

México DF, a 27 de julio de 2011.

Dr. Josef Ackermann
Presidente del Consejo de Administración
Deutsche Bank

Estimado Dr. Ackermann:

Nos permitimos distraer su atención para preguntarle si Deutsche Bank ha decidido abandonar sus principios de responsabilidad social empresarial, así como los compromisos adquiridos con el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, pues claramente los hizo a un lado el 12 de abril de 2010 cuando su filial mexicana decidió vincularse con la empresa española OHL (asociada con COPRI, bajo la figura Controladora Vía Rápida Poetas, S.A.P.I. de C.V.) y operar como fiduciaria en el proyecto "Vía de Comunicación Urbana de Peaje Supervía Poniente" en la Ciudad de México.

Deutsche Bank afirma en su declaración de principios que aspira a practicar la Responsabilidad Social Corporativa "en todo el mundo", es decir, "el banco actúa como un **ciudadano corporativo responsable en los países en los que está presente**". Pero estos objetivos se diluyen ante las irregularidades que ha cometido el proyecto urbano de la Supervía, el cual ha violentado los compromisos públicos de Deutsche Bank en materia de sostenibilidad, viabilidad futura, estrategia climática y promoción activa del diálogo, así como con el Pacto Mundial de Naciones Unidas.

1. Respecto a la "**sostenibilidad**", Deutsche Bank afirma: "**Nuestro compromiso se centra en las tres áreas básicas de actuación sostenible: protección del medio ambiente, la igualdad social y la gestión empresarial responsable**". Pero en los hechos, la obra de la Supervía no ha honrado ese compromiso.

La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) dictaminó en febrero de 2011 que las obras de la Supervía Poniente habían violado los derechos a la seguridad jurídica, a la información, a la participación, al medio ambiente sano, al agua y a la vivienda adecuada de los habitantes de la Ciudad de México. Por ello recomendó al Gobierno del Distrito Federal la suspensión de la obra. (1)

Cabe señalar que dichas violaciones se mantienen, ya que las ilegalidades no han sido subsanadas y la construcción continúa sin que la posibilidad de daño ambiental grave o irreversible haya sido descartada con base en información técnico-científica "certera y consistente", como lo pidió la CDHDF.

Tampoco se ha llevado a cabo una consulta pública acerca de la obra, como lo exige la ley local y lo demandó la recomendación de la CDHDF.

Los estudios ambientales contratados por la constructora para justificar la obra en términos ambientales fueron ampliamente cuestionados por un numeroso grupo de académicos de alto nivel, miembros de las principales instituciones de educación superior en México (2).

No obstante, los estudios recibieron el visto bueno de un funcionario del gobierno local que admitió tener "conflicto de interés", pues había sido socio consultor de la empresa SIGEA (Sistemas Integrales de Gestión Ambiental), responsable de los estudios. Dicho funcionario, además, fue quien consideró "innecesaria" la realización de la consulta pública que por ley era obligatoria.

2. Las irregularidades mencionadas también se contraponen con el Pacto Mundial de Naciones Unidas que firmó Deutsche Bank, en el cual se comprometió a **alinear sus estrategias y operaciones con diez principios universalmente aceptados en materia de derechos humanos, laborales, medio ambiente y lucha contra la corrupción**. Claramente, al participar en la construcción de la Supervía, Deutsche Bank incumple:

Principio 1: "Apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales reconocidos universalmente, dentro de su ámbito de influencia".

Principio 2: "Asegurarse de que sus empresas no son cómplices de la vulneración de los derechos humanos".

Principio 10: "Trabajar en contra de la corrupción en todas sus formas, incluidas la extorsión y el soborno".

Y en materia de medio ambiente:

Principio 7: "Mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente".

Principio 8: "Fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental".

Principio 9: "Favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente".

Diversos estudios confirman la violación de los principios 7, 8 y 9. Por ejemplo, un estudio realizado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por su sigla en inglés) demostró que la construcción de la Supervía Poniente provocará un incremento en las emisiones de CO₂ de 163,647 toneladas al año, como resultado de una quema adicional de 71.15 millones de litros de gasolina. Ese aumento en el consumo de combustible se debe a que las autopistas urbanas propician desplazamientos más largos de los automovilistas que, en este caso, se estima añadirán 44,600 kilómetros a los desplazamientos diarios (133.8 millones de kilómetros al año).

Además, el enfoque preventivo no ha sido incluido en este proyecto urbano. Tan es así que en abril de 2011 la Procuraduría Federal de Protección Ambiental suspendió los

trabajos de la Supervía Poniente porque la empresa constructora había talado 14 hectáreas de bosque sin contar con los estudios y permisos correspondientes (Manifestación de Impacto Ambiental federal), requisito que debería haber tramitado con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales antes de iniciar obras.

Además, la empresa ha reconocido que hasta el día de hoy carece de estudios de dinámica de suelos, los cuales resultan indispensables para conocer la viabilidad técnica de la obra.

A ello se suman las valoraciones de los principales académicos mexicanos en ecología y ecosistemas, quienes advierten que esta obra afectará a mediano y largo plazo al bosque occidental de la Ciudad de México y anulará su función primordial que es la recarga de los mantos acuíferos y la contención de las lluvias.

En cuanto al uso de tecnologías respetuosas del medio ambiente, el proyecto de la Supervía ni siquiera ha resistido el análisis técnico básico. Belisario Hernández Romo, doctor en Ingenierías de Tránsito y Movilidad Urbana, advirtió que el proyecto de la Supervía fue diseñado "sin apego a los estándares y especificaciones de ingeniería de tránsito" (3).

Añade que el proyecto estableció un volumen de vehículos que usarán la Supervía pero no explica ni sustenta cómo determinó estadísticamente ese diagnóstico. Peor aún, al someter las especificaciones de la obra a los principales sistemas de modelación resultó que los volúmenes vehiculares de demanda son insuficientes para garantizar el retorno de la inversión, lo cual garantiza la quiebra de operaciones de la Supervía, ya que para recuperar la inversión sería necesario un volumen de vehículos tres veces mayor al que físicamente cabe en dicha vialidad.

En este sentido, resultan perversos los términos de la concesión ya que las empresas constructoras obtendrán sus ganancias no del peaje sino de los recursos públicos de la Ciudad de México, que le serán entregados por el Gobierno local conforme la recaudación resulte insuficiente.

3. Deutsche Bank afirma que su misión de sustentabilidad significa "**viabilidad futura**", con el objetivo de garantizar **que las futuras generaciones disfruten de un medio ambiente sano, así como las condiciones de estabilidad económica y social**. Sin embargo, la obra de la Supervía contradice totalmente este principio al carecer de viabilidad futura.

Al diagnóstico de quiebra anunciada se suma el diagnóstico de movilidad que indica que en ese rubro la Supervía no tendrá los beneficios anunciados, pues se saturará con 18,000 vehículos por hora y quedarán sin poder entrar 12,500 autos; la velocidad promedio será de 19 km/h, un tercio de lo prometido; y los embotellamientos aumentarán considerablemente las emisiones contaminantes.

A ello se suma la opinión de especialistas de la Universidad Nacional Autónoma de México, la Universidad Autónoma Metropolitana, El Colegio de México y otras prestigiadas instituciones, quienes advierten que existe una elevada posibilidad de que

los impactos ambientales que tendrá este proyecto en la Cuenca de México sean irreversibles, por la afectación de áreas verdes.

4. Dentro de las iniciativas de responsabilidad social en la operación global, Deutsche Bank asegura que **promueve activamente el diálogo con el mundo académico, político y empresarial**. Pero en el caso de la Supervía Poniente ha ocurrido todo lo contrario.

No se ha escuchado al sector académico, cuyos diagnósticos han mostrado los impactos ambientales que generará la Supervía, ni a los expertos en transporte y urbanismo que han pedido al Gobierno del Distrito Federal una discusión calificada de los datos y cálculos en que se basó la decisión de construir la Supervía Poniente.

Tampoco han tenido espacio para el debate las alternativas al proyecto de la Supervía, las cuales ofrecen mejores soluciones para la movilidad y para reducir las emisiones contaminantes. Es el caso de la creación de un carril de ultra alta ocupación, exclusivo para el transporte colectivo, en avenida Constituyentes. Con esta adecuación propuesta por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), que costaría 0.4% del monto destinado a la construcción de la Supervía, todos los vehículos de pasajeros tendrían un carril preferencial por el cual alcanzarían una velocidad de hasta 60 kilómetros por hora. Esta opción vial atendería a 200 mil pasajeros al día, de los cuales 20 mil podrían ser propietarios de automóviles, lo cual sacaría miles de vehículos de la circulación y reduciría la emisión de contaminantes.

Otro estudio técnico demostró que es factible reemplazar la Supervía con una red de 8 corredores de autobuses de tránsito rápido (BRT, por su sigla en inglés) los cuales atenderían 16 veces más usuarios en el sur-poniente de la Ciudad de México con una inversión menor que la requerida para la Supervía. (4)

Cabe señalar que estas propuesta se apegan al Plan Verde de la Ciudad de México, cuyos criterios básicos establecen: la necesidad de recuperar las vialidades para el transporte colectivo eficiente, menos contaminante y de calidad; reducir el uso del automóvil particular; y proteger el suelo de conservación en los bosques del poniente, críticos para la recarga de los acuíferos.

El Plan Verde fue creado por el Gobierno del DF en 2007 como resultado de una consulta popular, en tanto el proyecto de Supervía no existió en los programas del Gobierno local hasta que fue incorporado en forma retroactiva en el Plan de Transporte y Vialidad 2007-2012, el cual fue publicado hasta el año 2010.

5. La participación del Deutsche Bank en el proyecto de la Supervía va en contra de lo que se propuso esta institución bancaria en 2005, cuando estableció una **estrategia climática** y **se comprometió como intermediario financiero a promover la protección del medio ambiente y el clima**. En ese entonces anunció que promovería proyectos innovadores y atractivos con políticos responsables y líderes de opinión, para comunicar el mensaje de protección al medio ambiente. Incluso se comprometió a hacer todas sus operaciones de negocio totalmente neutrales para el clima en 2013.

Pero será precisamente en ese año cuando la Supervía Poniente estará generando 163 mil toneladas adicionales de CO2 y será un detonador de la urbanización de los bosques del poniente de la Ciudad de México, impulsando desarrollos inmobiliarios en zonas vitales para la recarga de los mantos acuíferos de la Cuenca del Valle de México, los cuales ya sufren de sobre-explotación.

Es evidente que en el proyecto de la Supervía Poniente, se ha privilegiado la búsqueda de ganancias y se ha ignorado "la integridad del medio ambiente y la responsabilidad social", compromisos de Deutsche Bank.

Nos preguntamos si Deutsche Bank ha informado a sus clientes y accionistas acerca del cambio profundo que ha realizado en su misión y en sus principios. Y si está consciente de que la empresa OHL ha utilizado el prestigio de Deutsche Bank para obtener una línea de crédito con recursos públicos del gobierno federal mexicano, apenas en julio de 2011, con los cuales financiará esta polémica obra.

Por último, nos preguntamos en dónde quedaron las palabras que usted, Dr. Josef Ackermann, expresó al afirmar: "El crecimiento verde es también una buena economía... Mi objetivo es mantener a Deutsche Bank en la vanguardia del crecimiento verde".

Atentamente

Alejandro Calvillo

Director

El Poder del Consumidor AC

Referencias:

1. Recomendación 1/2011 de la Comisión de Derechos Humanos del DF al Gobierno del Distrito Federal: <http://www.cd hdf.org.mx/index.php/temas-relevantes/supervia>
2. Ezequiel Excurra, Marisa Masari, Rodolfo Lacy, Irene Pisanty, Ana Mendoza, Lucía Almeida, Luis Zambrano, Enrique Martínez Meyer, Fernando Córdova y 120 académicos de la Universidad Nacional Autónoma de México.
3. Belisario Hernández Romo, "Declaratoria de necesidad sin sustento": <http://www.elpoderdelconsumidor.org/transporteeficiente/piden-especialistas-frenas-la-supervia/>
4. Estudio técnico: Red de transporte público en el sur-poniente del DF: <http://www.elpoderdelconsumidor.org/saludnutricional/documentos-epc/>