

En tercer lugar y para garantizar comunidades sostenibles, se ha procedido con iniciativas para disminuir la huella de carbono con programas de compensación. Por su parte la producción y consumo responsable se ha gestionado a través del plan para el manejo de residuos. En cuanto a la acción por el clima, se ha gestionado la disminución del consumo de energías. Y, en igual forma, para el aspecto de vida de ecosistemas terrestres, se continúa con los programas de protección y monitoreo de flora y fauna.

En cuarto lugar, el aspecto que tiene que ver con paz justicia e instituciones sólidas, se gestiona y monitorea reafirmando la cláusula de cumplimiento de la Política de DD. HH que tiene la Corporación. Finalmente, en cuanto a la alianza para lograr los objetivos, se mantienen y expanden acuerdos estratégicos con grupos de interés. De esta manera se observa el aporte para así poder promover la industrialización inclusiva y sostenible.

La imagen 4.8 muestra las empresas que a través de sus operaciones conjuntas tienen una cuota de responsabilidad en el fortalecimiento del desarrollo sostenible en acompañamiento con los grupos de interés.

Imagen 4.8. Aerolíneas de pasajeros y de carga que operan en el AIMS



Fuente: Quiport (2019).

4.13. Objetivo de Desarrollo Sostenible 13: adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos

En lo que respecta al ODS 13 que busca adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos, la Corporación desde 2015, viene participando en el programa para la acreditación de carbono de aeropuertos. Como resultado de esto, el AIMS es el primer aeropuerto de América Latina en ser acreditado como carbono neutral. Así, la gestión llevada a cabo para dicha acreditación se basa en aplicar los métodos y estándares que le permitan, de forma paulatina, disminuir las emisiones de los gases de efecto invernadero que se generan con las actividades aeroportuarias.

Esta acreditación forma parte del programa Airport Carbon Accreditation (ACA), que a su vez forma parte del Airport Council International (ACI). Con ello, el AIMS alcanza la neutralidad de la huella de carbono contando con el aval técnico de la OACI perteneciente a las Naciones Unidas, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA), y, el Banco Mundial (BM).

La tabla 4.18 que se presenta a continuación muestra información sobre el tipo de emisiones y las toneladas equivalentes de CO₂ entre los años 2016 al 2018, usando estándares ISO 14064 y GHG protocol.

Tabla 4.18. Tipo de emisiones de CO₂

TIPO DE EMISIONES	TONELADAS EQUIVALENTES DE CO ₂				VARIACIÓN 2017-2018
	2016	2017	2018	2019	
Emisiones alcance 1	996	1 797	964	En proceso	Menos 46%
Emisiones alcance 2	3953	2918	2309		Menos 21%
Emisiones alcance 3	No medido	125 360	126 786		Más 1.14%
Emisiones alcance 1 y 2	4949	4715	3273		Menos 31%
Emisiones alcance 1, 2 y 3	No medido	130 075	130 059		Menos 0.012%

Fuente: Quiport (2018).

Otra de las medidas adoptadas por la Corporación para combatir el cambio climático y sus efectos, es la compensación de la huella de carbono y de sus emisiones directas por medio de la compra de bonos. Para esta compra, la Corporación seleccionó el proyecto Manoa REDD+ el cual tiene la particularidad de que se puede apoyar directamente en la conservación de bosques amazónicos en Brasil.

El proyecto Manoa REDD+, se trata de una hacienda ubicada en el estado de Rondonia-Brasil, con más de 70.000 hectáreas de terreno, donde se realiza la gestión forestal y la gestión de conservación de bosques. En este proyecto juega un papel importante la conectividad del paisaje, el refugio de vida silvestre y la interacción de corredores ecológicos.

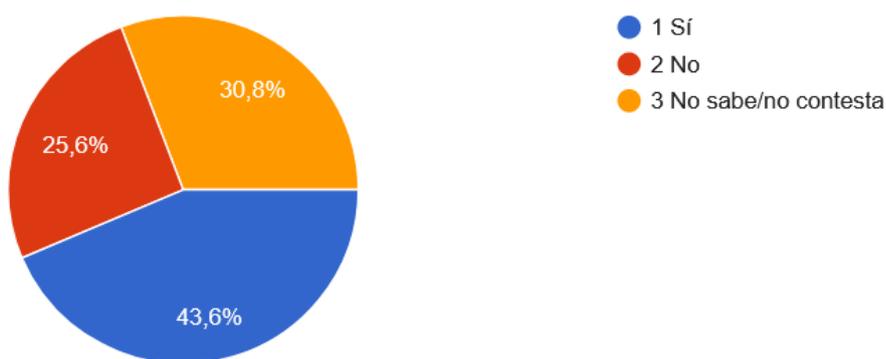
El modelo de conservación se da en respuesta de las altas tasas de deforestación y degradación de suelos, con lo que se espera contribuir a mitigar el cambio climático, tomando en cuenta las implicaciones socioambientales. El proyecto cuenta además con metodologías para el monitoreo por vía satelital de los bosques protegidos, lo que permite el manejo forestal controlado y de bajo impacto, mejorando de esta manera los ecosistemas amazónicos terrestres.

De igual manera, todos los años la Corporación realiza una revisión y nuevas mediciones de su huella de carbono. El objetivo es calcular si existe variación en la huella y preparar la compensación que resulte de dicha variación. Un aporte ambientalmente importante en este tema es que por medio de la Corporación se ha estimulado a otras empresas que operan en el AIMS a sumarse a esta iniciativa, empezar a medir su propia huella de carbono y tratar de disminuir sus emisiones.

Durante el trabajo de campo se pudo conocer que la percepción de las personas entrevistadas gira en torno a los niveles de contaminación que pudiera generar el AIMS. Así, se afirmó que “en cuanto al tema de contaminación sí se ha visto, porque aquí es una zona agrícola, sin embargo, ya no hay mucha producción y la gente dice que es por causa de la contaminación de aeropuerto” (Entrevista, funcionaria del GAD Tababela, 25 de abril de 2023).

Del mismo modo, los resultados de las encuestas aplicadas dieron a conocer la opinión que tenían los pobladores sobre los impactos que ha generado el AIMS en el ambiente, donde el 43,6 % señaló que el AIMS genera impactos negativos, mientras que el 25,6 % infirió que el AIMS genera impactos positivos. Un 30,8 % no sabe o no contesta. Así, se presenta el gráfico 4.10 con la información mencionada:

Gráfico 4.10. Percepción sobre el impacto del AIMS sobre el ambiente



Elaborado por el autor con información del trabajo de campo.

En definitiva, y para concluir con las respuestas hacia el objetivo específico tres, se analiza la Política de DD. HH que presenta la Corporación Quiport S.A. Así, si se considera desde una perspectiva crítica el papel de las corporaciones aeroportuarias en Ecuador y su impacto para las principales ciudades, se debe tomar en cuenta que la dinámica de construcción y/o actualización de su infraestructura responde a los cambios acelerados que experimenta el sector aeroportuario internacional.

La relación entre modernización aeroportuaria y medio ambiente se enmarca en áreas geográficas que llegan a ser altamente sensibles, por ello, se hace ineludible pensar en el progreso del sector dentro de un desarrollo sostenible, un enfoque organizacional óptimo y

una toma de conciencia respecto a la responsabilidad social. Todo ello pasa por procurar una gestión ambiental que responda a las leyes del Estado y se enmarque en objetivos claros y de largo alcance como los ODS.

En tal sentido, las relaciones entre sectores económicos como la Corporación y la normativa de protección ambiental, más allá de presentar diferencias considerables, plantea desafíos en cuanto a la necesidad de impulsar una gestión integral que permita la aparición de aeropuertos modernos con responsabilidad social y ambiental. Por ende, la infraestructura administrativa y la relación con las comunidades intervenidas se convierten en motivo de análisis y crítica, ya que las metas estratégicas deben estar sujetas a lograr la sostenibilidad en todos los ámbitos de acción de la empresa.

La Corporación muestra una actividad importante en el desarrollo del país, de la ciudad y de las comunidades aledañas al AIMS, lo que significa además un impacto en áreas como el turismo y las exportaciones, entre otras oportunidades para diversos sectores de la sociedad. Esto da pie para que, en el marco de las políticas corporativas, se impulse de manera concreta una política de DD. HH.

Por consiguiente, se hace necesario situar la importancia que tiene el derecho al trabajo digno y seguro, con una remuneración justa y en un entorno de respeto y tolerancia a la diversidad. Este viene siendo el primer paso para avanzar hacia espacios laborales idóneos en el marco de redes aeroportuarias internacionales. La Corporación está comprometida con la erradicación del trabajo infantil en todas sus formas, lo que da pie para pensar en la posibilidad de contar con formas de gerencia más consientes respecto a los DD. HH.

Igualmente, la Corporación busca facilitar la libertad de asociación y negociación colectiva, lo que permite que los sindicatos jueguen un rol de primer orden en el marco de la representatividad y la lucha por los derechos sociales. Esto significa que, más allá de las diferencias entre patrón y empleado, priva el diálogo directo entre los actores que hacen posible el funcionamiento del aeropuerto, un hecho sustancial en el crecimiento de todo proyecto.

Cabe acotar que este sistema aeroportuario involucra no solo a la Corporación en sí, sino a las empresas que operan dentro del aeropuerto. Esto significa que el rango de acción es mayor y la necesidad de establecer relaciones humanas de respeto y convivencia se hacen cada vez más necesaria. Esta manera de asumir el rol laboral garantiza a colaboradores y operadores el derecho a mantener su calidad de vida en el ambiente profesional, incluyendo privacidad de

los datos personales y una mejor articulación entre las personas involucradas. Al fomentar el cumplimiento de los DD. HH. para toda la cadena de proveedores, contratistas y subcontratistas, se extiende el compromiso corporativo. Además, impulsa las acciones conforme lo requerido por instancias locales e internacionales, comprometidas con el respeto a los DD. HH.

Reconocer estas nociones y su aplicabilidad práctica, involucra pensar en las dimensiones económica, social y ambiental que subyacen en la dinámica de funcionamiento del Aeropuerto. Asimismo, se debe reconocer que, si bien este ejercicio representa todo un reto para la empresa privada, también requiere mucho de la puesta en valor de los acuerdos con el Estado ecuatoriano.

En la actualidad se requiere de formas de gestión y objetivos claros que respondan los estándares de exigencia de las ciudades aeroportuarias más exitosas. La Corporación debe consolidar el fortaleciendo de los distintos mecanismos de difusión y diálogo entre los actores que participan en el funcionamiento del sistema aeroportuario. En este punto, la rendición de cuentas a nivel público, como la publicación de las memorias de sostenibilidad, se hace notoria, ya que permite observar cómo avanzan las estrategias de sostenibilidad, la búsqueda de una gestión sostenible, sostenibilidad financiera, las operaciones eficientes y seguras, la satisfacción en el servicio al cliente, el rol de los colaboradores, el impacto de la cadena de suministro, así como la RS y la gestión ambiental.

Un aspecto importante en relación con los DD. HH. está relacionado con los principios del Pacto Global de las Naciones Unidas, ya que permite reportar con transparencia los avances de los proyectos. Sin duda, existe una relación directa entre los DD. HH y el Desarrollo Sostenible, ya que representa uno de los paradigmas de la planificación de mayor alcance para la consolidación de proyecto de gran envergadura como el AIMS.

Conclusiones

De acuerdo con el desarrollo del caso de estudio de la presente investigación, luego de identificadas y analizadas las formas en que desde la Corporación Quiport S.A., se contribuye a los procesos de RSC, y de acuerdo con lo observado en los procesos del sistema de gestión de RS hacia el interior de la Corporación, nivel de gestión de RSC y respuesta a reclamos e inquietudes comunitarias, se concluye lo siguiente:

En cuanto a las funciones específicas para la RS, la Corporación Quiport S.A., contó con un departamento de seguridad, higiene, ambiente y RS (EHS&SR), el mismo ha venido gestionando el cumplimiento normativo, trabaja en la implementación de una cultura de prevención, con la finalidad de reducir los impactos al ambiente, a las comunidades y demás grupos de interés, aportando a la RSC.

Sin embargo, el control de dichos procesos no solo depende de la gestión interna de Corporación Quiport S.A., sino que también intervienen los contratistas, subcontratistas y operadores comerciales, por tanto, el nivel de requisitos contractuales que se les exija, el cumplimiento de la norma, el cumplimiento de los diferentes planes relacionados con la RSC, el nivel de reporte de cualquier incidente con comunidades, el desempeño histórico ambiental, la certificación de su personal, así como el cumplimiento de metas e indicadores de desempeño. De los anteriores procesos descritos que también son responsabilidad de los contratistas, de ello depende por igual el cumplimiento de Corporación en sus aportes a la RSC.

Adicionalmente se observó un programa de capacitación en materia de RSC donde los trabajadores de la Corporación, contratistas, subcontratistas y operadores comerciales son capacitados antes de laborar dentro del AIMS, cumpliendo con la norma laboral. No obstante, se debe hacer hincapié en la especificidad de los aspectos de RSC, en función de las características de las comunidades del área de influencia, y que estas puedan ser aplicables a las áreas respectivas, funciones, responsabilidades y naturaleza de trabajo.

Asimismo, se evaluó la implementación de instrumentos de planificación como por ejemplo el Plan de Manejo Social, el Plan de Manejo ambiental y el Plan de Relaciones Comunitarias. Aun cuando se cuente con dichos instrumentos, la dimensión de las operaciones de AIMS establece la necesidad de situar y fortalecer por parte de la propia Corporación, contratistas, subcontratistas y operadores comerciales, el cumplimiento de funciones y responsabilidades

en los diferentes niveles. También se profundice la evaluación del personal para el cumplimiento de dichas funciones.

Por su parte, la Corporación Quiport S.A., mostró una gestión para la evaluación de desempeño de sus trabajadores, contratistas, subcontratistas, operadores comerciales, proveedores y demás grupos de interés. Dicha evaluación se desarrolló en áreas de competencias organizacionales, competencias de cada cargo, la homologación y actualización en la descripción del cargo, para lo cual existió una herramienta en línea para la evaluación del desempeño. Lo cierto es que, el análisis en profundidad de estos indicadores permite el control y evaluación de las actividades de RSC, los indicadores de desempeño obtenidos sirven para mejorar la toma de decisiones.

Al mismo tiempo, se ha venido gestionando un presupuesto de RSC dirigido a la comunidad, conformado por donaciones, iniciativas comerciales e inversión comunitaria. Se pudo conocer que existen contribuciones del AIMS hacia los grupos destinatarios como la administración pública, colaboradores, proveedores, comunidades e inversionistas. Esto ha representado el flujo de caja social hacia el pago de impuestos, salarios, beneficios sociales, pago a proveedores e inversión en la comunidad. En tal sentido, se infiere que la definición de los recursos y presupuestos dirigidos a las comunidades podría pasar por una reevaluación metodológica que permita reajustar los objetivos y resultados alcanzables en corto, mediano y largo plazo, de cara a los próximos años.

En ese mismo orden, la gestión de proveedores y manejo de cadena de suministros, actualmente viene siendo calificado mediante la empresa verificadora especialista Société Générale de Surveillance S.A (SGS). Los criterios para la selección de los mismos requiere observar la diferencia que existe entre ejecutar sus trabajos dentro y fuera del AIMS, ya que sus dimensiones son grandes y sus frentes de trabajo están distribuidos en varios lugares a lo largo del aeropuerto, por lo que es importante que la gestión de proveedores y manejo de cadena de suministros, sea acatado por todas las áreas de trabajo de contratistas, en lo que también hay que incluir contextos operacionales y situaciones no previstas en la política de RSC.

También debe sealarse la existencia de alianzas entre la Corporación Quiport S.A. y los socios estratégicos, articulando con aerolíneas comerciales, contratistas y subcontratistas, la EPMSA, la DGAC, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, la Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agrocalidad y la ABG. Aunque no siempre sean

compatibles las formas y prioridades que se asignan a la RSC en este conglomerado de altas gerencias, en el caso de la asignación de recursos, políticas, compromiso, motivación y liderazgo es de alta prioridad, por lo que nuevos mecanismos entre socios estratégicos y partes interesadas coadyuvarían en la visibilizarían, difusión y entendimiento de nuevos compromisos de RSC adaptados a las actuales circunstancias sociales ambientales

Desde el punto de vista de la recopilación de información de RSC hacia el interior de la corporación, se presenta bajo una declaración de gobernanza robusta, donde se observaron coordinaciones del comité directivo, comités internos, comité para las auditorías finanzas y riesgos, el comité de plan maestro de ingeniería, el comité de nombramientos y retribuciones, el comité de adquisiciones, el comité de gobierno legal y corporativo y el comité de conducta y cumplimiento. Por tanto, es de gran importancia lograr recopilar y ordenar toda la información referente a RSC que sirva de insumo hacia el interior de la Corporación y a los comités, sin omisiones o desatenciones. Así como constatar que se identifiquen nuevas medidas generales y por áreas específicas, como también garantizar metas y resultados.

Las acciones y medidas de RS hacia el interior de la Corporación se enfocaron en siete áreas de trabajo específicas, estas estaban relacionadas con los objetivos de cumplimiento anual enmarcados dentro del contrato que mantiene la concesionaria aeroportuaria con la EPMSA sobre la base de la sostenibilidad financiera, las operaciones eficientes y seguras, el servicio al cliente, los colaboradores, la cadena de suministros, la RSC, y la gestión ambiental. Por medio de estas gerencias se puede asegurar la planificación adecuada de los recursos humanos, técnicos y financieros.

Seguidamente, los programas, mecanismos de difusión, desempeño de la corporación, metas y resultados, incluyen mecanismos de diálogo con grupos de interés (internos y externos). Estos mecanismos se basan en el Plan de Consulta Pública y de Participación, el Plan de Manejo Social, y, el Plan de Monitoreo, para gestionar exigencias en la normativa ambiental, permisos ambientales y auditorías. En consecuencia, estos planes requieren una localización fácil, que se les pueda hacer una revisión periódica, disponer de libre acceso para su consulta, actualizar las versiones disponibles, controlar cambios en los documentos, incluir criterios que permitan de forma sencilla sumar información y procedimientos actualizados.

Por su parte, los planes, estrategias de difusión a las partes interesadas y comunidades estipulados en los programas de RSC, se apoyan en las memorias de sostenibilidad que utiliza la Corporación. Es aquí donde se hace la rendición de cuentas y se muestra el estatus del

cumplimiento del desarrollo sostenible, siguiendo el estándar de la Organización Global Reporting Initiative (GRI). No obstante, las memorias de sostenibilidad podrían ser socializadas y explicadas tomando en cuenta a las comunidades y definir la forma en que se pudiera dar tal participación y, de qué manera impactan, tomando en cuenta además los nuevos proyectos con sus ineludibles retos.

De la misma manera, se determinó un relacionamiento y diálogo con los grupos de interés, y se logró corroborar que está integrado por organismos del Estado, contratistas, subcontratistas, operadores comerciales, proveedores, comunidades, instituciones, organizaciones, empresas y demás grupos que se relacionan con las operaciones del AIMS. Este proceso ayuda a analizar los constantes cambios en la materialidad de los aspectos económicos, sociales, tecnológicos y ambientales y la forma de como la Corporación las prioriza.

En consecuencia, se cuenta con diferentes canales de comunicación con los grupos de interés, mediante el uso de plataformas y medios digitales, entre ellas, las redes sociales Twitter, Instagram, LinkedIn, YouTube, Facebook y páginas web. Dada la importancia del relacionamiento y diálogo con los grupos de interés, es preciso tomar en cuenta variables que permitan medir el resultado, asumiendo los constantes y apresurados cambios en los criterios tecnológicos digitales.

Con respecto a la atención de reclamos e inquietudes comunitarias, la Corporación se fundamenta en el Plan de Consulta Pública y de Participación, el sistema de registro, documentación y seguimiento de reclamos e inquietudes comunitarias realiza un inventario de temas laborales y de incidencia comunitaria. Este mecanismo debe permitir incluir a la totalidad de los grupos para representar a la totalidad de las comunidades del área de influencia con la población rural, que, por razones geográficas están dispersas. Por lo que resulta importante analizar nuevos liderazgos emergentes y cómo esto cambia la toma de decisiones de esos grupos, aportar nuevas posturas y expectativas tal vez no cubiertas hasta el presente.

Ahora bien, una vez examinados los aportes de la Corporación Quiport S.A., en la responsabilidad de gestión ambiental, y partiendo de los hallazgos en los procesos de monitoreo de emisiones contaminantes al aire y al agua, el manejo de residuos y desechos, y el manejo y restauración ambiental, se pudieron obtener las siguientes conclusiones:

Con el proceso de monitoreo de emisiones contaminantes al aire, se observó que la corporación identifica y cuantifica fuentes tales como: generadores de energía eléctrica, edificios administrativos y operativos y emisiones producto del incinerador para desechos. Asimismo, también se pudo constatar que el proceso de monitoreo abarca la flota de vehículos y maquinarias especializadas.

En la actualidad, se obtienen indicadores de emisión al aire con estaciones ubicadas dentro del AIMS, con las que se determinan valores de partículas suspendidas, óxido de nitrógeno (NO_x), monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), óxidos de azufre (SO_x), benceno (C₆H₆), entre otros. No obstante, este tipo de mediciones pudieran abarcar tanto a otras áreas del aeropuerto, como a otras comunidades cercanas. También se debe tomar especial atención y monitoreo en la zona de tanques de combustible y camiones cisterna de combustible por la capacidad de evaporación debido a la volatilidad del mismo.

La operación y el mantenimiento de sistemas y equipos para el control de contaminantes, abarca el monitoreo de emisiones de fuentes móviles, vehículos, maquinarias especializadas y demás transportes internos de rampa. Es aquí donde se realiza anualmente la verificación de emisiones gaseosas por parte de la AMT. Sin embargo, es importante tomar en cuenta el cálculo de emisiones de fuentes móviles, representada por la cantidad de vehículos particulares que ocupan la totalidad de los diferentes parqueaderos distribuidos en el AIMS.

En cuanto al programa de control y reducción de emisiones contaminantes, se pudo conocer que los vehículos cuentan con un sistema de registro de mantenimiento, se hacen intervenciones programadas de mantenimiento preventivo, predictivo y correctivo. La corporación aplica proceso de análisis estadísticos para poder actualizar e incluir las nuevas maquinarias, equipos e instalaciones tomando en cuenta reparaciones de tipo mecanizadas, en fallos electromecánicos o digitales por fallas en sistemas.

Ahora bien, el proceso de monitoreo de emisiones contaminantes al agua potable consumida por el AIMS, proviene de la planta de distribución de agua potable de Palugullo. En relación con la identificación y caracterización de descargas, en su mayoría corresponden a aguas de lluvias, aguas grises y negras de equipamientos sanitarios, aguas azules provenientes de los servicios higiénicos de los aviones. En este sentido, los análisis de agua de laboratorio indican que los contaminantes presentes en las descargas son químicos, hidrocarburos, sólidos en suspensión, grasas y aceites contenidos en el agua.

En el caso de los sistemas, equipos, dispositivos para control y reducción de contaminantes en descargas, los laboratorios contratados indican que se realiza la caracterización de lodos producidos en la planta, se hace un muestreo y análisis del agua de lluvias, se almacena de forma separada el agua de lluvia y las aguas negras. La planta de tratamiento del AIMS posee sistemas de manejo primario, secundario y terciario. Se adicionó el tratamiento biológico para extraer el fósforo y el nitrógeno, se usan tanques reactores, trampas de grasa, decantación y captación de sólidos suspendidos y uso de un sistema de tamiz, para procesar sólidos finos.

Por lo anterior, se concluye la importancia en realizar una revisión de planes y programas para el consumo y tratamiento aguas en el AIMS, revisión de normativas, permisos ambientales y hacer una comparación con la operación actual, a lo que se suma una revisión general de indicadores, equipos para el abastecimiento del aeropuerto y la gestión de ahorro de suministro de aguas a contratistas, también implementar la verificación de la estanqueidad y filtraciones de depósitos, sistemas y redes de agua tanto potable como de aguas negras, grises y azules, así como la identificación de nuevos elementos contaminantes en el sistema.

De igual forma, procurar en la medida de las posibilidades técnicas, que la limpieza de pistas, rampas, el agua contra incendios y el sistema de riego puedan ser abastecidos con reservorios de agua no potable, asimismo, en las nuevas ampliaciones y remodelaciones del AIMS implementar equipamientos para baños de bajo flujo.

En lo que se refiere al manejo de residuos y desechos, se pudo observar que la Corporación programa y realiza una identificación, caracterización y cuantificación de residuos del AIMS, como resultado se obtienen residuos de cartón, plásticos, aluminio, vidrio, materia orgánica, material de tetrapack, madera, residuos metálicos de hierro, químicos e hidrocarburos.

Simultáneamente se cuenta con un lugar de almacenamiento temporal, para los tratamientos físicos, químicos y/o biológicos. Esta actividad se ejecuta mediante una empresa contratada certificada y autorizada para el transporte y disposición final de desechos no peligrosos, adicionalmente se lleva a cabo la recolección de residuos comunes mediante la Empresa Municipal de Recolección de EMASEO EP.

Los desechos generados por las aerolíneas se gestionan dentro del aeropuerto, posteriormente son trasladados hasta el incinerador de desechos, incluyendo los desechos de catering de los aviones de las rutas nacionales e internacionales por regulaciones de la DGAC. Del mismo modo, se pudo observar la práctica de reciclaje y comercialización de los residuos, por medio de gestores locales autorizados pertenecientes a las comunidades cercanas al AIMS. Dentro de

esta misma gestión, se cuenta con un mecanismo para realizar el inventario de sitios contaminados por fugas o derrames, lo que incluye el almacenamiento de materiales, sustancias y residuos peligrosos. Este proceso se gestiona bajo el PMA de la Corporación.

Desde el punto de vista de manejo de residuos y desechos en el AIMS se concluye que, es importante tomar todas las medidas para no dejar fuera de la contabilización, residuos y desechos que se generen en las diferentes áreas del aeropuerto y sobre todo los lugares que están bajo la responsabilidad de los contratistas, subcontratistas y operadores comerciales; esto requiere evaluar la cantidad de kilos de residuos y desechos por tipo de operación y cuál empresa los genera, garantizando el aumento del porcentaje de desechos no peligrosos que sean procesados con las técnicas de reciclaje.

En lo que respecta al manejo y restauración ambiental, anualmente se realiza reforestación y conformación de áreas verdes. Adicionalmente se manejan áreas de conservación, otras destinadas a reforestación, como también las destinadas a la compensación. En el caso de las reforestaciones, algunas de estas campañas se han ejecutado conjuntamente con el Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica.

Actualmente se realiza el monitoreo biótico de forma anual y está dirigido a la flora y fauna en diez parcelas del área de la meseta de Caraburo. Se han llevado a cabo muestreos de aves, mamíferos, anfibios y reptiles para poder evaluar el estado de conservación de especies exigido en los permisos y condicionantes ambientales. No obstante, las dimensiones y características biofísicas de la meseta de Caraburo podría permitir que el monitoreo biótico se extienda a otras áreas de interés de la meseta, circundantes al AIMS.

De igual forma, es preciso revisar datos sobre los actuales usos del suelo, a lo que se podría sumar un incremento presupuestario destinado a los proyectos de reforestación. Para ello, es preciso contar con información actualizada sobre el riesgo de incendios forestales en temporada seca, posibles niveles de deforestación antrópica o por ampliación de obras del AIMS, la adecuación de accesos a nuevas áreas para reforestación y mantenimiento forestal, así como la evaluación de otros tipos de semilla y especies de la zona. Por último, tomar en cuenta a las comunidades del área de influencia del AIMS para acciones de prevención y protección.

Finalmente, para dar respuesta al tercer objetivo específico que buscaba investigar la implementación de los ODS en los procesos de responsabilidad social y ambiental de la

Corporación Quiport S.A., y de acuerdo con lo observado en la forma en que se gestiona los cinco ODS estudiados en la presente investigación, se concluye lo siguiente:

Una vez revisados los aportes para la implementación del ODS 6 (gestión del agua), se conoció que como el volumen de agua potable consumida por el AIMS es suministrada por la empresa EPMAPS Aguas de Quito, la captación del agua, la conducción y potabilización no sería responsabilidad directa de la Corporación Quiport S.A. De igual forma, a causa del crecimiento en las operaciones aeroportuarias, se requirió implementar la modernización de la planta de tratamiento para las aguas residuales, como consecuencia de la creciente demanda de carga y pasajeros que afronta progresivamente el AIMS.

En ese mismo sentido, Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos, pasa por reevaluar la huella hídrica generada tanto por la Corporación como por los contratistas, subcontratistas y operadores comerciales. Se precisa fomentar estudios exhaustivos sobre meteorología que permitan comprender los fenómenos del clima que impactan el aporte hídrico. Enfocar recursos para que en conjunto con la EPMAPS Aguas de Quito, se estudie la calidad de agua de la meseta de Caraburo. También, es importante estudiar la condición actual de los productos y servicios por parte de los contratistas, subcontratistas y operadores comerciales, lo que supone auditar a fondo las certificaciones y permisos ambientales de cada empresa.

Seguidamente, sobre los aportes para la implementación del ODS 7 (gestión de energía), se pudo observar que la Corporación adelanta planes y programas para la gestión de la energía y eficiencia energética. La energía que consume el AIMS para las operaciones aeroportuarias proviene de la red pública de distribución de electricidad. De igual forma, las operaciones del AIMS demandan el consumo en toneladas de combustible fósil, diésel, gasolina y combustible para aviones.

Por ello, para mejorar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna, fueron implementadas las siguientes medidas: adquisición de vehículos eléctricos, actualización de la flota de otros tipos de vehículos, cambios y mejoras en sistemas de iluminación por tecnologías ahorradoras y de luz LED. En cuanto a la energía fotovoltaica, se instalaron paneles solares en zonas específicas del aeropuerto, también se dispone de zona para carga de baterías en vehículos eléctricos.

Por las consideraciones anteriores, es de gran importancia continuar con los procesos de modernización de sistemas para el consumo de energía, tanto eléctrica, fotovoltaica, eólica,

térmica, y la energía de los combustibles derivados del petróleo que se consume para las operaciones aéreas. Para lo cual se requiere continuar y expandir los proyectos de energías renovables y el monitoreo de las formas de eficiencia energética empleada en el AIMS. De esto se desprende que, es imprescindible la supervisión continua de las nuevas infraestructuras y el mantenimiento de las tecnologías limpias ya instaladas en el AIMS.

En cuanto a la implementación del ODS 8 (crecimiento económico), el caso de estudio permitió observar que se realiza una gestión para el cumplimiento exigido por la Ley del Trabajo y el Ministerio del Trabajo. Se coordina con las autoridades, empresas del sector, asociaciones y comunidades, en consecuencia, la Corporación cuenta con una base de datos laborales y otra de servicios. Al mismo tiempo, los presupuestos se ejecutan en observancia de los objetivos estratégicos de la Corporación, lo que significa cumplir con la obligatoriedad de los contratos establecidos. Esta gestión se verifica mediante la contratación de auditorías internas y externas. Al mismo tiempo, se mantiene y expande la red logística y comercial fuera del AIMS.

Ahora bien, a parte de las capacitaciones impartidas para la productividad, el emprendimiento y el registro de información en las bases de datos labores, hace falta realizar una evaluación de factibilidad de apoyo financiero para promover la diversificación de microempresas en las comunidades, no necesariamente ligadas al aeropuerto. De tal manera, se establecen estudios que permitan valorar el crecimiento económico y operacional obtenido en los últimos años, versus los impactos sociales y ambientales, tomando en cuenta las ampliaciones y modificaciones del AIMS y la situación en las comunidades cercanas.

Del mismo modo, también se puede analizar el resultado y el nivel de vinculación de los emprendimientos de turismo sostenible entre el AIMS y las comunidades impactadas. En este sentido es conveniente establecer nuevos sistemas, metas y objetivos de apoyo y asistencia técnica a las comunidades cercanas, que continúan luchando por mantener actividades agrícolas y de producción animal de forma artesanal y de baja escala.

En lo referido al Objetivo 9 (Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación), el AIMS es la infraestructura estratégica para el transporte aéreo en el Ecuador, su resiliencia radica en poder generar interconexión en comercio nacional e internacional, turismo, fomento de regional y territorial estratégico, ser un equipamiento que deba estar en sintonía con la

planificación e intereses nacionales, y a su vez, ser un negocio rentable y sólido desde el punto de vista corporativo con proyección nacional e internacional.

Con esto, la Corporación ha implementado anualmente el plan de mantenimiento para mejorar las infraestructuras del AIMS, para poder aumentar las operaciones eficientes y seguras, con el cumplimiento de normas reglamentos y procedimientos nacionales e internacionales de aviación civil. Debido a esto, en la actualidad se están desarrollando obras y modernizaciones de la navegación aérea. Para promover la industrialización inclusiva y sostenible la Corporación gestiona el plan de manejo social que se relaciona con la implementación de los ODS y con la Agenda 2030.

Ante la situación planteada, construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación, no puede ser posible sin antes construir y mantener en el tiempo una cultura empresarial mediante políticas, liderazgo y compromiso aeroportuario con sentido de ODS. Por tanto, la sustentabilidad de las operaciones en el AIMS depende también del nivel de desarrollo industrial aeroportuario y la generación de empleos directos e indirectos que tanto necesita el DMQ.

Es por ello la premisa de sistematizar los procesos para lograr la eficiencia energética y poder disminuir las emisiones de CO₂. Razón por la cual se debe trabajar a fondo para conseguir la neutralidad de carbono y de esta manera asegurarse de que los contratistas, subcontratistas y operadores comerciales se responsabilicen y asuman la importancia de adquirir tecnologías limpias.

En este contexto, el aumento de la población y su requerimiento de transporte, sobre todo el transporte aéreo, implica la construcción de nuevos aeropuertos como en el caso del AIMS, cuyas infraestructuras en la actualidad son diseñadas de forma inteligente y con cualidades y características de resiliencia, por lo que resulta imprescindible que toda la cadena de suministros e industrias ligadas coadyuven en generar fuentes de empleo.

Adicionalmente las características técnicas del AIMS ofrecen tecnologías de punta, tanto en transporte de carga y pasajeros como de comunicación, el manejo de datos que junto con las formas de gestión de la información y procesos automatizados sostiene una red digital inteligente, tal es el caso del proyecto Smart airport que ayuda a sistematizar procesos a los pasajeros y usuarios. Es aquí donde la suma de todos estos grandes cambios e innovaciones, si bien hacen rentable a una corporación, también se espera que impacten positivamente en las comunidades del área de influencia del AIMS.

En relación con el ODS 13 (adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos), la Corporación ha obtenido avances en el programa para la acreditación de carbono de aeropuertos, como resultado, el AIMS es el primer aeropuerto de América Latina acreditado como carbono neutral. Parte de su gestión consistió en realizar la compensación de la huella de carbono y de sus emisiones directas por medio de la compra de bonos mediante el proyecto Manoa REDD+ en Brasil. Si bien es cierto que se realizan las compensaciones, estas se hacen en otro país, aun cuando en el Ecuador se podría aportar en diversos proyectos a lo largo de todo el territorio nacional y en las mismas comunidades del área de influencia del AIMS.

Por otro lado, la Corporación ha realizado coordinaciones con otras empresas que operan en el AIMS, tratando de estimular gestiones para que hagan sus propias mediciones de huella de carbono y adquirir nuevas tecnologías para disminuir sus emisiones. Sin embargo, no todas las empresas que operan en el AIMS tienen la capacidad corporativa y económica, ni la obligación legal para afrontar este tipo de retos relacionados con adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

Por consiguiente, un aspecto clave para coadyuvar en la implementación del ODS 13, es poder generar políticas, liderazgo y compromiso para diseñar un paquete de inversiones destinadas a la descarbonización, adaptándose de forma práctica y operativa a los diferentes tipos de actividades económicas que desarrollan los contratistas, subcontratistas y operadores comerciales. Por tanto, otro aspecto de interés es analizar a fondo los diferentes impactos ambientales y sociales por tipo de empresa y tipo de actividad, ya que, el entramado logístico a estudiar es muy amplio y con diferentes formas de contaminación que deben medirse y actualizarse.

Por tratarse del primer aeropuerto del Ecuador, se requiere trabajar a fondo en lazos interinstitucionales que permitan abordar el cambio climático, ya que existen aspectos sociales y ambientales que no son del todo responsabilidad privada de la Corporación. De igual forma, hacer una revisión y actualización de los diferentes tipos de vulnerabilidades que guardan relación con la ocurrencia de desastres naturales que pudieran afectar al AIMS, a la parroquia de Tababela y comunidades cercanas del área de influencia.

Ahora bien, al momento de abordar la presente investigación fue necesario aplicar herramientas y estrategias que permitieran mediante la gestión interinstitucional y transdisciplinar y así poder observar y analizar de forma académica, las operaciones

aeroportuarias y la relación que guardan con los socios estratégicos y grupos de interés tales como EPMSA, Secretaría de Ambiente del Municipio de Quito, Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica, dirección General de Aviación Civil, GAD, entre otros.

Sin embargo, interinstitucionalmente se presentaron las siguientes limitaciones para el desarrollo de la investigación: 1. Por parte de organismos y ministerios, los trámites fueron restrictivos y ofrecían poca información; 2. De parte de la EPMSA, los trámites fueron aún más restrictivos y demostraron muy poco interés hacia la investigación; 3. En la Corporación Quiport S.A. se presentaron limitación en la gestión de información por existir tratados de confidencialidad, así como gestión condicionada hacia la investigación; 4. En cuanto a los GAD, existe una dependencia de agendas políticas y se observó distanciamiento con la Corporación y los organismos antes mencionados, y, 5. Con relación a las comunidades, las coordinaciones para la recolección de información fueron muy complejas y existió desconfianza hacia la investigación y hacia las universidades.

De acuerdo con las experiencias alcanzadas en la investigación, en el trabajo de campo y en el marco de los resultados obtenidos, el investigador se permite plantear cuatro temas que pueden ser investigados: en primer lugar, las RSC en la EPMSA, en donde se pueda abordar los sectores estratégicos, de integración y los aspectos laborales. En segundo lugar, los impactos socioambientales aeroportuarios desde los institutos de investigación gubernamentales. En tercer lugar, la relación entre los ODS y las comunidades analizando las energías renovables, la agricultura y la ganadería. Y, en cuarto lugar, los aeropuertos en la estrategia nacional de cambio climático, involucrando a los ministerios ejecutores y ministerios coordinadores.

En definitiva, con los hallazgos y las conclusiones obtenidas en la presente investigación, se pudo conocer la forma en que la Corporación Quiport S.A., mediante la gestión integral del AIMS, ha venido gerenciando la responsabilidad social y ambiental frente a los ODS durante el período 2018-2022.

Referencias

- Acero, Daniel, Eddy Fajardo, y Héctor Romero. 2018. “El mercado de transporte aéreo en América Latina: Una revisión de la literatura”. *Revista Espacios* 39 (03): 7-30. <https://www.revistaespacios.com/a18v39n03/a18v39n03p07.pdf>
- Acuña, Juan. 2020. “La infraestructura aeroportuaria y los problemas para su adecuado desarrollo y coexistencia con la ciudad”. Tesis de maestría, Universidad del Desarrollo. <https://n9.cl/rlzwd0>
- Aeropuerto Internacional de Quito, y Quiport. 2012. “Aterriza el primer avión tripulado”. 2012. <https://n9.cl/9465j>
- Alcaldía Metropolitana de Quito. 2023. “Secretaría de Ambiente. Misión”. 2023. <https://www.quito.gob.ec/index.php/secretarias/secretaria-de-ambiente>
- Aledo-Tur, Antonio, y J. Andrés Domínguez-Gómez. 2017. “Social Impact Assessment (SIA) from a Multidimensional Paradigmatic Perspective: Challenges and Opportunities”. *Journal of Environmental Management*, Optimizing the impact of science: Translational research and stakeholder engagement to identify sustainable land management based adaptation for challenges posed by environmental change, 195 (junio): 56-61. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2016.10.060>
- Alonso Rodrigo, Gustavo, y Arturo Benito Ruiz de Villa. 2012. “El impacto ambiental del transporte aéreo y las medidas para mitigarlo”. En *X Congreso de Ingeniería del Transporte (CIT2012) | X Congreso de Ingeniería del Transporte (CIT2012) | 20/06/2012 - 22/06/2012 | Granada, España*, 1-15. Granada: E.T.S.I. Aeronáuticos (UPM). <https://n9.cl/yceit>
- Alvarado Barrientos, Ma. Susana, Irlanda Itzamar Hernández Silva, Jorge Omar López Martínez, y Pedro Antonio Macario Mendoza. 2021. “Examinando el aspecto biofísico del cambio climático: el impacto de deforestar para cultivar caña de azúcar”. *Revista Mesoamericana de Biodiversidad y Cambio Climático*– 5 (1): 56-67. <https://n9.cl/wqm8y>
- Alvarado Cabellos, Ángel, y Pablo Lunar Oda. 2017. *Desarrollo y Responsabilidad social Empresarial*. 2da edición. Lima: Departamento Académico de Ciencias de la Gestión, Pontificia Universidad Católica del Perú. <https://n9.cl/35uwk>
- Ames Brachowicz, Alexandra. 2021. “Informe especial: Los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 y los planes de gobierno”. Lima: Escuela de Gestión Pública de la Universidad del Pacífico, Organización de la Naciones Unidas Perú. <https://n9.cl/87pyaa>
- Anampi Atapaucar, Carmen del Rosario, Estela Noemí Aguilar Calero, Pedro Constante Costilla Castillo, y María Cornelia Bohórquez Flores. 2018. “Gestión ambiental en las organizaciones: análisis desde los costos ambientales”. *Revista Venezolana de Gerencia* 23 (84): 1-11. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29058776009>
- Appiah Takyi, Stephen. 2014. “Review of Social Impacts Assessment (SIA): Approach, Importance, Challenges and Policy Implications”. *International Journal of Arts and Sciences* 7 (diciembre): 217-34.
- Aramburu, Nekane, y Olga Rivera. 2010. *Organización de empresas*. Tercera edición. San Sebastián: Universidad de Deusto.
- Araya Vargas, Andrés, Bruno Espinoza Meléndez, Felipe Granados Solano, y Freyzer Méndez Saborío. 2022. “Discursividades socioambientales en el contexto agroindustrial de San Antonio de Limón, Costa Rica (1990-2019). Perspectiva histórica y educación ambiental”. En *Contribuciones a la historia ambiental de*

- América Latina. Memorias del X Simposio SOLCHA*, editado por Nicolás Cuvi, Jennifer Correa Salgado, Jazmín Duque, y Ismael Espinoza Pesántez, 266-74. Quito: FLACSO Ecuador. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/153152-opac>
- Arce-Gómez, Antonio, Jerome D. Donovan, y Rowan E. Bedggood. 2015. "Social Impact Assessments: Developing a Consolidated Conceptual Framework". *Environmental Impact Assessment Review* 50 (enero): 85-94. <https://n9.cl/k820a6>
- Argandoña, Antonio. 2012. "¿Qué es y que no es la Responsabilidad Social?" *Navarra: IESE Business School*. <https://media.iese.edu/research/pdfs/OP-0199.pdf>
- Asamblea Nacional. 2008. *Constitución de la República del Ecuador. Decreto Legislativo 0*. Vol. Registro Oficial 449. <https://n9.cl/yefcs>
- Barberán, Gema, y Melissa Zambrano. 2016. "Propuesta de una cartera de servicios para el Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro de Manta". Manabí: Escuela Superior Politécnica Agropecuaria de Manabí "Manuel Félix López". <https://n9.cl/gia5n>
- Barkero, Andres. 2004. "Responsabilidad Social Corporativa y Competitividad". *Revista Valenciana de Economía y Hacienda* 12: 10-49. <https://n9.cl/uz6q9>
- BBC News Mundo. 2013. "Inauguran el nuevo aeropuerto internacional de Quito". BBC News Mundo. 20 de febrero de 2013. <https://n9.cl/yz5uq>
- Bel, Germà, y Xavier Fageda. 2006. *Aeropuertos y globalización: Opciones de gestión aeroportuaria e implementaciones sobre el territorio*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona. <https://n9.cl/sku0d>
- Bugallo. 2022. "Ideas de naturaleza y bioculturalidad en las tendencias de preservación y conservación en la Argentina, desde inicios del siglo XX". En *Contribuciones a la historia ambiental de América Latina. Memorias del X Simposio SOLCHA*, editado por Nicolás Cuvi, Jennifer Correa Salgado, Jazmín Duque, y Ismael Espinoza Pesántez, 372-80. Quito. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/153152-opac>
- Burdge, Rabel J. 2003. "The practice of social impact assessment background". *Impact Assessment and Project Appraisal* 21 (2): 84-88. <https://n9.cl/r9ujm>
- Calderón, Sandra. 2011. *La responsabilidad social: conceptos, experiencias, antecedentes y fundamentos*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander. <https://n9.cl/ea5s2>
- Capriles, Elias. 1994. *Individuo, Sociedad, Ecosistema : Ensayos Sobre Filosofía, Política y Mística*. Mérida: Universidad de Los Andes, Consejo de Publicaciones.
- Capservs Medios. 2015. *Actualización del Plan de Ordenamiento Territorial de la Parroquia de Tababela*. Quito: Gobierno de la Provincia de Pichincha y Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. <https://n9.cl/rtdn7>
- Carabias, Julia, Jorge A Meave, Teresa Valverde, y Zenón Cano-Santana. 2009. *Ecología y medio ambiente en el siglo XXI*. Ciudad de México: Pearson Educación.
- Carrera, Patricia, y Pablo Torres. 2016. "Efectos del nuevo aeropuerto de Quito en los servicios de alojamiento, restauración y la percepción social y ambiental de las comunidades locales del Noreste del Distrito Metropolitano de Quito de la Provincia de Pichincha-Ecuador". *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, n.º 22: 1-17. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7932261>
- Castrillón, Carlos, Elkin Pineda-Henao, y José Londoño-Cardozo. 2020. *La construcción organizacional de la responsabilidad social: fundamentos teóricos y casos de estudio*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. <https://n9.cl/90eo4>
- Chasek, Pamela S., Lynn M. Wagner, Faye Leone, Ana-Maria Lebeda, y Nathalie Risse. 2016. "Getting to 2030: Negotiating the Post-2015 Sustainable Development Agenda". *Review of European, Comparative & International Environmental Law* 25 (1): 5-14. <https://doi.org/DOI: 10.1111/reel.12149>
- Chiavenato, Idalberto. 2006. *Introducción a la teoría general de la administración*. México: McGraw-Hill.

- Corbetta, Piergiorgio. 2007. *Metodología y técnicas de investigación social*. Madrid: McGrawHill.
- Cuvi, Nicolás, Jennifer Correa Salgado, Jazmín Duque, y Ismael Espinoza Pesántez, eds. 2022. *Contribuciones a la historia ambiental de América Latina. Memorias del X Simposio SOLCHA*. Quito: FLACSO Ecuador. <https://n9.cl/gymykh>
- De-Feo Bolívar, Hugo Luigi. 2006. “La responsabilidad social de aerocivil frente a las localidades de Fontibón y Engativa”. Bogotá: Universidad de Los Andes. <https://repositorio.uniandes.edu.co/handle/1992/22927>
- Demoraes, Florent, y Robert D’Ercole. 2001. “Cartografía de las amenazas de origen natural por cantón en el Ecuador”. Quito: COOPI, OXFAM International Y SIISE.
- D’Ercole, Robert, y Pascale Metzger. 2004. *Vulnerabilidad del Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: Colección Quito Metropolitano.
- EP Petroecuador, y Issonatura Cia. Ltda. 2015. *Estudio de Impacto Ambiental ExAnte y Plan de Manejo de la Estación de Servicio Aeropuerto Mariscal Sucre*. Quito: Consultora Ambiental: ISSONATURA CÍA. LTDA. <https://n9.cl/f8k70>
- EPMSA. 2023a. “Galería Multimedia – Aeropuerto Quito | EPMSA”. 2023. <https://www.aeropuertoquito.com/galeria-multimedia/>
- EPMSA. 2023b. “Quienes Somos – Aeropuerto Quito | EPMSA”. 2023. <https://www.aeropuertoquito.com/quienes-somos/>
- EPMSA. 2023c. “Seguridad Aeroportuaria – Aeropuerto Quito | EPMSA”. 2023. <https://www.aeropuertoquito.com/case-study/seguridad-aeroportuaria/>
- ESADE. 2002. *Fomentar un marco europeo para la responsabilidad social de las empresas*. Barcelona: Instituto Persona, Empresa y Sociedad. <https://n9.cl/wj0fp>
- Escolástico León, Consuelo, M. Pilar Cabildo Miranda, Rosa Claramunt Vallespí, y Teresa Claramunt Vallespí. 2013. *Ecología II: comunidades y ecosistemas*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- Fernández García, Ricardo. 2009. *Responsabilidad Social Corporativa. Una nueva cultura empresarial*. Madrid: Editorial Club Universitario.
- Franklin Fincowsky, Enrique Benjamín. 2009. *Organización de empresas*. Ciudad de México: McGrawHill.
- Fukuda-Parr, Sakiko. 2016. “From the Millennium Development Goals to the Sustainable Development Goals: shifts in purpose, concept, and politics of global goal setting for development”. *Gender & Development*, 1-10.
- Gilli, Juan José. 2006. “Responsabilidad Social”. *Revista Científica Visión de Futuro* 5 (1). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=357935464004>
- Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito. 2023. “Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito”. Portal Único de Trámites Ciudadanos. 2023. <https://www.gob.ec/gaddmq?page=1>
- Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Tababela. 2023. “Inicio - Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Tababela”. 2023. <https://n9.cl/vc70rd>
- Gobierno Autónomo Descentralizado parroquial rural de Tababela, y Vergara Consultores. 2020. *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2019 – 2023*. Quito: Vergara Consultores. <https://n9.cl/ym2z9>
- Gobierno del Ecuador. 2023a. “Agencia de Bioseguridad Galápagos (ABG) – Ecuador”. Gubernamental. Agencia de Bioseguridad Galápagos. 2023. <https://n9.cl/0qypk>
- Gobierno del Ecuador. 2023b. “AGROCALIDAD”. Gubernamental. AGROCALIDAD. 2023. <https://www.agrocalidad.gob.ec/>
- Gobierno del Ecuador. 2023c. “Dirección General de Aviación Civil – Ecuador”. Dirección General de Aviación Civil. 2023. <https://www.aviacioncivil.gob.ec/>

- Gobierno del Ecuador. 2023d. “Servicio Nacional de Aduana del Ecuador – SENA E”. Gubernamental. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador – SENA E. 2023. <https://n9.cl/5pnq8x>
- Gómez Patiño, Dilia Paola. 2011. “El pacto global de las Naciones Unidas: sobre la responsabilidad social, la anticorrupción y la seguridad”. *Prolegómenos: Derechos y valores* 14 (28): 217-31. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3850795>
- Gudynas, Eduardo. 2015. *Extractivismos: ecología, economía y política de un modo de entender el desarrollo y la naturaleza*. Primera edición. Cochabamba, Bolivia: CEDIB, Centro de Documentación e Información Bolivia. <https://n9.cl/r2k8j>
- Guerra Valencia, María Alexandra. 2012. “Optimización del proceso de Seguridad Operacional en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito”. Tesis de maestría, Quito: Escuela Politécnica Nacional. <https://n9.cl/0pcpk>
- Hernández Sampieri, Roberto, Carlos Fernández Collado, y Pilar Baptista Lucio. 2014. *Metodología de la investigación*. Madrid: McGraw Hill España. <https://n9.cl/d9ujxn>
- Hernández-Sampieri, Roberto, y Christian y Mendoza Torres. 2018. *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de México: Editorial McGrawHill.
- Hickel, Jason. 2019. “The contradiction of the sustainable development goals: Growth versus ecology on a finite planet”. *Sustainable Development* 27 (6): 1-12.
- Hollmann, María, Paula Galbán, y Gabriela Pacheco. 2019. “Responsabilidad Social Organizacional”. *Cuadernos de Investigación Serie Administración* 1: 24-39. <http://revela.uncoma.edu.ar/htdoc/revela/index.php/administracion>
- Infraestructura de Datos Espaciales e Instituto Geográfico Militar. 2017. “Mapas Temáticos Provinciales – Geoportal Ecuador”. *GeoPortal* (blog). 2017. <https://n9.cl/n24y0>
- Instituto Geográfico Militar. 2015. *Proyecto de generación de información geoespacial, escala 1:5000, para la determinación de la aptitud física del territorio y desarrollo urbano mediante el uso de geotecnologías*. Quito: Instituto Geográfico Militar. https://www.geoportaligm.gob.ec/pag_afc/
- Instituto Geográfico Militar. 2023. “Atlas geográfico ambiental del Ecuador”. Geoportal Instituto Geográfico Militar. 2023. https://www.geoportaligm.gob.ec/terria#atlas_ambiental&map=2d
- Iñiguez Rojas, Luisa. 1996. “Lo socioambiental y el bienestar humano”. *Revista Cubana Salud Pública* 22 (1): 13-41. <https://n9.cl/9kxy0>
- Jackson, Tim. 2012. “Prosperidad sin crecimiento. Economía para un planeta finito”. *Revista de Fomento Social*, 344-46. <https://doi.org/10.32418/rfs.2012.266.1799>
- Jiménez Conde, Christian Manuel. 2014. “Análisis Del Impacto Ocasionado por el Traslado del Aeropuerto Mariscal Sucre en Los Moradores de Tababela”. Tesis de grado, Quito: Instituto Tecnológico de la Cordillera. <https://n9.cl/vf5z2>
- Jiménez, Juan, y Ancor Suárez. 2011. *Política aeroportuaria y su impacto sobre la calidad percibida de los aeropuertos*. Madrid: Fundación de las Cajas de Ahorros Documento de Trabajo. <https://n9.cl/elnyrt>
- Light, Donal, Suzanne Keller, y Craig Calhoun. 1991. *Sociología*. Ciudad de México: McGrawHill.
- Liverman, Diana M. 2018. “Geographic perspectives on development goals”. *Dialogues in Human Geography* 8 (2): 168-85. <https://doi.org/10.1177/2043820618780787>
- Lockie, Stewart. 2001. “SIA in review: setting the agenda for impact assessment in the 21st century”. *Impact Assessment and Project Appraisal* 19 (4): 277-87. <https://doi.org/10.3152/147154601781766952>
- López Cevallos, Daniel Fernando. 2004. “Utilización de un SIG para establecer zonas de afectación por amenazas naturales: sismos, erupciones volcánicas y deslizamientos.

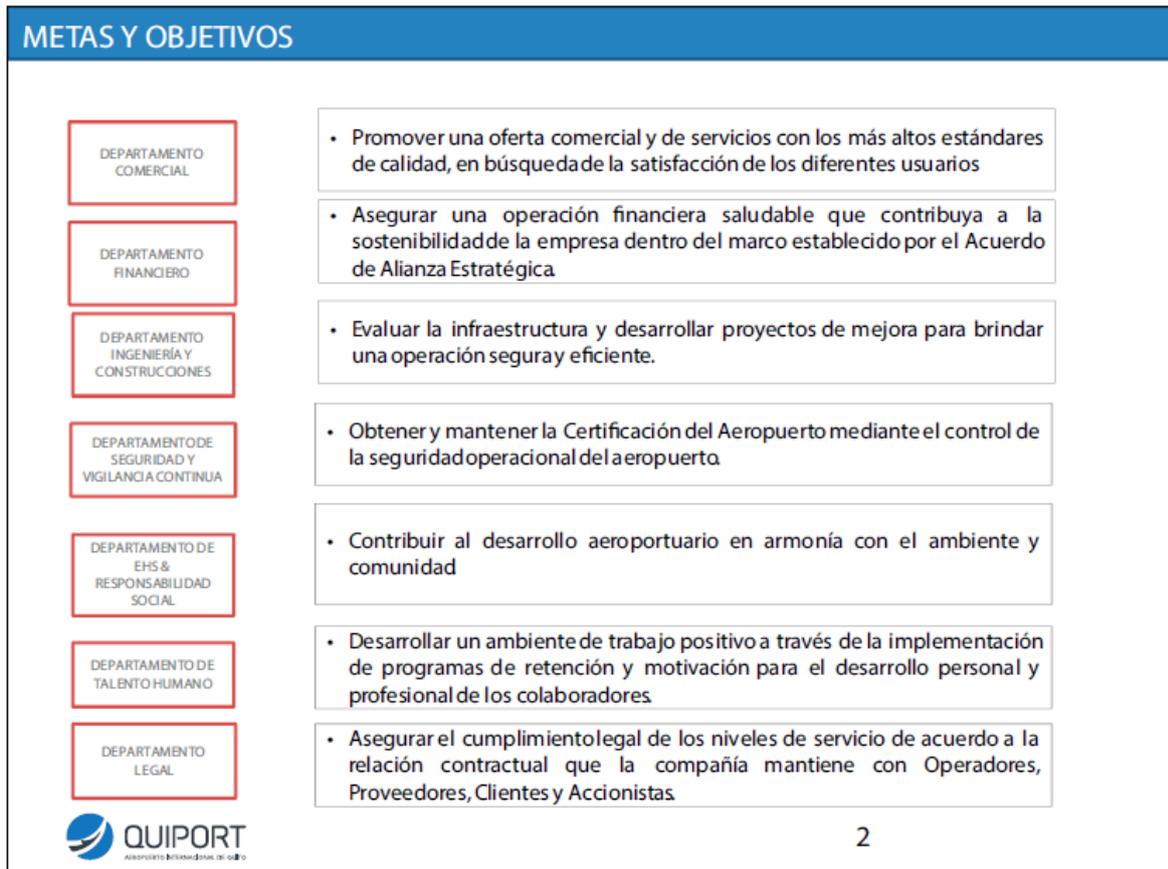
- Posibles consecuencias en la salud de la población en la parroquia Tababela”. Tesis de maestría, Quito: San Francisco de Quito.
- Martínez Alier, Joan, y Jordi Roca Jusme. 2013. *Economía ecológica y política ambiental*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Mena Valenzuela, Patricio, Marco Altamirano Benavides, y Alicia Granda Loza, eds. 2010. *Áreas naturales del Distrito Metropolitano de Quito: diagnóstico bioecológico y socioambiental*. Serie de Publicaciones del Museo Ecuatoriano de Ciencias Naturales. Reporte técnico, no 1. Quito: Museo Ecuatoriano de Ciencias Naturales y Secretaría de Ambiente.
- Méndez Manzanares, Juan Carlos. 2019. “Medición del Impacto Ambiental en los Aeropuertos: propuesta de indicadores”. Castelló: Universitat Jaume I. <https://n9.cl/q1p3o>
- Ministerio del Ambiente. 2013. *Sistema de clasificación de los ecosistemas del Ecuador continental*. Quito: Subsecretaría de Patrimonio Natural.
- Ministerio del Ambiente. 2023. “SUIA – Misión Visión – ambiente-agua”. 2023. <https://n9.cl/9dc2v>
- Morales Castillo, Alexis, Mónica Delgado, Elena Burgaleta, y Katty Coral. 2019. “Evaluación temporal del impacto sonoro socio-ambiental, en la zona de influencia del antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito”. *Perspectivas* 1 (15): 11-26. <https://revistas.uniminuto.edu/index.php/Pers/article/view/2062>
- Mora-Pisco, Lilia, Marco Duran-Vasco, y Jesús Zambrano-Loor. 2016. “Consideraciones actuales sobre gestión empresarial”. *Dominio de las Ciencias* 2 (4): 1-3.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. 2012. *Plan metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022*. Quito: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit. GmbH. Ministerio de Cooperación Económica y Desarrollo del Gobierno Federal de Alemania. <https://n9.cl/r46ex>
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. 2021. *Diagnóstico Estratégico del Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. <https://n9.cl/aha0o>
- Muriel, Rafael. 2006. “La Gestión Ambiental”. *Ide@Sostenible*, 1. <https://n9.cl/6wk4e>
- Naciones Unidas. 2018. *Agenda 2030*. ONU. <https://n9.cl/ys9rij>
- Navarro García, Fernando. 2012. *Responsabilidad Social Corporativa. Teoría y práctica*. 2da edición. Madrid: ESIC editorial.
- NU. Global Compact Office. 2004. *Guía del Pacto Global: una forma práctica para implementar los nueve principios en la gestión empresarial*. Buenos Aires: OIT, CEPAL, PNUD. <https://n9.cl/m3xg>
- Oficina de la Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. 2016. *Principios de Gobierno Corporativo de la OCDE y del G20*. Éditions OCDE. Paris: OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264259171-es>
- Organización de las Naciones Unidas. 1992. “Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo”. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. 1992. <https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/riodeclaration.htm>
- Organización de las Naciones Unidas. 2015. “Objetivos de desarrollo sostenible”. *Desarrollo Sostenible* (blog). 2015. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Organización de las Naciones Unidas. 2018. “La Agenda para el Desarrollo Sostenible. Agenda 2030”. Naciones Unidas. 2018. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>

- Passalía, Claudio, y Alberto López Calderón. 2022. “Elementos de economía ambiental y ecológica”. En *Gestión ambiental: introducción a sus instrumentos y fundamentos*, editado por Luciana Regaldo y Eduardo Vidal, 299-346. Santa Fe: Ediciones UNL.
- Pereira, Pablo. 2022. “Los delitos aeronáuticos en el Ecuador”. Tesis, Otavalo: Universidad de Otavalo. <https://n9.cl/pfi4r>
- Perevochtchikova, María. 2013. “La evaluación del impacto ambiental y la importancia de los indicadores ambientales”. *Gestión y Política Pública XXII (2)*: 283-312. <https://www.scielo.org.mx/pdf/gpp/v22n2/v22n2a1.pdf>
- Pérez Espinoza, María José, Cacibel Espinoza Carrión, y Beatriz Peralta Mocha. 2016. “La responsabilidad social empresarial y su enfoque ambiental: una visión sostenible a futuro”. *Universidad y Sociedad 8 (3 (E))*: 169-78. <https://n9.cl/mwzpb>
- Pérez Valencia, Daniel, Diego Andrés Vélez Rivera, Andrés Felipe López, y Pablo Antonio Múnera, eds. 2018. *Responsabilidad Social. Lecturas y Debates*. Rionegro: Fondo Editorial Universidad Católica de Oriente. <https://n9.cl/ifpxy>
- Ponce Galarza, Susana Patricia. 2011. “Procesos de periurbanización y la transformación de territorios rurales: el caso de la construcción del nuevo Aeropuerto de Quito y su influencia en la economía local de la Parroquia de Tababela”. Tesis de maestría, Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales - FLACSO-Ecuador. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/xmlui/handle/10469/7754>
- Proaño Proaño, Alex Leonardo. 2013. “Diseño e implementación de un plan de marketing social corporativo para posicionar el plan de incentivos que ha desarrollado Corporación Quiport S.A., en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre”. Tesis de grado, Quito: Escuela Politécnica Nacional. <https://n9.cl/ncolv>
- Quiport. 2017a. “Comunidad y Ambiente. Memoria de sostenibilidad 2022”. 2017. <https://www.quiport.com/es/responsabilidad-corporativa.html>
- Quiport. 2017b. “Concesión del Aeropuerto Internacional de Quito. Historia”. 2017. <https://www.quiport.com/es/historia.html>
- Quiport. 2017c. “Contrato de concesión y alianza estratégica del Aeropuerto Internacional de Quito”. Concesión del NAIQ. 2017. <https://www.quiport.com/es/naiq.html>
- Quiport. 2017d. “Estructura Orgánica Funcional”. Corporativa. Quiport Aeropuerto Internacional de Quito. 2017. <https://n9.cl/2xvq2>
- Quiport. 2017e. “Gestión Ambiental. Estamos comprometidos con el cuidado del ambiente” Quiport Aeropuerto Internacional de Quito. 2017. <https://n9.cl/7yrvz>
- Quiport. 2017f. “Metas y objetivos de las unidades administrativas”. Corporativa. Quiport Aeropuerto Internacional de Quito. 2017. <https://n9.cl/xy9yo>
- Quiport. 2017g. “Plan de Inversión Social”. 2017. <https://n9.cl/zse2bi>
- Quiport. 2017h. “Política Integrada de Gestión”. Quiport Aeropuerto Internacional de Quito. 2017. <https://n9.cl/usp3f>
- Quiport. 2017i. “Reforestación”. 2017. <https://www.quiport.com/es/reforestacion.html>
- Quiport Aeropuerto Internacional de Quito. 2017. *Memoria de Sostenibilidad 2016*. Quito, Ecuador: Quiport S.A. https://issuu.com/quiport/docs/memoria_anual_2016__issuu
- Quiport. 2020. *Reporte de Sostenibilidad 2019*. Quito: Quiport S.A.
- Quiport. 2022. *Memoria de Sostenibilidad 2021*. Quito: Quiport S.A. <https://issuu.com/elixpolymers/docs/elix-memoria-sostenibilidad-2021-es>
- Raufflet, Emmanuel, José Félix Lozano, Ernesto Barrera, y Consuelo García De la Torre. 2012. *Responsabilidad Social Empresarial*. Ciudad de México: Person Educació.
- Regales, Esteban. 2015. “La infraestructura y el espacio aéreo como elementos del mercado de transporte. Su gestión, sistema normativo y derecho comparado”. Tesis doctoral, Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona. <https://n9.cl/p68tl>

- Revelo, Carolina. 2019. “Análisis del régimen jurídico del transporte aéreo como sector estratégico”. Tesis de maestría, Quito: Universidad Andina Simón Bolívar. <https://n9.cl/pdbjj>
- Rodríguez, María, Jorge López, y Gilberto Vela. 2012. “Indicadores ambientales biofísicos a escala detallada para la planeación territorial en Milpa Alta, Centro de México”. En *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, 21-35. Universidad Autónoma de México.
- Rojas Hernández, Jorge, y Oscar Parra Barrientos. 2003. *Conceptos Básicos sobre medio ambiente y desarrollo sustentable*. Buenos Aires: Proyecto INEC y GTZ.
- Ruano, Marco. 2012. “Sobre Los Aeropuertos Verdes: Marco para la evaluación ambiental suficiente de una construcción bajo interpretación transversal”. Tesis Doctoral, Madrid: Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos.
- Sachs, Jeffrey D. 2017. *La era del desarrollo sostenible: Nuestro futuro está en juego. Incorporaremos el desarrollo sostenible a la agenda política mundial*. Vol. 1. Nueva York: Columbia University Press.
- SGS. 2018. “Declaración de verificación de gases de efecto invernadero”. Declaración 0156. Quito. <https://n9.cl/277zc>
- Smith, Tomas, y Robert Leo Smith. 2007. *Ecología*. Madrid: Pearson Educación, S.A.
- Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas, S.A. 2023. “Red Metropolitana De Monitoreo Atmosférico para la ciudad de Quito, Ecuador | SICE”. 2023. <https://n9.cl/qm9t3b>
- Strange, Tracey, y Anne Bayley. 2014. *Desarrollo sostenible: Integrar la economía, la sociedad y el medio ambiente*. Esenciales OCDE. Ciudad de México: Esenciales OCDE, OECD Publishing-Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. <https://n9.cl/6dskd>
- Sultana, Farhana. 2018. “An (Other) geographical critique of development and SDGs”. *Dialogues in Human Geography* 8 (2): 186-90. <https://n9.cl/z83uq>
- Surawski, Antonieta. 1992. *Población y medio ambiente; conceptos, problemas y marcos teóricos*. Santiago de Chile: Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE). <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/32702>
- Thurber, Mark, y Damien Edwards. 2009. *Estudio de impacto y plan de manejo ambiental para la construcción y operación de facilidades de recepción, almacenamiento y distribución de combustibles en el nuevo aeropuerto internacional de Quito (NAIQ)*. Quito: Walsh Environmental Scientists and Engineers. <https://n9.cl/e5xnu>
- Touraine, Alain. 1993. *Crítica de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- United Nations Global Compact. 2021. *Estrategia del Pacto Mundial de la ONU 2021–2023*. New York: ONU.
- Van Schooten, Marlies, Frank Vanclay, y Roel Slootweg. 2003. “Conceptualizing social change processes and social impacts”. En *The International Handbook of Social Impact Assessment: Conceptual and Methodological Advances*, editado por Henk Becker y Frank Vanclay, 74-91. Amsterdam: Edward Elgar Publishers.
- Vidal, Eduardo, y Luciana Regaldo, eds. 2022. *Gestión ambiental: introducción a sus instrumentos y fundamentos*. Santa Fe: Ediciones UNL. <https://n9.cl/gr7kq>
- Vives, Antonio, y Estrella Peinado-Vara, eds. 2011. *La Responsabilidad Social de la Empresa en América Latina*. Washington, D.C: Banco Interamericano de Desarrollo.

Anexos

Anexo 1. Metas y objetivos de los departamentos de la Corporación Quiport S.A.



Fuente: Quiport (2017f).

Anexo 2. Guía de entrevista dirigida a actores sociales



Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO - Ecuador
Departamento de Desarrollo, Ambiente y Territorio
Convocatoria 2021-2023
Maestría de Investigación en Estudios Socioambientales

Estimado(a) Participante.

El presente instrumento de recolección de datos (encuesta), tiene como población objetivo los actores sociales. La cobertura geográfica se enfoca en la Parroquia de Tababela y áreas de influencia del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, del DMQ. Tiene como propósito generar información estadística que contribuya a evaluar ¿de qué manera la Corporación Quiport S.A., mediante la gestión integral del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito-Ecuador, ha gerenciado la responsabilidad social y ambiental frente a los ODS?

Por consiguiente, la presente investigación pretende fomentar el desarrollo profesional en el campo académico e investigativo, creando una contribución pluridisciplinar a las ciencias sociales y ambientales indispensable para el desarrollo del Ecuador, estudiando las múltiples relaciones que se alternan entre seres humanos, naturaleza y las corporaciones, medida por elementos de responsabilidad social, gestión ambiental y desarrollo sostenible. Dicha investigación será desarrollada por el Ing. de Recursos Naturales. Miguel Angel Colmenares Araque y es coordinada por el departamento de Desarrollo Ambiente y Territorio de la FLACSO, específicamente a cargo de la Profesora: Dra. Sara Latorre.

Guía de entrevista sobre la tesis titulada

La gestión integral del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, Ecuador: un estudio de la responsabilidad social y ambiental de la Corporación Quiport S.A. y su estatus frente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, 2018-2022

¡Muchas gracias por su valiosa colaboración!

Nombre del entrevistador	N° de cedula	Firma	Fecha
Nombre del entrevistado			
Código de entrevista	Provincia	Cantón	Parroquia
Institución/Cargo	Comunidad	Sector	Actor social

1. ¿Conoce acerca de qué es la Responsabilidad Social Corporativa o Responsabilidad Social Empresarial?
2. ¿Sabe si su comunidad ha participado en consultas públicas gestionadas por la Corporación Quiport S.A.?
3. ¿Su comunidad ha tenido la posibilidad de acceder a beneficios socioeconómicos, donativos, donaciones, becas, capacitaciones, auspiciados por la Corporación Quiport S.A.?
4. ¿Sabe si en su comunidad se desarrolla algún proyecto social o ambiental por parte de la Corporación Quiport S.A.?

5. ¿Miembros de su comunidad han podido tener acceso a vacantes de empleo en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito?
6. ¿Su comunidad ha contado con la posibilidad de atención de reclamos, requerimientos e inquietudes comunitarias, por parte de la Corporación Quiport S.A.?
7. ¿Cuál es su percepción sobre si, las operaciones del Aeropuerto han podido generar impactos ambientales en el entorno y en la salud de las personas?
8. ¿Cuál es su percepción sobre si, las operaciones del Aeropuerto, han podido generar algún tipo de conflicto social entre pobladores de las comunidades?
9. ¿Cree usted que las operaciones del Aeropuerto, han podido generar altas expectativas sobre posibles puestos de empleo?
10. ¿Sabe si las operaciones del Aeropuerto, han provocado alteraciones del valor de la propiedad de tierra en su comunidad?
11. ¿Cuál es su percepción sobre el cambio en el uso del territorio en la zona?
12. ¿Sabe si las operaciones del Aeropuerto han provocado impactos positivos o negativos en los servicios públicos la zona?
13. ¿Su comunidad ha contado con crecimiento económico producto de las operaciones del Aeropuerto?
14. ¿Sabe si las operaciones del Aeropuerto trajeron consigo afectación en las costumbres de las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas de la zona?

Anexo 3. Guía de encuesta dirigida a las comunidades



Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO - Ecuador
Departamento de Desarrollo, Ambiente y Territorio
Convocatoria 2021-2023
Maestría de Investigación en Estudios Socioambientales

Estimado(a) Participante.

El presente instrumento de recolección de datos (encuesta), tiene como población objetivo los ciudadanos y pobladores. La cobertura geográfica se enfoca en la Parroquia de Tababela y áreas de influencia del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, del DMQ. Tiene como propósito generar información estadística que contribuya a evaluar ¿de qué manera la Corporación Quiport S.A., mediante la gestión integral del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito-Ecuador, ha gerenciado la responsabilidad social y ambiental frente a los ODS?

Por consiguiente, la presente investigación pretende fomentar el desarrollo profesional en el campo académico e investigativo, creando una contribución pluridisciplinar a las ciencias sociales y ambientales indispensable para el desarrollo del Ecuador, estudiando las múltiples relaciones que se alternan entre seres humanos, naturaleza y las corporaciones, medida por elementos de responsabilidad social, gestión ambiental y desarrollo sostenible. Dicha investigación será desarrollada por el Ing. de Recursos Naturales. Miguel Angel Colmenares Araque y es coordinada por el departamento de Desarrollo Ambiente y Territorio de la FLACSO, específicamente a cargo de la Profesora: Dra. Sara Latorre.

Encuesta sobre la tesis titulada

La gestión integral del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, Ecuador: un estudio de la responsabilidad social y ambiental de la Corporación Quiport S.A. y su estatus frente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, 2018-2022

¡Muchas gracias por su valiosa colaboración!

Nombre del entrevistador	N° de cedula	Firma	Fecha
Nombre del entrevistado	Contacto		
Código de entrevista	Provincia	Cantón	Parroquia
Comunidad	Sector		

1. ¿Conoce usted sobre el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre?

Sí ___ **No**___

2. ¿Sabe usted de qué se trata la Responsabilidad Social y Ambiental de las empresas?

Sí ___ **No**___

3. ¿Cuál es su percepción sobre el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre?

1 Mala__ 2 Regular__ 3 Buena__ 4 Excelente__

4. ¿Sabe si el Aeropuerto ha generado impactos económicos positivos o negativos?

1 Positivos__ 2 Negativos__ 3 No sabe/no contesta__

5. ¿Sabe si el Aeropuerto ha generado impactos negativos al ambiente?

1 Sí__ 2 No__ 3 No sabe/no contesta__

6. ¿Personas de su comunidad han trabajado en el Aeropuerto?

1 Sí__ 2 No__ 3 No sabe/no contesta__

7. ¿Qué tipo de trabajo/cargo ha tenido/desarrollado?

8. ¿Qué proyectos sociales o ambientales existen actualmente en su comunidad?

No sabe/no contesta__

9. ¿Su comunidad ha recibido beneficios socioeconómicos, por parte de la Corporación Quiport S.A.?

1 Sí__ 2 No__

Donativos__ Donaciones__ Becas__ Cursos__ Talleres__ Otros__

10. ¿Sabe si el Aeropuerto, ha provocado alteraciones del valor de la propiedad de tierra en su comunidad?

1 Sí__ 2 No__ 3 No sabe/no contesta__

11. ¿Cree usted que el Aeropuerto ha podido *afectar* las costumbres de las comunidades, de la zona?

1 Mucho__ 2 Poco__ 3 Nada__

12. ¿Cree usted que el Aeropuerto *contamina* el **aire**?

1 Mucho__ 2 Poco__ 3 Nada__

13. ¿Cree usted que el Aeropuerto *contamina* el **agua**?

1 Mucho__ 2 Poco__ 3 Nada__

14. ¿Cree usted que el Aeropuerto *consume* gran cantidad de **agua**?

1 Mucho__ 2 Poco__ 3 Nada__

15. ¿Cree usted que el Aeropuerto *consume* gran cantidad de **energía eléctrica**?

1 Mucho__ 2 Poco__ 3 Nada__

16. ¿Cree usted que el Aeropuerto *aporta* al **crecimiento económico** de su comunidad?

1 Mucho__ 2 Poco__ 3 Nada__

Anexo 4. Resumen de los instrumentos legales

Anexo 4. Resumen de los instrumentos internacionales que rigen la materia ambiental	
Instrumento legal	Descripción
Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo	Reunión que se llevó a cabo del 3 al 14 de junio de 1992 donde se establecieron un conjunto de principios en los que se definían los derechos civiles y obligaciones de los Estados, así como una Declaración de principios relativos a los bosques en el mundo (ONU, 1992a).
Convención para la Protección de la Flora, Fauna y de las Bellezas Escénicas Naturales de los Países de América	Aprobada el 12 octubre de 1940, entra en vigor el 1 de mayo de 1942. En esta Convención los gobiernos contratantes acuerdan tomar todas las medidas necesarias para proteger y conservar el medio ambiente natural en sus respectivos países, así como los ejemplares de todas las especies y géneros de su flora y fauna, incluyendo aves migratorias, para evitar su extinción y proteger los paisajes, las formaciones geológicas extraordinarias, las regiones y los objetos naturales de mayor interés (Catálogo de DD.HH., 1940).
Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB)	Se elaboró el 5 de junio de 1992 en la Cumbre de la Tierra celebrada en Río de Janeiro, entró en vigor el 29 de diciembre de 1993. Sus principales objetivos son la conservación de la biodiversidad, el uso sostenible de sus componentes y la participación justa y equitativa de los beneficios resultantes de la utilización de los recursos genéticos. Se asume así la conservación de la diversidad biológica como un tema de interés común de toda la humanidad. El CDB cubre la diversidad biológica a todos los niveles: ecosistemas, especies y recursos genéticos. También cubre la biotecnología a través del Protocolo de Cartagena sobre Seguridad de la Biotecnología. De hecho, cubre todos los posibles dominios que están directa o indirectamente relacionados con la diversidad biológica y su papel en el desarrollo, desde la ciencia, la política, la educación, la agricultura, los negocios, la cultura entre otros. Este convenio se toma en cuenta en atención a que la ejecución de todo proyecto debe realizarse contemplando la conservación de la biodiversidad (ONU, 1992b).
Convenio UNESCO sobre Patrimonio Cultural y Natural de la Humanidad	Reunión celebrada en París del 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972. Este convenio en sus artículos 2 y 3 establece que “las formaciones geológicas y fisiográficas y las zonas estrictamente delimitadas que constituyan el hábitat de especies, animal y vegetal, amenazadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico”, y “los lugares naturales o las zonas naturales estrictamente delimitadas que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la ciencia, de la conservación o de la belleza natural” son patrimonio. Es importante este convenio a la hora de dar cuenta del hábitat de especies animales y vegetales amenazadas que puedan existir dentro de un área de estudio (como el espacio aeroportuario) (UNESCO, 1972).
Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres CITES sobre especies protegidas	Firmada en Washington el 3 de marzo de 1973 y enmendada en Bonn, el 22 de junio de 1979, este convenio tiene como fin reconocer que la fauna y flora silvestres, en sus numerosas, bellas y variadas formas, constituyen un elemento irremplazable de los sistemas naturales de la tierra, tienen que ser protegidas para esta generación y las venideras. Este punto es central para el estudio de impacto ambiental que determinará, dentro del análisis del componente biótico, las especies de fauna y flora silvestres existentes en el área de abordaje y la amenaza como categoría de análisis.
Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres (CMS)-Convención de Bonn	Bajo esta convención se establecen aspectos fundamentales dentro del proceso de lucha por la conservación de la fauna silvestre en sus numerosas formas. Además, constituye un elemento irremplazable de los sistemas naturales de la tierra, que tiene que ser conservado para “el bien de la humanidad”. De esta forma, se busca estar conscientes de que cada generación humana administre los recursos de la tierra para las generaciones futuras y conserve con prudencia la fauna silvestre desde los puntos de vista

	medioambiental, ecológico, genético, científico, estético, recreativo, cultural, educativo, social y económico (CEPAL, 1983).
Convenio Estocolmo sobre Contaminantes Persistentes	Entró en vigor el 17 de mayo del 2004 y fue ratificado por Ecuador el 7 de junio del mismo año, impulsado por el Ministerio del Ambiente. Tiene carácter supranacional e infra constitucional. Plantea medidas sobre la eliminación de la producción, uso, importación y exportación de los diez COPs de producción intencional, la disposición final de las existencias y la eliminación o la reducción de las emisiones de los dos COPs de producción no intencional (dioxinas y furanos). De esta forma, el país se comprometió a “Proteger la salud humana y el medio ambiente frente a los contaminantes orgánicos persistentes” en el territorio ecuatoriano. Por ende, toda actividad industrial que se desarrolle en el proyecto a ejecutarse deberá garantizar que no se utilice alguna de las sustancias químicas prohibidas contenidas en el listado instituido por el Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica (MAE), en concordancia con los lineamientos establecidos en el convenio (Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica, 2001).
Convenio de Rotterdam sobre Productos Químicos Peligrosos	Fue aprobado el 11 de septiembre de 1998, fecha en la que México lo suscribió. El 24 de febrero de 2004 el Convenio entró en vigor. México depositó el instrumento de adhesión el 4 de mayo de 2005 ante la Secretaría General de la ONU, y es parte del mismo a partir del 2 de agosto de 2005. Tiene por objetivo establecer un mecanismo de autorización previa a la importación y exportación de sustancias químicas peligrosas y plaguicidas comerciales, denominado Consentimiento Fundamentado Previo, PIC por sus siglas en inglés –y que frecuentemente se le conoce por este acrónimo al convenio–, con la finalidad de tener toda la información necesaria para conocer las características y los riesgos que implica el manejo de dichas sustancias, permitiendo que los países importadores decidan qué sustancias químicas desean recibir y excluir aquellas que no puedan manejar de manera segura para evitar riesgos a la salud humana y al ambiente (CEPAL, 1998).
Convenio Basilea sobre manejo de residuos	Se desplegó el 27 de junio de 1991 con la intención de cumplir el objetivo de reducir al mínimo la cantidad y toxicidad de los desechos peligrosos generados y garantizar su manejo ambientalmente racional (Secretaría del Convenio de Basile, 2012).
Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático Adoptada en 1992	Su principal objetivo es lograr una estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera con el fin de impedir perturbaciones peligrosas de carácter antropogénico en el sistema climático y en un plazo suficiente para permitir que los ecosistemas se adapten naturalmente al cambio climático, asegurando que la producción de alimentos no se vea amenazada, y permitiendo que el desarrollo económico prosiga de manera sostenible. Entre las estrategias, prácticas y políticas puestas en marcha por el Ecuador para tratar de resolver el problema del cambio climático, están las normas específicas y los límites máximos establecidos para el control de emisiones gaseosas y los niveles de la calidad de aire ambiente (ONU, 1994).
Acuerdo de París sobre Cambio Climático	Se firmó el 22 de abril de 2016 y la Unión Europea lo ratificó el 5 de octubre de 2016. Es un acuerdo que ubica dentro del marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, en el mismo se establecen medidas para la reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) a través de la mitigación, adaptación y resiliencia de los ecosistemas a efectos del calentamiento global. Su aplicabilidad se hizo efectiva en 2020, cuando finalizó la vigencia del Protocolo de Kioto. El acuerdo fue negociado durante la XXI Conferencia sobre Cambio Climático (COP 21) por los 195 países miembros, adoptado el 12 de diciembre de 2015 y abierto para firma el 22 de abril de 2016 para celebrar el Día de la Tierra (CEPAL, 2015)