



Metrobús Reforma

Expediente de hechos relativo a la petición SEM-18-002

Elaborado en conformidad con el artículo 15
del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte



COMISIÓN PARA
LA COOPERACIÓN
AMBIENTAL

Citar como:

CCA (2023), *Metrobús Reforma: expediente de hechos relativo a la petición SEM-18-002*, Comisión para la Cooperación Ambiental, Montreal, 108 pp.

El presente expediente de hechos fue elaborado por la Unidad de Peticiones Relativas a la Aplicación Efectiva de la Legislación Ambiental del Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental. La información que contiene no necesariamente refleja los puntos de vista de la CCA o de los gobiernos de Canadá, Estados Unidos o México.

Se permite la reproducción de este material sin previa autorización, siempre y cuando se haga con absoluta precisión, su uso no tenga fines comerciales y se cite debidamente la fuente, con el correspondiente crédito a la Comisión para la Cooperación Ambiental. La CCA agradecerá que se le envíe una copia de toda publicación o material que utilice este trabajo como fuente.

A menos que se indique lo contrario, el presente documento está protegido mediante licencia de tipo “Reconocimiento – No comercial – Sin obra derivada”, de Creative Commons.



© Comisión para la Cooperación Ambiental, 2023

ISBN: 978-2-89700-310-4

Available in English – ISBN: 978-2-89700-308-1

Disponible en français – ISBN: 978-2-89700-309-8

Depósito legal: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2023

Depósito legal: Library and Archives Canada, 2023

Detalles de la publicación

Categoría del documento: expediente de hechos, Unidad SEM

Fecha de publicación: julio de 2023

Idioma original: español

Procedimientos de revisión y aseguramiento de calidad:

Revisión de las Partes para garantizar precisión: 26 de julio a 28 de octubre de 2022

Si desea más información sobre ésta y otras publicaciones de la CCA, diríjase a:



Comisión para la Cooperación Ambiental

1001 Blvd Robert Bourassa, Suite 1620

Montréal, Québec, Canada H3B 4L4

t 514.350.4300; f 514.350.4314

info@cec.org / www.cec.org

Metrobús Reforma

Expediente de hechos relativo a la petición SEM-18-002

Índice

1. Antecedentes de la petición	1
2. Alcance del expediente de hechos	3
2.1 Legislación ambiental en cuestión	5
3. Descripción del área de interés y del proyecto Metrobús Reforma	7
3.1 El Metrobús en el contexto del desarrollo de la Ciudad de México	7
3.2 Desarrollo del sistema Metrobús	10
3.3 La línea 7 del Metrobús	12
3.4 Impacto ambiental del sistema Metrobús y otros sistemas BRT	20
4. Acciones emprendidas por México para aplicar la legislación ambiental en cuestión	23
4.1 Antecedentes	23
4.2 Manifestación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma	24
4.3 Acciones de cumplimiento de condicionantes de la autorización de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma	29
5. Compromiso permanente con la transparencia	41
Apéndice 1. Resolución de Consejo 20-05	51
Apéndice 2. Petición SEM-18-002 (<i>Metrobús Reforma</i>)	53
Apéndice 3. Legislación ambiental en cuestión	69
Apéndice 4. Control de documentos	74
Apéndice 5. Estaciones del proyecto Metrobús Reforma	90
Apéndice 6. Acciones realizadas por el Secretariado para obtener información por parte de la Ciudad de México	93

Cuadros

Cuadro 1. Estadísticas del sistema Metrobús	10
Cuadro 2. Identificación de impactos de diversas actividades asociadas a proyectos del sistema Metrobús en la Ciudad de México	22
Cuadro 3. Algunas condicionantes clave de la AIA del proyecto	30
Cuadro 4. Autorización de afectación del arbolado	34
Cuadro 5. Calendario de abonos para cubrir la aportación de 2% al FAP (por impactos ambientales sinérgicos y residuales del proyecto)	35

Figuras

Figura 1. Contornos, población y distribución geográfica de la Ciudad de México y municipios conurbados	8
Figura 2. Trazo del corredor Reforma	13
Figura 3. Poligonal del AVA Bosque de Chapultepec	17
Figura 4. Detalle del AVA Bosque de Chapultepec a la altura del parque Winston Churchill	17
Figura 5. Área del AVA Bosque de Chapultepec afectada por el Decreto de 2014	18
Figura 6. Área afectada por el Decreto de 2014 y trazo de la línea Metrobús Reforma	19
Figura 7. Zonificación geotectónica de la Ciudad de México	28
Figura 8. Extensión del proyecto desde Fuente de Petróleos hasta Santa Fe	39

Fotografías

Foto 1. Avenida Paseo de la Reforma	15
Foto 2. Calzada de los Misterios	16
Foto 3. Ahuehuete “El Sargento”	20

Siglas y acrónimos

ACA	Acuerdo de Cooperación Ambiental
ACAAN	Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte
Acuerdo DGRA/4234	Acuerdo administrativo núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017, emitido por la Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema el 25 de abril de 2017
AIA	Autorización en materia de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma contenida en la resolución administrativa núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016, emitida por la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México el 30 de noviembre de 2016
ANP	área natural protegida
AVA	área de valor ambiental
ALDF	Asamblea Legislativa del Distrito Federal
BRT	autobús de tránsito rápido (del inglés: <i>bus rapid transit</i>)
CCA	Comisión para la Cooperación Ambiental
CDMX	Ciudad de México
Cetram	Centro de Transferencia Modal
DCOP	Dirección de Construcción de Obras Públicas de la Sobse
DGBUEA	Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental de la Sedema (ahora denominada Dirección General del Sistema de Áreas Naturales Protegidas y Áreas de Valor Ambiental)
DGCOP	Dirección General de Construcción de Obras Públicas de la Sobse (antes DGOP)
DGOP	Dirección General de Obras Públicas de la Sobse
DGPE	Dirección General de Proyectos Especiales de la Sobse
DGRA	Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (hoy Dirección General de Evaluación de Impacto y Regulación Ambiental, DGEIRA)
DOF	<i>Diario Oficial de la Federación</i>
EIA	estudio de impacto ambiental
FAP	Fondo Ambiental Público del Distrito Federal
GDF	gobierno del Distrito Federal
INAH	Instituto Nacional de Antropología e Historia
INBAL	Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura

Inegi	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
LAPT	Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal
LTAIPRC	Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México
MIA	manifestación de impacto ambiental
NOM	Norma Oficial Mexicana
ONU-Hábitat	Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos
PAOT	Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México
PNT	Plataforma Nacional de Transparencia
RIAR	Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo
Sacmex	Sistema de Aguas de la Ciudad de México
Sedema	Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México
Seduvi	Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México
Semarnat	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
Semovi	Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (antes Secretaría de Transporte y Movilidad)
Sobse	Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México
T-MEC	Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá

Definiciones

Acuerdo	Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte
Consejo	Consejo de la Comisión para la Cooperación Ambiental
Directrices	<i>Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental conforme a los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte</i>
Metrobús	Organismo público descentralizado de la Ciudad de México que tiene por objeto la planeación, administración y control del “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros Metrobús” o sistema “Metrobús de la Ciudad de México”; organismo operador de dicho sistema
Metrobús Reforma	Proyecto denominado: “Construcción del corredor vial de la línea 7 del Metrobús”, el cual correrá sobre avenida Paseo de la Reforma en el tramo comprendido de Indios Verdes a la Fuente de Petróleos, con influencia en las delegaciones Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo”
México	Estados Unidos Mexicanos
Notificación	SEM-18-002 (<i>Metrobús Reforma</i>), Notificación con base en el artículo 15(1) (17 de diciembre de 2018)
Parte	El gobierno de México
Partes	Los gobiernos de Canadá, Estados Unidos y México
Petición	SEM-18-002 (<i>Metrobús Reforma</i>), Petición con base en el artículo 14(1) (2 de febrero de 2018)
Peticionarias	Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C. y La Voz de Polanco, A.C.
Resolución	Resolución de Consejo 20-05 que gira instrucciones al Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA) respecto de la petición SEM-18-002 (<i>Metrobús Reforma</i>), en la que se asevera que las autoridades de la Ciudad de México están incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental en lo concerniente a los procedimientos de evaluación de impacto ambiental establecidos al amparo de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal y el Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo, en relación con la construcción del Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros “Metrobús Reforma” (18 de diciembre de 2020)
Respuesta	SEM-18-002 (<i>Metrobús Reforma</i>), Respuesta de la Parte (25 de julio de 2018)
Secretariado	Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental

Terminología

La legislación ambiental en México incluye definiciones que sirven de referencia para determinar a qué autoridad corresponde aplicar la legislación ambiental en cuestión. En el cuadro siguiente se identifican las principales definiciones incluidas en la normativa aplicable a este expediente de hechos.

Término	Definición	Referencia
Áreas de valor ambiental	Áreas verdes en donde los ambientes originales han sido modificados por actividades antropogénicas y que requieren ser restauradas o preservadas, en función de que aún mantienen ciertas características biofísicas y escénicas, las cuales les permiten contribuir o mantener la calidad ambiental de la ciudad.	Artículo 5 de la LAPT
Autorización de impacto ambiental	Autorización emitida por la Secretaría del Medio Ambiente (Sedema) de la Ciudad de México como resultado de la presentación y evaluación de una declaratoria de cumplimiento ambiental; un informe preventivo; una manifestación de impacto ambiental (MIA), o un estudio de riesgo, según corresponda. Dicha autorización se emite con anterioridad a la realización de una obra o actividad cuando se satisfacen los requisitos legales establecidos para evitar o minimizar y restaurar o compensar los daños al ambiente.	Artículo 5 de la LAPT
Ciudad central	Área central de la Ciudad de México integrada por las alcaldías de Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, y Venustiano Carranza.	C. Salazar y J. Sobrino, “La ciudad central de la Ciudad de México: ¿espacio de oportunidad laboral para la metrópoli?”, <i>Estudios Demográficos y Urbanos</i> , El Colegio de México, vol. 25, núm. 3, sep-dic 2010, en: < https://bit.ly/3PoKlrn >
Evaluación de impacto ambiental	Procedimiento a través del cual la autoridad evalúa los efectos que una obra o actividad propuesta tendría sobre el medio ambiente en caso de llevarse a cabo.	Artículo 44 de la LAPT
Impacto ambiental	Modificación del ambiente ocasionada por la acción del hombre o de la naturaleza.	Artículo 5 de la LAPT
Manifestación de impacto ambiental	Documento mediante el cual se da a conocer, con base en estudios, el impacto ambiental, significativo y potencial que generaría una obra o actividad, así como la forma de evitarlo o atenuarlo en caso de que sea negativo.	Artículo 5 de la LAPT

Término	Definición	Referencia
Memoria técnica de proyecto	Memoria descriptiva integrada con información detallada del proyecto y documentación específica requerida, incluidos, entre muchos otros elementos: planos de geomorfología e hidrología, descripción del estado que guardan los ecosistemas y elementos naturales (por ejemplo, tipo de vegetación) del lugar en que se realizará el proyecto, así como localización de áreas naturales protegidas y suelos de conservación cercanos al mismo.	Artículo 41 del RIAR. <i>Lineamientos para elaborar la manifestación de impacto ambiental, modalidad específica</i> , Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental (DEIA) de la Dirección General de Regulación Ambiental (DGRA) de la Sedema, en: < https://bit.ly/30A35UE >.
Memoria descriptiva	Escrito impreso y en medio magnéticos que explica el anteproyecto que se está presentando, en su concepto general, e incluye la descripción de los distintos elementos que lo integran, su funcionalidad, sus áreas generales construidas y no construidas, el sistema constructivo que se plantea y los materiales de construcción que habrán de emplearse, al igual que los criterios aplicables a instalaciones hidráulicas, sanitarias, eléctricas y especiales.	Normas de Construcción de la Administración Pública de la Ciudad de México, libro 2 <i>Servicios técnicos</i> , parte 01 “Planeación y anteproyectos”, sección 02 “Anteproyectos”, capítulo 004: “Edificación”.

Notas aclaratorias

Debido a la extensión de algunas de las direcciones de páginas de internet referidas en este documento, y para facilitar la lectura, se utilizó la herramienta Bitly <<https://bitly.com/>> como abreviador del código URL. En todos los casos se verificó el funcionamiento de los vínculos correspondientes antes de remitir el proyecto de expediente de hechos a las Partes.

Los mapas y otras ilustraciones incluidas en este expediente de hechos se realizaron a partir de fuentes disponibles y su propósito es meramente ilustrativo.

A menos que se indique lo contrario, todos los documentos oficiales aquí citados se encuentran en los archivos del Secretariado. Asimismo, los números de página de la petición y la respuesta a los cuales se hace referencia corresponden a los de sus versiones originales en español.



1. Antecedentes de la petición

1. Los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN o “el Acuerdo”)¹ establecen un proceso que permite a cualquier persona u organización sin vinculación gubernamental, residente o establecida en Canadá, Estados Unidos o México, presentar una petición ante el Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (el “Secretariado de la CCA” o “Secretariado”) en la que se asevere que una Parte del Acuerdo está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental. El Secretariado de la CCA examina inicialmente la petición recibida para determinar si satisface los requisitos establecidos en el artículo 14(1) del Acuerdo. En caso de que la petición satisfaga tales requisitos, el Secretariado procede entonces a determinar si, de conformidad con las disposiciones del artículo 14(2), la petición amerita solicitar una respuesta de la Parte en cuestión. A la luz de la respuesta proporcionada por la Parte —si la hubiere—, y de conformidad con el artículo 15(1) del ACAAN, el Secretariado puede notificar al Consejo de la CCA que se amerita la elaboración de un expediente de hechos exponiendo las razones de tal recomendación. Si el Secretariado decide que es innecesaria la elaboración de un expediente de hechos —ante la existencia de ciertas circunstancias—, se dará por terminado el trámite de la petición.² Si el Consejo de la CCA así lo dispone, mediante el voto de las dos terceras partes de sus miembros, el Secretariado elaborará un expediente de hechos, conforme a las instrucciones recibidas.
2. El 1 de julio de 2020 entraron en vigor el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC o “el Tratado”) y el Acuerdo de Cooperación Ambiental (ACA). En virtud del artículo 2(3) del ACA, la CCA “continuará operando bajo las modalidades vigentes a la fecha de entrada en vigor [del ACA]”. Este expediente de hechos se preparó en conformidad con las disposiciones del artículo 15 del ACAAN.
3. El 2 de febrero de 2018, las organizaciones Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C. y La Voz de Polanco, A.C. (en lo sucesivo, las “Peticionarias”) presentaron una petición ante el Secretariado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14(1) del Acuerdo.³ Las Peticionarias aseveran que las autorizaciones, permisos y concesiones del proyecto de construcción de la línea 7 del Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros “Metrobús Reforma” (en adelante, “proyecto Metrobús Reforma”), promovido por el gobierno mismo de la Ciudad de México (CDMX), se otorgaron “de forma opaca y en la ilegalidad”. Sostienen, en particular, que no se siguió el procedimiento establecido en la ley para la evaluación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma, actualmente concluido y en operación por parte de las autoridades de la Ciudad de México.
4. Luego de que el Secretariado solicitara la corrección de errores menores de forma en la petición,⁴ las Peticionarias hicieron los ajustes pertinentes. El 1 de mayo de 2018, el Secretariado determinó que la petición SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*) satisfacía los requisitos de admisibilidad establecidos en el artículo 14(1) del Acuerdo y, conforme a los criterios del artículo 14(2), ameritaba una respuesta de la Parte, por lo cual la solicitó al gobierno de México.⁵
5. El 26 de julio de 2018, el Secretariado recibió la respuesta de México en términos del artículo 14(3) del Acuerdo.⁶ Tras analizar la petición a la luz de dicha respuesta, el Secretariado consideró que ésta dejaba cuestiones centrales abiertas respecto de la aplicación efectiva de disposiciones de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal (LAPT) y del Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo (RIAR) de la CDMX en relación con supuestas deficiencias en la manifestación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma y, por consiguiente, el 17 de diciembre de 2018, determinó que la petición SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*) ameritaba la elaboración de un expediente de hechos en torno a las presuntas omisiones incurridas en la aplicación de las disposiciones en cuestión.⁷

6. El 18 de diciembre de 2020, mediante su Resolución 20-05, el Consejo giró instrucciones al Secretariado para preparar un expediente de hechos respecto de la petición SEM-18-002 en lo relativo a la aplicación efectiva de los artículos 47 y 53 de la LAPT y los artículos 41, 44, 50, 52, 54 y 62 del RIAR.⁸ El razonamiento del Consejo se resume a continuación.
7. Con relación a los artículos 44 y 46: fracciones IV a), VIII y IX de la LAPT, y 6, inciso D: fracción II (núm. 131) del RIAR, el Consejo observó que se trata de disposiciones cuyo principal objetivo es establecer la finalidad del proceso de evaluación de impacto ambiental, sentar las etapas del mismo y regular las modalidades en que se deberán realizar las manifestaciones de impacto ambiental. El Consejo concluyó que, en lo concerniente al proyecto Metrobús Reforma, no hubo una violación directa a tales disposiciones porque: a) se cumplió con la obligación de realizar una manifestación de impacto ambiental (MIA); b) ésta se realizó respecto de la construcción y operación de obras, instalaciones y actividades de carácter público, destinadas a la prestación de un servicio de transporte público, y c) en la elaboración de la MIA se cumplieron los requisitos establecidos en las disposiciones en cuestión. De ahí que el Consejo considerara improcedente preparar un expediente de hechos en lo concerniente a tales disposiciones incluidas en la recomendación del Secretariado.⁹
8. Respecto de las disposiciones materia de este expediente de hechos —artículos 47 y 53 de la LAPT, y 41, 44, 50, 52, 54 y 62 del RIAR— el Consejo consideró la aseveración de las Peticionarias sobre las presuntas omisiones de la Sedema en su aplicación efectiva por haber emitido la autorización de impacto ambiental (AIA) del proyecto Metrobús Reforma sin que se hubieran identificado adecuadamente las diversas medidas de prevención, mitigación y compensación de los impactos ambientales.¹⁰
9. El Consejo consideró, asimismo, que aun después de que quedara asentado que la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) había fallado en dar cumplimiento a una resolución de la Secretaría del Medio Ambiente (Sedema) de fecha 20 de septiembre de 2016 en la que se asentaron diversas omisiones de la MIA, dicha autoridad ambiental otorgó la AIA. En dicha autorización, la Sedema incorporó las omisiones de la MIA como condicionantes que debían cumplirse antes del inicio del proyecto. En virtud de dichas consideraciones, el Consejo determinó procedente la elaboración de un expediente de hechos con respecto a los artículos 47 y 53 de la LAPT, y 41, 44, 50, 52, 54 y 62 del RIAR.¹¹
10. En apego al artículo 15(5) del Acuerdo, el Secretariado presentó al Consejo el proyecto de expediente de hechos de la petición SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*) el 26 de julio de 2022, fecha a partir de la cual las Partes dispusieron de un plazo de 45 días hábiles para hacer observaciones sobre la exactitud del documento.
11. Con fechas 24 y 28 de octubre de 2022, Canadá y México presentaron, respectivamente, sus comentarios respecto de la exactitud del proyecto de expediente de hechos. Por su parte, Estados Unidos informó el 29 de septiembre de 2022 que no tenía observaciones. En conformidad con el artículo 15(6) del Acuerdo, el Secretariado incorporó las observaciones procedentes en la versión final del expediente de hechos y, el 10 de enero de 2023, lo presentó al Consejo para su voto conforme al artículo 15(7). En conformidad con el inciso 19.8 de las Directrices, el Consejo podrá votar si se pone a disposición del público la versión final del expediente de hechos, normalmente dentro de un término de 60 días hábiles contados a partir de la entrega de dicha versión final.

2. Alcance del expediente de hechos

12. Atendiendo a la Resolución de Consejo 20-05, el presente expediente de hechos aborda cuestiones de aplicación efectiva de las siguientes disposiciones de la legislación ambiental en lo referente a supuestas deficiencias de la manifestación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma:

- artículo 47 de la LAPT, en relación con la descripción de las obras; la vinculación con la normativa aplicable; la identificación, descripción y evaluación de los impactos al ambiente, y las medidas de prevención y mitigación correspondientes;
- artículo 53 de la LAPT, en lo concerniente al ejercicio de facultades de la Sedema de la Ciudad de México para negar la autorización en el caso de que la evaluación de impacto ambiental no garantice la integridad del ambiente;
- artículo 41 del RIAR, por cuanto a la información aplicable a toda MIA en modalidad específica;
- artículo 44 del RIAR, respecto de la documentación que debe anexarse a una MIA;
- artículos 50 y 54 del RIAR, en relación con la posibilidad de someter “por única vez” modificaciones al proyecto propuesto en una MIA, así como la manera en que éstas han de considerarse;
- artículo 52 del RIAR, respecto de las visitas al sitio del proyecto durante la preparación de la correspondiente MIA, y
- artículo 62 del RIAR, por cuanto a las medidas preventivas y de mitigación o compensación propuestas por la promovente del proyecto, al igual que los proyectos de alternativas de adecuación o modificación al proyecto original que fueren propuestos.



Foto: Shutterstock, Nelson Antoine.

13. El texto completo de la Resolución de Consejo 20-05 se puede consultar en el apéndice 1 de este expediente de hechos. Asimismo, el texto de las disposiciones de la LAPT y del RIAR materia de este expediente de hechos puede consultarse en el apéndice 3.
14. El artículo 21(1)(a) del ACAAN establece que, cuando así lo soliciten el Consejo o el Secretariado, cada una de las Partes “pondrá a su disposición, sin demora, cualquier información en su poder que se le haya solicitado para la elaboración de un informe o expediente de hechos, incluso la información sobre su cumplimiento y aplicación”. Con base en lo anterior, el Secretariado solicitó a México información para la elaboración del presente expediente de hechos, específicamente mediante una carta de fecha 12 de enero de 2021, dirigida al titular de la Unidad Coordinadora de Asuntos Internacionales (UCAI) de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat).¹² Asimismo, se solicitó información a la Sedema.¹³
15. Las respuestas de la Sedema¹⁴ y de la Semarnat,¹⁵ en las que se dio contestación parcial a la solicitud del Secretariado, se recibieron el 20 de abril de 2021. La información contenida en los comunicados de ambas dependencias fue sustancialmente la misma.
16. Con el fin de allegarse de información adicional necesaria para la preparación del expediente de hechos, el Secretariado efectuó una reunión de trabajo y visita de campo a las instalaciones del proyecto Metrobús Reforma el 18 de agosto de 2021. En dicha reunión —que contó con la participación de representantes de la Sobse y de la Sedema—¹⁶ se solicitó información en poder de ambas instancias gubernamentales, en apego al artículo 21(1)(a) del ACAAN.¹⁷ Asimismo, se acordó que la entrega de la documentación pertinente se efectuaría mediante solicitudes ingresadas a través de la Plataforma Nacional de Transparencia (PNT).¹⁸ Al momento de someter el proyecto de expediente de hechos al Consejo, y a más de un año de la solicitud de información, seguían pendientes las respuestas por parte de la Sobse y la Sedema.
17. El Secretariado realizó numerosas gestiones a fin de obtener acceso a la documentación necesaria para la preparación del expediente de hechos. El resumen de tales acciones se encuentra en el apéndice 6 de este expediente de hechos.
18. Con fechas 23 y 24 de marzo de 2022, el Secretariado informó al Comité General Permanente del Consejo de la CCA sobre los esfuerzos realizados para la obtención de la información en posesión de la Sobse¹⁹ y proporcionó la línea de tiempo de todas las solicitudes presentadas a través de la PNT y a la Sobse.²⁰
19. El Secretariado no recibió respuesta a su última solicitud de información del 23 de marzo de 2022. Los siguientes documentos relativos al proyecto Metrobús Reforma no se consiguieron durante el proceso de recopilación de información para preparar el expediente de hechos y, por lo tanto, no fue posible su inclusión:
 - a. Oficio de autorización de inversión
 - b. Autorización presupuestal por obra
 - c. Propuesta arquitectónica²¹
 - d. Proyecto ejecutivo completo
 - e. Oficios de aviso de inicio de los trabajos de la Sobse a la Sedema; del contratista del proyecto a la Sobse, y de la Sobse a la contraloría
20. El Secretariado preparó el presente expediente de hechos con base en la información sometida tanto por la Semarnat como por la Sedema el 20 de abril de 2021. El Secretariado hace la aclaración pertinente en los casos en que le fue imposible acceder a información pública gubernamental.

21. En conformidad con el artículo 15(4) del ACAAN, el Secretariado ha tomado en cuenta toda la información proporcionada por México; la información pertinente de naturaleza técnica, científica y otra disponible al público, presentada por personas y organizaciones interesadas, y también aquella otra preparada por el Secretariado y por expertos independientes.

2.1 Legislación ambiental en cuestión

22. Las disposiciones materia del expediente de hechos autorizado por el Consejo de la CCA en su resolución 20-05 forman parte de la normativa sobre impacto ambiental de la Ciudad de México (en conjunto, la “legislación ambiental en cuestión”). La Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal (LAPT) y el Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo (RIAR) se publicaron en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 13 de enero de 2000 y el 26 de marzo de 2004, respectivamente.
23. Las disposiciones de la LAPT consideradas en el expediente de hechos: i) establecen los elementos mínimos que deberá contener la MIA para aquellos proyectos que requieran autorización de impacto ambiental (artículo 47), y ii) señalan el contenido que podrá constar en una resolución, derivada de un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, realizado por la Sedema (artículo 53).
24. Las disposiciones del RIAR incluidas en el expediente de hechos: i) señalan los elementos que deberá contener la MIA en modalidad específica (artículo 41); ii) establecen cuál es la documentación necesaria que deberá acompañar el formato de solicitud de autorización de impacto ambiental (artículo 44); iii) prevén las acciones que proceden en caso de que la MIA presente insuficiencias (artículo 50); iv) contienen las causas para realizar visitas de inspección, así como su ejecución (artículo 52); v) regulan las modificaciones a un proyecto durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental (artículo 54), y vi) señalan los elementos que la Sedema considera al momento de la evaluación de las manifestaciones de impacto ambiental (artículo 62).
25. Es preciso considerar, asimismo, el procedimiento de evaluación de impacto ambiental; la clasificación de obras y actividades que requieran autorización de impacto ambiental, y el listado de aquellas obras o actividades para las que es necesario obtener autorización en materia de impacto ambiental antes de proceder a su ejecución.²²
26. Deben tenerse en cuenta, además, el concepto de *evaluación de impacto ambiental* y la modalidad de *estudio de impacto ambiental* (EIA) correspondiente (véase al respecto el apartado “Terminología” al inicio del expediente de hechos).
27. El procedimiento de evaluación de impacto ambiental se inicia mediante la presentación del estudio de impacto ambiental y concluye con la resolución emitida por la autoridad ambiental, siendo varias las modalidades de EIA posibles.²³
28. Como se señaló ya, el texto de la legislación ambiental en cuestión puede consultarse en el apéndice 3.



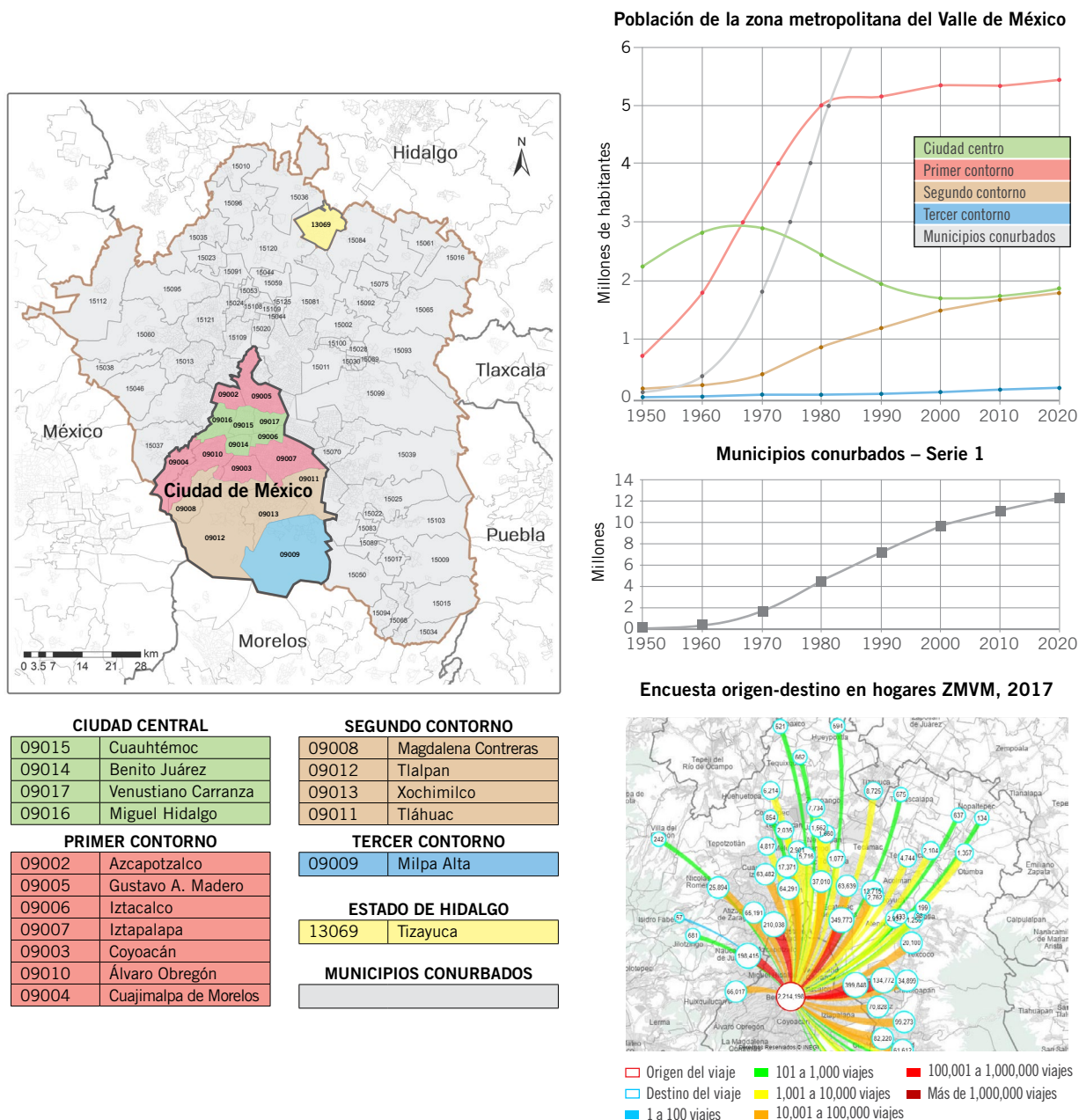
3. Descripción del área de interés y del proyecto Metrobús Reforma

29. A decir de algunos investigadores, el sistema de transporte colectivo denominado Metrobús en la Ciudad de México (otrora Distrito Federal) no puede analizarse aisladamente, sino que se debe considerar en el contexto del desarrollo urbano de dicha urbe, toda vez que su creación se dio en un momento en el que la gran ciudad se estaba redefiniendo.²⁴ El siguiente apartado expone el contexto de crecimiento de la Ciudad de México.

3.1 El Metrobús en el contexto del desarrollo de la Ciudad de México

30. A principios de la década de los ochenta se inició una política de redensificación del entonces Distrito Federal con el propósito principal de detener la expansión urbana.²⁵ La justificación era que el centro de la Ciudad de México estaba experimentando un proceso de despoblamiento, mientras que se observaba un significativo crecimiento de los municipios conurbados del Estado de México, así como de los contornos externos del Distrito Federal, con afectación del suelo de conservación en ambas entidades federativas. El aumento en el número de habitantes en la Zona Metropolitana del Valle de México ha generado la necesidad de contar con transporte público eficiente hacia el centro de la ciudad a través de las avenidas Reforma e Insurgentes. En un estudio encomendado por los gobiernos de la CDMX y del Estado de México, se documentó información sobre la movilidad espacial en la ciudad.²⁶
31. En la figura 1, elaborada con base en datos del Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (ahora CDMX) y del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), se presenta una gráfica que muestra la variación de la población en los contornos de la Ciudad de México entre 1950 y 2020. La curva roja en la gráfica y la zona sombreada roja en el mapa corresponden a la ciudad central.
32. El tercer contorno de la ciudad y los municipios conurbados del Estado de México han continuado su crecimiento poblacional a tasas muy altas, aunque en los últimos años ya se empieza a notar una disminución en este parámetro. La tasa de crecimiento poblacional en el tercer contorno de la ciudad pasó de 50% entre 1990 y 2000 a 17% de 2010 a 2020, mientras que la de los municipios conurbados del Estado de México pasó de 58% en la década de 1980 a 1990 a 11% de 2010 a 2020.
33. La figura 1 se complementa con información del Inegi relativa al origen-destino de viajes o desplazamientos en la CDMX: la aplicación en el *Mapa Digital de México* de dicha institución permite visualizar el total de viajes generados en cada área geográfica.
34. En el año 2000 se estableció una directriz de política pública conocida como el Bando Informativo número 2 (“Bando 2”), por la que se informó que se promovería el crecimiento poblacional en las delegaciones Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza con el objetivo de aprovechar la infraestructura y servicios subutilizados, y que se restringiría la construcción de unidades habitacionales y desarrollos comerciales hacia el sur de la delegación Benito Juárez.²⁷
35. Esta política se instrumentó a través de los Programas Delegacionales y Parciales de Desarrollo Urbano: por un lado, brindando facilidades para el desarrollo residencial en la ciudad central y, por el otro, congelando la construcción de nuevos desarrollos residenciales en las delegaciones hacia donde se creía estaba migrando la población del centro de la ciudad.²⁸
36. La política de densificación concuerda con una tendencia global que considera que las ciudades compactas tienen ciertas ventajas: movilidad más eficiente, uso de tierra más eficiente, mayor sustentabilidad ambiental, mayor igualdad social y mayores oportunidades económicas.²⁹ Pero en realidad, la densificación

Figura 1. Contornos, población y distribución geográfica de la Ciudad de México y municipios conurbados, y origen-destino de desplazamientos en la ZMVM



Fuente: Inegi (2017), “Encuesta origen-destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México”, *Mapa Digital de México*, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en: <<http://gaia.inegi.org.mx/mdm6/?s=MTM4MjExMzc=>>>; Paquette (2008), “El Metrobús en el contexto de la redensificación urbana: implicaciones y oportunidades”, con base en: Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, 1996, *Diario Oficial de la Federación*, 15 de julio de 1996, disponible en: <<https://bit.ly/3UBjprQ>>.

resultará en diferentes efectos para distintas ciudades, por lo que no sólo es necesario adaptar las estrategias de densificación para cada ciudad, sino que se deben considerar los riesgos que dicha densificación implica y prever planes de acción en caso de que resulte en impactos negativos. Cabe señalar que otra corriente de pensamiento que prevaleció hasta la década de los noventa postulaba que la densidad poblacional era el origen de los innumerables problemas que padecían las ciudades. Por su parte, la agenda de ONU-Hábitat enuncia el compromiso de fomentar el desarrollo de instrumentos de planificación y diseño urbanos que apoyen “un nivel adecuado de compacidad y densidad urbana”, aun cuando no se define qué es un *nivel adecuado*. Asimismo, partiendo de la premisa de que el derecho a la movilidad es un derecho humano, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos ha reconocido que el Estado “tiene la obligación de proporcionar los mecanismos adecuados para el goce del derecho de todos al libre tránsito, propiciando que los distintos medios de transporte, públicos o privados, sean de calidad, eficientes, con criterios ambientales”.³⁰

37. Ahora bien, como se muestra en la gráfica 1, lo cierto es que se logró contener el despoblamiento de la ciudad central, y se redujo el crecimiento del primer y segundo contornos de la ciudad; sin embargo, el tercer contorno, que se puede catalogar como “rural con áreas de conservación”, siguió creciendo a un promedio de 3.5% anual de 2000 a 2010. En todo caso, fue la zona conurbada del Estado de México la que presentó el aumento de población más importante: 1.4 millones de habitantes en el periodo 2000-2010.³¹
38. Asimismo, debe tenerse en cuenta que varios de los municipios más poblados del Estado de México crecieron de manera acelerada, lo que ha dado lugar a presiones sociales y ambientales.³²
39. Otra consecuencia de la reurbanización del centro de la ciudad fue el aumento de precios de la vivienda en esa zona. El elevado precio de habitar en la zona central de la ciudad tiene dos consecuencias: por un lado, quienes pueden vivir ahí tienen empleos altamente remunerados que no corresponden al tipo de empleos que satisfacen los servicios que la zona demanda; por el otro, quienes pueden trabajar para satisfacer dichos servicios de baja remuneración no pueden vivir en esa zona y se ven obligados a desplazarse diariamente desde y hacia las periferias de la ciudad.³³
40. Desde 2000, la población ha aumentado sólo marginalmente tanto en la ciudad central, como en el primer y el segundo contorno de la ciudad. Se ha sugerido que las estrategias de densificación poblacional deberían considerar los flujos de empleos que atraen a más personas al núcleo urbano:³⁴ estas personas que diariamente deben viajar desde sus hogares a sus lugares de trabajo, y de regreso, incrementan la demanda de transporte en la zona, adicionalmente a la requerida por la movilidad interna propia de los habitantes locales.
41. En 2003, el gobierno del Distrito Federal identificó elementos de la estructura urbana que constituyeran problemáticas u oportunidades concretas para implementar una primera etapa del denominado “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús”. Con este propósito, se encomendó al Colegio de México un estudio que produjo un análisis multidimensional que, entre otros aspectos, consideró detalladamente la incorporación del Metrobús a lo largo de la avenida Insurgentes, en un contexto de redensificación habitacional de la ciudad central. En dicho estudio se evaluaron estrategias para potenciar la transformación de la Ciudad de México hacia una ciudad sustentable. Como se explica posteriormente, en 2004 se aprobó la creación del sistema de corredores confinados de transporte público Metrobús, cuya primera línea de autobuses de tránsito rápido se inauguró en 2005.³⁵
42. El 7 de febrero de 2007, el gobierno del entonces Distrito Federal anunció el término con el que concluiría la vigencia del Bando 2³⁶ y, poco después, se informó que la política derivada de dicho instrumento había concluido.³⁷ Tras someterse a consideración,³⁸ el Bando 2 quedó sin efecto mediante dictamen de la ALDF.³⁹

43. Con anterioridad a la promulgación del Bando 2, el desarrollo urbano en el Distrito Federal se regía por la Norma de Ordenación General número 26 (la “Norma 26”). Este instrumento normativo se aplicaba de acuerdo con los programas delegacionales de desarrollo urbano de 1997 en áreas con potencial de reciclamiento⁴⁰ y en colonias específicas señaladas en los propios programas delegacionales de desarrollo urbano.⁴¹ La Norma 26 no podía ser aplicada fuera de las delegaciones centrales de la ciudad,⁴² y en la práctica dejó sin efecto al Bando 2.⁴³
44. Aunque se ha logrado contener el despoblamiento de la ciudad central, su densidad poblacional no alcanzó los niveles que tenía en los años 60; en los contornos fuera de la ciudad central también se moderó el crecimiento, y hubo un significativo aumento de densidad poblacional en los municipios conurbados del Estado de México. Todo ello generó una intensa presión sobre el sistema de transporte colectivo en toda la ciudad. En ese contexto y por su mérito, la expansión del Metrobús ha continuado hasta la fecha como una alternativa de movilidad en la Ciudad de México.⁴⁴
45. Actualmente, el sistema de autobús rápido de la Ciudad de México está conformado por 7 líneas y un total de 279 estaciones; su extensión es de 164 km; da servicio a más de un millón ochocientos mil pasajeros por día (véase el cuadro 1), y cuenta con 830 autobuses que circulan sobre carriles exclusivos, incluidos los 90 autobuses de doble piso con certificación oficial ambiental Euro VI del Metrobús Reforma.⁴⁵ Además, el sistema Metrobús cuenta con planes estratégicos de género⁴⁶ y movilidad.⁴⁷ Recientemente se han iniciado pruebas con autobuses eléctricos lo que representaría un paso más hacia un sistema de cero emisiones directas a la atmósfera. La Línea 7 de Metrobús da servicio a más de 190 mil pasajeros diarios.⁴⁸

3.2 Desarrollo del sistema Metrobús

46. Los sistemas de autobuses de tránsito rápido (en inglés: *bus rapid transit*, BRT) son considerados como una respuesta económica al transporte masivo de pasajeros en localidades urbanas que se han expandido bajo esquemas de planeación desarticulados y con sistemas de transporte insuficientes o desorganizados, que generan continuos congestionamientos de tránsito.⁵⁰
47. El sistema BRT tuvo sus orígenes en 1974 en Curitiba, Brasil.⁵¹ Desde 1965 se había preparado un plan de desarrollo urbano para esa ciudad que modificaba el modelo de crecimiento radial por uno que incentivaba el crecimiento lineal creando ejes estructurales de norte a sur y de este a oeste. Con esta expansión urbana lineal, se lograría la descentralización del comercio y los servicios, pero se necesitaría implementar un nuevo sistema de transporte público en esos ejes, mismo que posibilitaría su uso como elemento inductor del crecimiento propuesto. Así nació formalmente el primer sistema BRT.⁵²

Cuadro 1. Estadísticas del sistema Metrobús⁴⁹

Línea	Longitud (km)	Estaciones	Terminales	Demanda (pasajeros/día)
1	30	44	3	480,000
2	20	34	2	180,000
3	17	33	5	155,000
4	28	32	4	65,000
5	28.5	50	3	70,000
6	20	36	2	150,000
7	15	29	2	130,000
TOTAL	158.5	279		1,230,000

48. En 2002, conjuntamente con EMBARQ, del Centro Ross para Ciudades Sustentables del Instituto de Recursos Mundiales (WRI, por sus siglas en inglés), el gobierno del entonces Distrito Federal creó el Centro de Transporte Sustentable de la Ciudad de México (CTS México) para desarrollar un programa para el transporte sustentable en la Ciudad de México. Ese mismo año se planteó el reto de implementar en el Distrito Federal un sistema BRT —el Metrobús— como alternativa sustentable de transporte público para los habitantes de la gran ciudad.⁵³ Al año siguiente, en 2003, con asesoría del Centro de Transporte Sustentable de la Ciudad de México, el gobierno del Distrito Federal inició el análisis de viabilidad de varias líneas del sistema Metrobús.⁵⁴
49. El gobierno del entonces Distrito Federal justificó el sistema de corredores de transporte público Metrobús por la necesidad de mejorar radicalmente el autotransporte público de pasajeros en vialidades de la Ciudad de México con alta concentración de oferta y demanda. Asimismo, se aseveraba que este sistema BRT, de autobuses de tránsito rápido, contribuiría al cuidado del medio ambiente de la ciudad mediante la aplicación de nuevas tecnologías⁵⁵ y que sería congruente con la Ley de Movilidad, que dispone la incorporación gradual del transporte público concesionado a un sistema integrado, con articulación física, operacional, informativa, de imagen y de medio de pago, que funcione bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte.⁵⁶
50. El sistema Metrobús ofreció la oportunidad para aumentar el promedio de ocupación y la captación promedio de pasajeros por unidad, así como su rendimiento económico; obtener un mayor aprovechamiento de la capacidad vial; introducir un parque vehicular con tecnología de punta de muy bajas emisiones; permitir la continua comunicación y monitoreo desde un centro de control; ofrecer mejor accesibilidad al usuario y un servicio público de calidad, seguro, eficiente y más respetuoso ambientalmente, con mejor aprovechamiento de los recursos tiempo, espacio y energía, y, por ende, un impacto favorable en la calidad de vida de la población.⁵⁷
51. Para lograr lo anterior, el sistema Metrobús —al igual que cualquier otro sistema de corredores de transporte público de pasajeros— requirió modificaciones a la infraestructura vial a lo largo de sus rutas, modificaciones que podrían suponer cierta afectación ambiental, con elementos tales como el derribo de árboles y la generación de emisiones y residuos durante la construcción, entre otros. La LAPT exige una manifestación de impacto ambiental previa al inicio de obras para este tipo de proyectos.
52. El inicio prematuro de obras durante el proceso de implementación y construcción de corredores del sistema Metrobús se constató en diversos reportes obtenidos por el Secretariado, de los que se colige que algunos proyectos del sistema Metrobús iniciaron sin los permisos necesarios, particularmente los ambientales. Es así, por ejemplo, que la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT) del entonces Distrito Federal encontró en el año 2008 que las obras de la línea 1 del Metrobús, en la avenida Insurgentes, se inauguraron cuando no se contaba con el resolutivo de autorización del correspondiente estudio de impacto ambiental (EIA).⁵⁸
53. En el caso de otra línea del sistema Metrobús, documentos de la PAOT revelan casos de falta de comunicación entre dependencias del gobierno de la ciudad por cuanto a la debida autorización ambiental de las obras correspondientes.⁵⁹ En una de las 24 denuncias ciudadanas en materia de afectación de arbolado presentadas con relación a dicho proyecto, se pudo constatar que a cinco días de emitida la autorización condicionada de impacto ambiental, se llevó a cabo el derribo de 22 árboles,⁶⁰ sin que se contara con el fallo de licitación de infraestructura⁶¹ en el que se incluían las podas y el retiro de árboles que pudieran interferir con la construcción.⁶²

3.3 La línea 7 del Metrobús

54. En este apartado del expediente de hechos se describe el proyecto que dio origen a la petición sobre la aplicación efectiva de la legislación ambiental SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*). Específicamente, la petición aborda la supuesta falta de aplicación efectiva de la legislación ambiental en lo concerniente al proyecto de transporte público colectivo de pasajeros “Metrobús Reforma”, en la Ciudad de México.
55. El proyecto Metrobús Reforma fue aprobado por el titular de la Semovi del entonces Distrito Federal el 29 de junio de 2015,⁶³ como parte del denominado “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús”, a su vez aprobado por el secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal el 24 de septiembre de 2004.⁶⁴
56. Las Peticionarias aseveran que el proyecto Metrobús Reforma fue construido en supuesta violación de la legislación ambiental aplicable en materia de:
 - 1) impacto ambiental;
 - 2) manejo de vegetación y arbolado;
 - 3) protección del suelo;
 - 4) actividades en áreas de valor ambiental y áreas naturales protegidas;
 - 5) manejo de residuos, y
 - 6) emisiones a la atmósfera.

3.3.1 Situación geográfica

57. El corredor Metrobús Reforma que opera como línea 7 del Metrobús de la Ciudad de México tiene como extremos el Centro de Transferencia Modal (Cetram) Indios Verdes y la intersección del Paseo de la Reforma y el Anillo Periférico (Boulevard Manuel Ávila Camacho), con recorrido por las vialidades que se relacionan a continuación y que conforman el trazo del corredor:⁶⁵

En sentido norte – poniente

- i. Calzada Ticomán, desde la salida del Cetram Indios Verdes hasta su intersección con Calzada de los Misterios.
- ii. Calzada de los Misterios, desde su intersección con Calzada Ticomán hasta su intersección con la avenida Paseo de la Reforma.
- iii. Avenida Paseo de la Reforma, desde su intersección con Calzada de los Misterios hasta su intersección con el Anillo Periférico (Boulevard Manuel Ávila Camacho).

En sentido poniente – norte

- iv. Avenida Paseo de la Reforma, desde su intersección con el Anillo Periférico (Boulevard Manuel Ávila Camacho) hasta su intersección con Calzada de los Misterios.
- v. Calzada de los Misterios, desde su intersección con la avenida Paseo de la Reforma hasta su intersección con Fray Juan de Zumárraga.
- vi. Fray Juan de Zumárraga, desde su intersección con Calzada de los Misterios hasta su intersección con 5 de Febrero.
- vii. 5 de Febrero, desde su intersección con Fray Juan de Zumárraga hasta su intersección con Cantera.
- viii. Cantera, desde su intersección con 5 de febrero hasta su intersección con la Calzada de los Misterios y Calzada Ticomán.

ix. Calzada Ticomán, desde su intersección con la Calzada de los Misterios y Cantera hasta la entrada al Cetram Indios Verdes.

58. Sobre las vialidades que integran el trazo del corredor, quedaron reservados dos carriles, así como aquellos necesarios para realizar maniobras de cierre de circuito, incorporación y desincorporación de autobuses al servicio, además de todas aquellas vialidades necesarias para la operación del nuevo corredor.
59. La ubicación de las estaciones y terminales autorizadas para el ascenso y descenso de pasajeros en el corredor del Metrobús Reforma se presentan en el apéndice 5.

3.3.2 Principales avenidas del trazo del Metrobús Reforma

60. Probablemente la vía más emblemática de la Ciudad de México, la avenida Paseo de la Reforma ha sido declarada “Paseo Histórico Monumental de la Memoria de la Ciudad de México” por su enorme trascendencia como espacio de memoria colectiva, su gran valor histórico y sus cualidades estéticas y simbólicas. Su origen data de tiempos del Segundo Imperio Mexicano (1864-1867), concebida por el emperador Maximiliano de Habsburgo como elemento central de un proyecto de embellecimiento de la ciudad, con el propósito de crear un corredor comercial, financiero, residencial y cultural que, además,

Figura 2. Trazo del corredor Reforma



Fuente: Imágenes satelitales del Proyecto, mapa presentación L7MB.pdf, entregado al Secretariado de la CCA como anexo al oficio núm. SEDEMA/DGEIRA/DEIAR/001735/2021 (12 de abril de 2021).

conjuntara la infraestructura propia de la entonces modernidad con la naturaleza. El trazo original iniciaba en la estatua ecuestre de Carlos IV, conocida popularmente como “el Caballito”, y, siguiendo una línea recta, terminaba en la entrada del Bosque de Chapultepec, al pie del Castillo, con la probable intención del simbolizar el origen monárquico y el linaje real del sistema que en ese momento regía la nación. De hecho, inicialmente su uso fue exclusivo del emperador y los integrantes de su corte imperial, hasta que a la caída de Maximiliano se abrió oficialmente a toda la población. Su construcción —y, por consiguiente, composición final— se prolongó durante más de cuatro décadas, abarcando los periodos de reformatión del país y restauración de la república, seguidos del largo porfirismo, que finalmente concluiría con el movimiento revolucionario. Muchos trabajos de mejora y embellecimiento del ya para entonces llamado Paseo de la Reforma se realizaron entre 1900 y 1910, como preparativo para los festejos del centenario de la Independencia. El 16 de septiembre de 1910 el presidente Porfirio Díaz inauguró el emblemático Monumento a la Independencia, algunos meses antes de que acabara renunciando a la presidencia ante el avance del conflicto armado que cristalizó en la Revolución. En ese momento, la avenida contaba ya con importantes monumentos; en sus flancos habían sido plantados árboles como eucaliptos, fresnos y sauces, y se habían construido las cuatro rotondas entre la Glorieta de la Palma y la de avenida Juárez, de manera que el bulevar se había convertido en un espacio con monumentos escultóricos para rememorar épocas y personajes históricos del país.⁶⁶

61. En la actualidad, una alta concentración de capitales privados y transnacionales se asienta a lo largo de esta avenida, que tomó elementos del urbanismo más avanzado que existía en Europa a finales del siglo pasado. El tramo histórico cuenta con 72 pedestales sobre los que se ubican sendas esculturas de mexicanos ilustres de distintas épocas y de todos los estados de la República, y la avenida se prolongó de manera que se extiende ahora desde la zona de Nonoalco-Tlatelolco, en el norte, hasta la Fuente de Petróleos, al poniente, atravesando el área de valor ambiental Bosque de Chapultepec. La ampliación en este tramo obedeció a diversos factores como el establecimiento de nuevas colonias para la élite emergente tras el período revolucionario; la explosión demográfica de la ciudad durante el periodo de estabilidad y bonanza a mediados del siglo XX, y el desarrollo de destacados proyectos de infraestructura, como el Museo Nacional de Antropología.⁶⁷
62. Otra de las avenidas emblemáticas modificadas por la construcción del Metrobús Reforma es la Calzada de los Misterios, que conecta al Paseo de la Reforma con la Basílica de Guadalupe, en el norte de la Ciudad de México. El origen de la Calzada de los Misterios se remonta a la antigua ciudad prehispánica de Tenochtitlán. Asentada sobre una isla en el Lago de Texcoco, esta ciudad se dividía en barrios separados por calzadas que conectaban la isla con las riberas. La que actualmente es la Calzada de los Misterios, era antiguamente la Calzada Tepeyac —cuyo significado es “en la punta o nariz del cerro”—, en alusión al cerro del Tepeyac, adyacente a la calzada.⁶⁸
63. En el cerro del Tepeyac, los mexicas adoraron a Tonantzin, que en náhuatl significa “nuestra madre venerada”. Sin embargo, después de la conquista, con el objeto de reemplazar los valores religiosos de los nativos, los frailes franciscanos edificaron ahí la primera ermita erigida a la Virgen de Guadalupe. El asentamiento en esa área era conocido como *Tepeyacac* (Tepeaquilla), pero tiempo después tomó el nombre de Villa de Guadalupe. Esta zona se comunicaba con la Ciudad de México mediante la Calzada Tepeyac, a la que se otorgó en el siglo XVI la categoría de “camino real”. En 1675 surgió la idea de construir sobre este camino 15 capillas, dedicadas a las etapas de la vida de Jesús y de la Virgen María, acontecimientos o momentos significativos a los que se conoce como los Misterios del Santo Rosario. Finalmente, las capillas fueron sustituidas por torreones a los que se comenzó a aludir simplemente como “misterios”. De estilo barroco, el primer torreón o misterio construido sirvió de modelo para los demás

Foto 1. Avenida Paseo de la Reforma



Foto: Abel González, iStock, en: <<https://bit.ly/3zpygQU>>.

en cuanto a forma, dimensiones y adornos, variando el tema y las imágenes que ornaban los nichos y el remate. Durante las procesiones, padres y feligreses se detenían en cada torreón a recitar oraciones y luego continuaban al siguiente, cantando himnos y villancicos a la virgen. La distancia entre un misterio y otro (235 metros) se determinó en función del tiempo que se requería para los cantos entre rezo y rezo. En virtud de estos monumentos adoratorios, la vía se renombró como Calzada de Los Misterios y llegó a ser un paso obligado de virreyes y personajes distinguidos. Hoy día, solamente quedan ocho de los 15 torreones originales, en tanto que los otros siete son reconstrucciones.⁶⁹

64. La vegetación original de la Calzada de los Misterios consistía en árboles como el ahuejote (*Salix bonplandiana*), un tipo de sauce originario del centro-sur de México que en la época prehispánica servía para sostener las chinampas. No obstante, estos árboles se fueron perdiendo con el paso del tiempo, de manera que, hacia el año 2015, la calzada carecía de vegetación abundante y la mayor parte de su superficie se encontraba pavimentada. Con todo, a lo largo del camellón y de las banquetas había algunos árboles de varias especies —incluidos ciprés común o mediterráneo (*Cupressus sempervirens*), arce de hojas de fresno (*Acer negundo*), eucalipto (*Eucalyptus globulus*), pirul (*Schinus molle*) y hule (*Ficus elastica*)—, al igual que arbustos de especies como trueno verde (*Ligustrum lucidum*) y tuya o tulia (*Platycladus orientalis*), que junto con el ciprés eran de los de mayor abundancia en el camellón.⁷⁰

3.3.3 Áreas de valor ambiental

65. Para efectos de la LAPT, las áreas de valor ambiental (AVA) se definen como las *áreas verdes* “en donde los ambientes originales han sido modificados por las actividades antropogénicas y que requieren ser restauradas o preservadas, en función de que aún mantienen ciertas características biofísicas y escénicas, las cuales les permiten contribuir a mantener la calidad ambiental de la Ciudad”.⁷¹

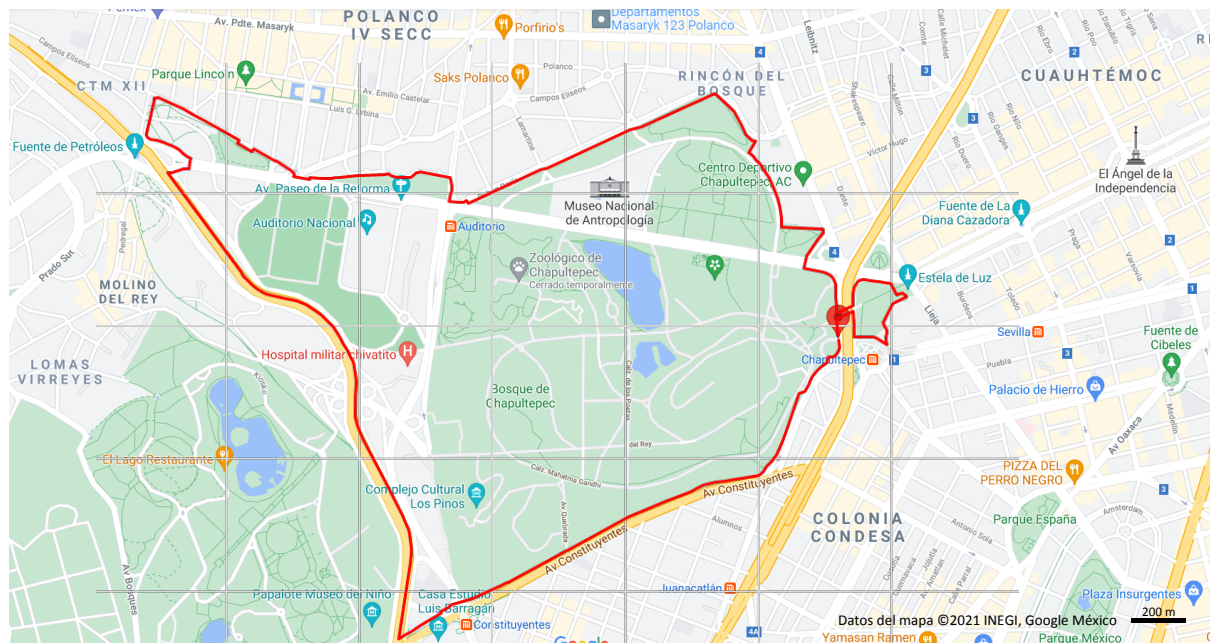
Foto 2. Calzada de los Misterios



Foto: Shutterstock, Aberu.Go.

66. Las AVA de competencia del Distrito Federal se categorizan como: a) bosques urbanos y b) barrancas.⁷²
67. La administración de las áreas de valor ambiental se rige por su respectivo programa de manejo, instrumento rector de planeación y regulación que establece las actividades, acciones y lineamientos básicos para el manejo y la administración del AVA en cuestión.⁷³
68. La atribución de expedir los decretos que establezcan áreas de valor ambiental de jurisdicción del Distrito Federal corresponde al jefe de gobierno del Distrito Federal (ahora Ciudad de México).⁷⁴
69. El 2 de diciembre del 2003 se publicó en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* un decreto mediante el cual se declaró como área de valor ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec, en una superficie de 686.018 hectáreas.⁷⁵
70. Casi tres años después, el 17 de noviembre de 2006, se publicó el programa de manejo del AVA con categoría de “bosque urbano” Bosque de Chapultepec.⁷⁶
71. La superficie que conforma el AVA Bosque de Chapultepec está comprendida en la poligonal que se describe en el *Decreto por el que se declara como área de valor ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec* y que se muestra esquemáticamente en la figura 3.
72. En la figura 4 se presenta un detalle de la poligonal del AVA Bosque de Chapultepec, en donde se aprecia que el parque Winston Churchill está incluido dentro de la superficie del área de valor ambiental. Como puede verse, el AVA en cuestión comprende zonas urbanas plenamente desarrolladas en la CDMX.
73. El 11 de julio de 2014, la jefatura de gobierno del entonces Distrito Federal emitió un decreto modificatorio de la poligonal que delimitaba el AVA Bosque de Chapultepec (el “Decreto de 2014”).⁷⁸
74. Cabe hacer notar que la LATP promueve la restauración de áreas verdes en donde los ambientes originales han sido modificados por las actividades antropogénicas.⁷⁹ En la petición se hace alusión al Decreto de 2014 y se argumenta su nulidad por contravenir a la LAPT en el sentido expuesto; asimismo, se argumenta que dicho decreto viola los derechos humanos a un medio sano y a la salud de los habitantes de la ciudad.⁸⁰
75. La figura 5 muestra el área afectada por el Decreto de 2014, en tanto que en la figura 6 se presentan, en acercamiento, el trazo de la línea 7 Metrobús Reforma y dicha área afectada.

Figura 3. Poligonal del AVA Bosque de Chapultepec



Fuente: Elaboración del Secretariado con base en Google Maps y con información obtenida del Decreto por el que se declara como área de valor ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec, publicado el 2 de diciembre de 2003 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

Figura 4. Detalle del AVA Bosque de Chapultepec a la altura del parque Winston Churchill⁷⁷



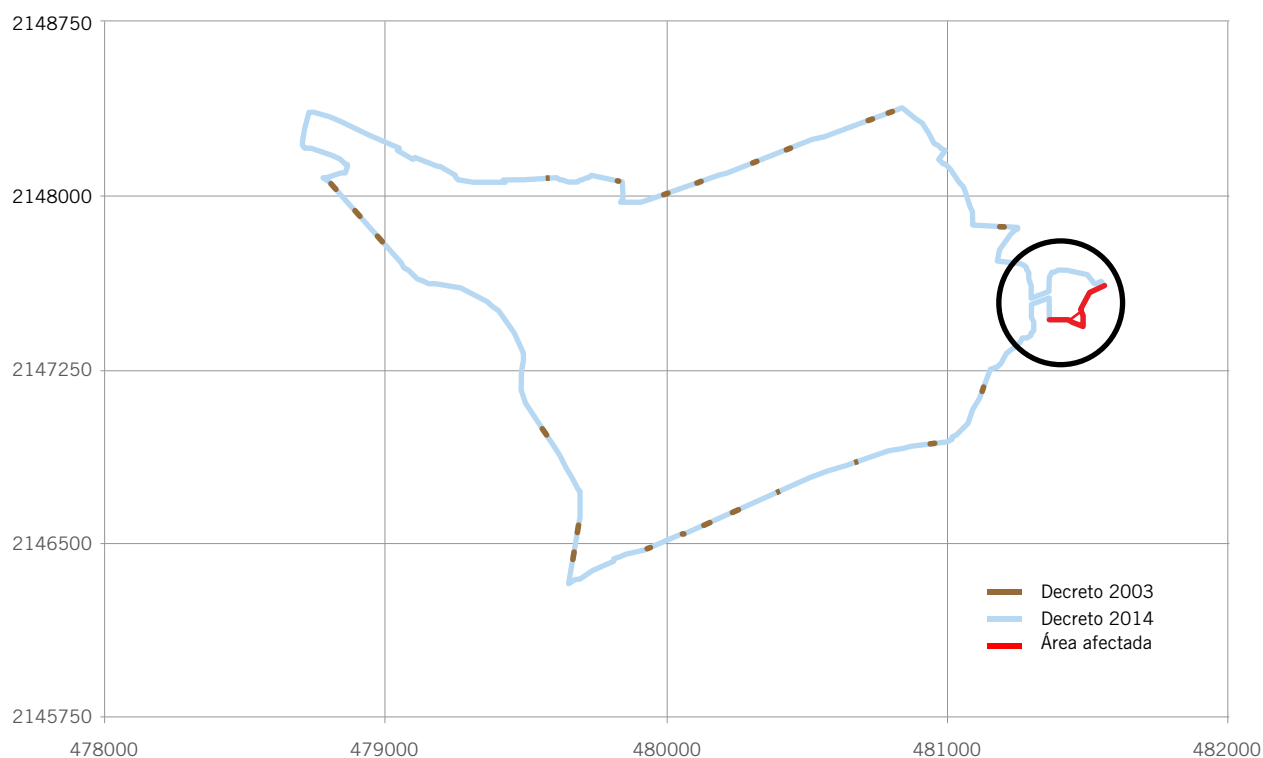
Fuente: Elaboración del Secretariado a partir de Google Maps.

76. Se observa que el área afectada por el Decreto de 2014 no forma parte del trazo de la línea Metrobús Reforma. También es importante señalar que el polígono original asignado al AVA Bosque de Chapultepec en 2003 no incluía el paradero de autobuses “metro Chapultepec”, mismo que data de décadas atrás.
77. El Decreto de 2014 fue emitido con el fin de permitir la realización del proyecto denominado “Cetram Chapultepec”, el cual consiste en la construcción y operación de una edificación de usos mixtos (oficina, hotel y comercio)⁸¹ que albergará el Centro de Transferencia Modal (Cetram) y que se desarrollará en dos torres —una de 49 niveles y otra de diez— y ocho sótanos. El análisis de dicho proyecto queda fuera del alcance del presente expediente de hechos.

3.3.4 Sobre los ahuehuetes

78. Durante el proceso de evaluación del proyecto Metrobús Reforma, se presentó información en torno a recomendaciones para el derribo de tres ahuehuetes en el trazo del proyecto Metrobús Reforma.⁸² En la Ciudad de México, algunos árboles, entre ellos el ahuehuate (*Taxodium mucronatum*), se consideran monumentos urbanísticos.⁸³
79. El ahuehuate o “viejo del agua” (del náhuatl *atl*: agua y *huehuatl*: viejo, antepasado) —también conocido como ciprés mexicano o ciprés de Moctezuma, sabino y, en algunos lugares, como tule— mereció

Figura 5. Área del AVA Bosque de Chapultepec afectada por el Decreto de 2014



El área del AVA Bosque de Chapultepec afectada por el Decreto de 2014 se muestra en rojo.

Figura 6. Área afectada por el Decreto de 2014 y trazo de la línea Metrobús Reforma



El área del AVA Bosque de Chapultepec afectada por el Decreto de 2014 se muestra en rojo.

Fuente: Elaboración del Secretariado a partir de Google Maps.

consideración muy especial desde la época prehispánica: para los habitantes del Valle de México los ahuehuetes eran árboles sagrados debido a, entre otras razones, su longevidad y su estrecha relación con el agua.⁸⁴ Las crónicas del fraile Diego Durán (1581) relatan que:

De las fuentes [de agua] que más caso hacían eran de las que salían a los pies de unos árboles que llamamos ‘sabinas’, que en su lengua llaman *ahuehuatl* [...] árboles muy grandes y coposos, de que los indios hacían mucho caso, por hallarse siempre a los pies de las fuentes [de agua], en lo cual fingían divinidad y misterio [...].⁸⁵

80. Es muy difundido el mito de que los ahuehuetes “llaman” al agua: la hacen brotar o subir del subsuelo. Casos muy emblemáticos son el del ahuehuete sagrado del santuario del Señor de Chalma, actualmente un importante centro religioso, en el que brota un caudaloso río, y el ahuehuete de Tepetitlán, Hidalgo, del cual se dice que fue sembrado en una zona muy árida, pero ahora alrededor del árbol hay un manantial.⁸⁶ Ciertamente, los hábitos y ecología de la especie están asociados con el agua. Adaptado a una diversidad de climas y altitudes (prospera desde casi el nivel del mar hasta los 2,500 m.s.n.m.), el ahuehuete suele crecer en las riberas de arroyos, ríos y lagos.
81. Los tlatoanis Nezahualcóyotl, Moctezuma y Cuitláhuac ordenaron en su tiempo la plantación de estos árboles en distintos puntos del valle de México.⁸⁷ Se afirma que el ahuehuete conocido como “El Sargento” fue sembrado cerca del año 1460 por Nezahualcóyotl, durante uno de sus paseos por el Bosque de Chapultepec. Se sabe, además, que el bosque de Chapultepec era considerado un lugar sagrado en donde la realeza solía descansar. También se atribuye a Nezahualcóyotl la plantación de una hilera de ahuehuetes en la Calzada del Rey, que continúa siendo una de las principales avenidas de la primera sección del bosque de Chapultepec.⁸⁸

82. Por constituir un elemento milenariamente presente en la historia del país, ligado indisolublemente a la cultura mexicana desde la época prehispánica hasta nuestros días, y por ser una especie nativa de muy amplia presencia geográfica, diseminada en prácticamente todo el territorio de la república mexicana, el ahuehuete fue designado árbol nacional de México en 1921.⁸⁹
83. Además de su majestuosa belleza, los ahuehuetes son los árboles más corpulentos y longevos que existen en México. Por ejemplo, el Árbol del Tule, en Oaxaca, ha vivido alrededor de dos mil años.⁹⁰ El ahuehuete de Lagos de Moreno, Jalisco, tiene alrededor de 370 años de edad y, por sus dimensiones colosales, constituye uno de los organismos con mayor biomasa en el planeta.⁹¹

3.4 Impacto ambiental del sistema Metrobús y otros sistemas BRT

84. La Sedema cuenta con algunas guías para la presentación de una manifestación de impacto ambiental,⁹² pero corresponde a los evaluadores responsables de la preparación de una MIA presentar la información relevante. En términos generales, la adecuada determinación de los impactos de un proyecto permite dictaminar su viabilidad, establecer medidas de mitigación e identificar impactos acumulativos y residuales asociados. Y, puesto que la identificación y evaluación de impactos puede realizarse empleando diferentes metodologías, corresponde al responsable técnico de cada proyecto seleccionar el método que a su juicio es el más apropiado para el proyecto en cuestión y justificar su aplicación.⁹³

Foto 3. Ahuehuete “El Sargento”



Foto: Another Believer, en conformidad con Creative Commons CC BY-SA 4.0, disponible en: <<https://bit.ly/3Pv44pt>>.

85. El sistema de corredores de transporte público de pasajeros de la Ciudad de México se ha desarrollado en un sitio cuyas condiciones naturales han sido modificadas en reiteradas oportunidades con respecto a las del entorno original. En tal sentido, es de esperar que en la implementación de un proyecto —en este caso, la nueva línea de Metrobús— los posibles impactos ambientales —lo mismo generados durante las fases de construcción, mantenimiento y desmantelamiento de la infraestructura del sistema, que derivados de la prestación del servicio de transporte— se circunscriban a impactos identificados en estudios previos, como los realizados en relación con las distintas líneas del sistema Metrobús de la Ciudad de México en operación, según se muestra en el cuadro 2.
86. Ciertos impactos ambientales dependen de cómo se realiza la actividad que los genera, de modo que durante la fase de diseño del proyecto es importante considerar elementos tales como:⁹⁴
- diseño de pavimentos y especificaciones de materiales;
 - definición de intersecciones, intercambios e interfaces modales;
 - diseño geométrico que incluya alineaciones de vías coordinadas, secciones transversales adecuadas y distancias de visión;
 - diseño de drenaje, incluida la escorrentía de aguas pluviales;
 - diseño del borde de la vía de tránsito, lo que incluye franjas medianas, mobiliario vial, iluminación y señales, instalaciones para peatones y bicicletas, paisajismo y barreras acústicas, y
 - diseño geotécnico, como diseño de movimiento de tierras.
87. Asimismo, puede haber impactos ambientales que no ocurren directamente en el sitio del proyecto, sino en zonas donde se realiza la extracción de materiales. Ello debe tomarse en consideración y ponerse en perspectiva al examinar los impactos positivos de los sistemas BRT de autobuses de tránsito rápido.⁹⁵
88. Otros aspectos por considerar comprenden: utilización y afectación de recursos no renovables y renovables, incluidos recursos hídricos; requerimientos y consumo de energía eléctrica; generación de residuos peligrosos y no peligrosos; emisión de dióxido de carbono equivalente, así como de partículas de materia fina y sustancias que agotan la capa de ozono; potencial de formación de oxidantes fotoquímicos; acidificación; oxidación fotoquímica; eutrofización, y ecotoxicidad.
89. Finalmente, es necesario también considerar los impactos ambientales positivos de los sistemas BRT de autobuses de tránsito rápido, como el Metrobús de la Ciudad de México, entre los cuales figura —por tratarse de la afectación más significativa— la reducción de emisiones en la fase de operación, tanto de contaminantes criterio (impacto en la calidad del aire), como de gases de efecto invernadero (impacto en materia de cambio climático). Al igual que otras grandes urbes en todo el planeta, la Ciudad de México enfrenta un sinnúmero de desafíos y problemas a resolver a fin de mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero —generadas directa e indirectamente, sobre todo como resultado de la utilización de combustibles fósiles en sectores tan diversos como la industria, el transporte y la generación de electricidad, entre otros— y, al mismo tiempo, promover acciones de adaptación al cambio climático. Las medidas de mitigación son un elemento fundamental de las estrategias de desarrollo para disminuir la vulnerabilidad ante el cambio climático y, en ese sentido, el gobierno de la CDMX ha buscado orientar y mejorar la movilidad de la ciudad mediante regulación de uso del suelo y planeación de servicios urbanos e infraestructura, incluidos sistemas de transporte público atractivo y eficiente como el BRT y otras formas no motorizadas de desplazamiento con impactos positivos en materia de calidad del aire y reducción no solamente de emisiones contaminantes, sino también de la congestión vehicular.

Cuadro 2. Identificación de impactos de diversas actividades asociadas a proyectos del sistema Metrobús en la Ciudad de México⁹⁶

Etapas	Actividades del proyecto	Impacto
Preparación del sitio	Despalmes y retiro de arbolado	Disminución de capas vegetal y arbórea Desplazamiento de la fauna
	Demoliciones de banquetas y pavimentos	Generación de residuos de construcción Generación de partículas suspendidas y gases de combustión Altos niveles de ruido
	Excavación para andenes y base de carril confinado	Generación de residuos de excavación Compactación de suelo, erosión Disminución de áreas de recarga Generación de partículas suspendidas y gases de combustión Altos niveles de ruido
	Confinamientos de obra y desvíos de tránsito	Alteración del paisaje Aumento de emisiones vehiculares por congestionamiento
Construcción de terminales y estaciones	Cimentación	Generación de partículas suspendidas y gases de combustión Altos niveles de ruido Alteraciones a la geomorfología original del suelo Generación de residuos de construcción
	Construcción de bajo andén y pasarelas de acceso	Generación de partículas suspendidas y gases de combustión Altos niveles de ruido Generación de residuos de construcción
	Estructura metálica, techumbre y acabados	Disminución de áreas de recarga
	Instalaciones, señalamientos y equipamiento	Disminución de áreas de recarga
Carril confinado	Concreto hidráulico y carpeta asfáltica	Generación de partículas suspendidas y gases de combustión
	Cimbras y colado de banquetas	Altos niveles de ruido Generación de partículas suspendidas y gases de combustión Alteración del paisaje Generación de residuos sólidos Generación de agua residual
	Podas	Disminución de capas vegetal y arbórea Desplazamiento de la fauna
Operación y mantenimiento	Uso y prestación del servicio	Generación de residuos sólidos Generación de residuos de manejo especial Generación de agua residual Demanda de agua potable Modificación de patrones sociales Reducción de emisión de gases de combustión Movilidad urbana
	Mantenimiento	Generación de residuos

4. Acciones emprendidas por México para aplicar la legislación ambiental en cuestión

90. A continuación, se describen las acciones de aplicación instrumentadas por México con relación a los artículos 47 y 53 de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra (LAPT) y 41, 44, 50, 52, 54 y 62 del Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo (RIAR) de la CDMX. Se destaca que, para la preparación de este apartado del expediente de hechos, el Secretariado solicitó información a la Sobse y obtuvo respuesta a algunas de sus solicitudes (véanse el apartado 2 [*supra*] y el apéndice 4 [*infra*]).

4.1 Antecedentes

91. El 24 de agosto de 2016, la Dirección General de Proyectos Especiales (DGPE) de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) de la Ciudad de México (en adelante, “DGPE-Sobse”) presentó ante la entonces Dirección General de Regulación Ambiental (DGRA) de la Secretaría del Medio Ambiente (Sedema) de la misma ciudad (en adelante, “DGRA-Sedema”), la solicitud de evaluación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma, mediante una manifestación de impacto ambiental (MIA) en su modalidad específica.⁹⁷ El proyecto de transporte público colectivo en cuestión se desarrollaría en la Ciudad de México para conectar, por medio de un sistema de autobús rápido, la avenida Paseo de la Reforma (centro) con la Calzada de los Misterios (norte). Al respecto, deben tenerse en cuenta las siguientes “declaratorias” emitidas por el gobierno capitalino:
- Declaratoria de modificación a la declaración de área de valor ambiental “Bosque de Chapultepec” bajo la categoría de “bosque urbano” del 11 de julio de 2014.⁹⁸
 - Declaratoria del 21 de junio de 2016, publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, sobre la necesidad del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el corredor “Metrobús Reforma”.⁹⁹
92. El 20 de septiembre de 2016, la DGRA-Sedema solicitó a la DGPE-Sobse información adicional sobre el proyecto. La solicitud contenía 42 puntos para su desahogo, entre los que destacan: objetivos y justificación del proyecto; un programa (legible) de calendarización de obra; memoria descriptiva del proyecto; memoria descriptiva de obras incluidas en el proyecto, e inversión destinada a las medidas de mitigación, prevención y compensación.¹⁰⁰
93. Asimismo, la DGRA-Sedema hizo saber a la DGPE-Sobse que, en términos del artículo 50 del RIAR, la solicitud de aclaraciones al promovente del proyecto sólo se puede hacer “por única vez” cuando existan insuficiencias en la MIA.¹⁰¹
94. El 14 de octubre de 2016, la DGPE-Sobse presentó su respuesta al requerimiento formulado por la DGRA-Sedema.¹⁰² En varios apartados de su respuesta, la promovente manifestó que no contaba con un proyecto ejecutivo y que en ese momento únicamente se tenía un anteproyecto, o bien que, por encontrarse el proyecto sujeto a un proceso de licitación, no se contaba con la información requerida. Así, la información faltante del proyecto Metrobús Reforma incluyó la descripción obras asociadas en el área del proyecto;¹⁰³ la memoria descriptiva del proyecto¹⁰⁴ y de las obras asociadas,¹⁰⁵ y la inversión requerida para el proyecto, con indicación del monto destinado a las medidas de mitigación, prevención y compensación,¹⁰⁶ entre otros.
95. El 30 de noviembre de 2016, la DGRA-Sedema emitió una resolución administrativa de impacto ambiental respecto del proyecto Metrobús Reforma (es decir, la autorización de impacto ambiental o AIA), mediante

la cual autorizó “condicionadamente” la construcción y operación del sistema de autobús rápido en la avenida Paseo de la Reforma, desde la Fuente de Petróleos hasta Indios Verdes.¹⁰⁷ La AIA comprende, entre otros aspectos: la habilitación de dos carriles confinados de una longitud de 15 km, en una superficie de 99,282.40 m²; la construcción de 26 estaciones de paso y seis estaciones terminales, y la rehabilitación de la vialidad, en una superficie de 274,167.91 m², y de las banquetas, en una superficie de 41,541.00 m². El área del proyecto abarca una superficie total de 523,151.83 m², incluida el área de influencia, y comprende las —hoy día— alcaldías de Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.¹⁰⁸

4.2 Manifestación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma

96. El artículo 47 de la LAPT establece que, para obtener la correspondiente autorización en materia de impacto ambiental de cualquier obra o actividad, los interesados deberán presentar ante la Secretaría un estudio o manifestación de impacto ambiental en la modalidad que corresponda, antes de dar inicio a los trabajos en cuestión. Dicha disposición estipula que el estudio debe contener por lo menos los siguientes elementos:
 - i. Nombre, denominación o razón social [...] de quien pretenda llevar a cabo la obra o actividad objeto de la manifestación [ambiental] y nombre [...] de la persona física o moral responsable de [elaborarla ...]
 - ii. Descripción de la obra o actividad proyectada [...]
 - iii. Aspectos generales del medio natural y socioeconómico del área donde pretenda desarrollarse la obra o actividad
 - iii bis. Delimitación y justificación del área de influencia del proyecto
 - iv. Vinculación con las normas y regulaciones sobre uso del suelo en el área correspondiente
 - v. Identificación, descripción y evaluación de los impactos ambientales que ocasionaría la ejecución del proyecto o actividad, en sus distintas etapas, determinando los indicadores ambientales del proyecto
 - vi. Medidas de prevención y mitigación para los impactos ambientales identificados en cada una de las etapas, así como el escenario ambiental modificado.¹⁰⁹
97. Por cuanto a “la modalidad que corresponda” a la que alude el artículo 47 de la LAPT, la misma ley establece diversas modalidades posibles para los estudios de impacto ambiental, entre las que se incluye la MIA específica.
98. La modalidad correspondiente para la presentación de un EIA se establece conforme al reglamento aplicable —en este caso, el RIAR—; asimismo, podrá precisarse en manuales de trámites y servicios, guías técnicas, formatos y acuerdos administrativos correspondientes.
99. El RIAR establece que las MIA se presentarán en la modalidad específica cuando se refieran a programas, obras o actividades incluidos en dicho reglamento.
100. Al respecto, la declaratoria de necesidad de la línea 7 del Metrobús constituye un *programa*, y tanto la obra vial como la operación del Metrobús se ubican en o atraviesan —ambas— el *área de valor ambiental* del Bosque de Chapultepec.
101. En virtud de lo anterior, la manifestación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma se presentó en modalidad específica.¹¹⁰
102. Por cuanto a las manifestaciones de impacto ambiental en modalidad general, el RIAR estipula la información que deben contener, incluidos elementos como: descripción de las obras; programas de

preparación del sitio; retiro de árboles; montos destinados a la prevención; mitigación y compensación de impactos ambientales; tipo y cantidad de recursos naturales susceptibles de afectación, y plan de manejo de residuos, entre otros.

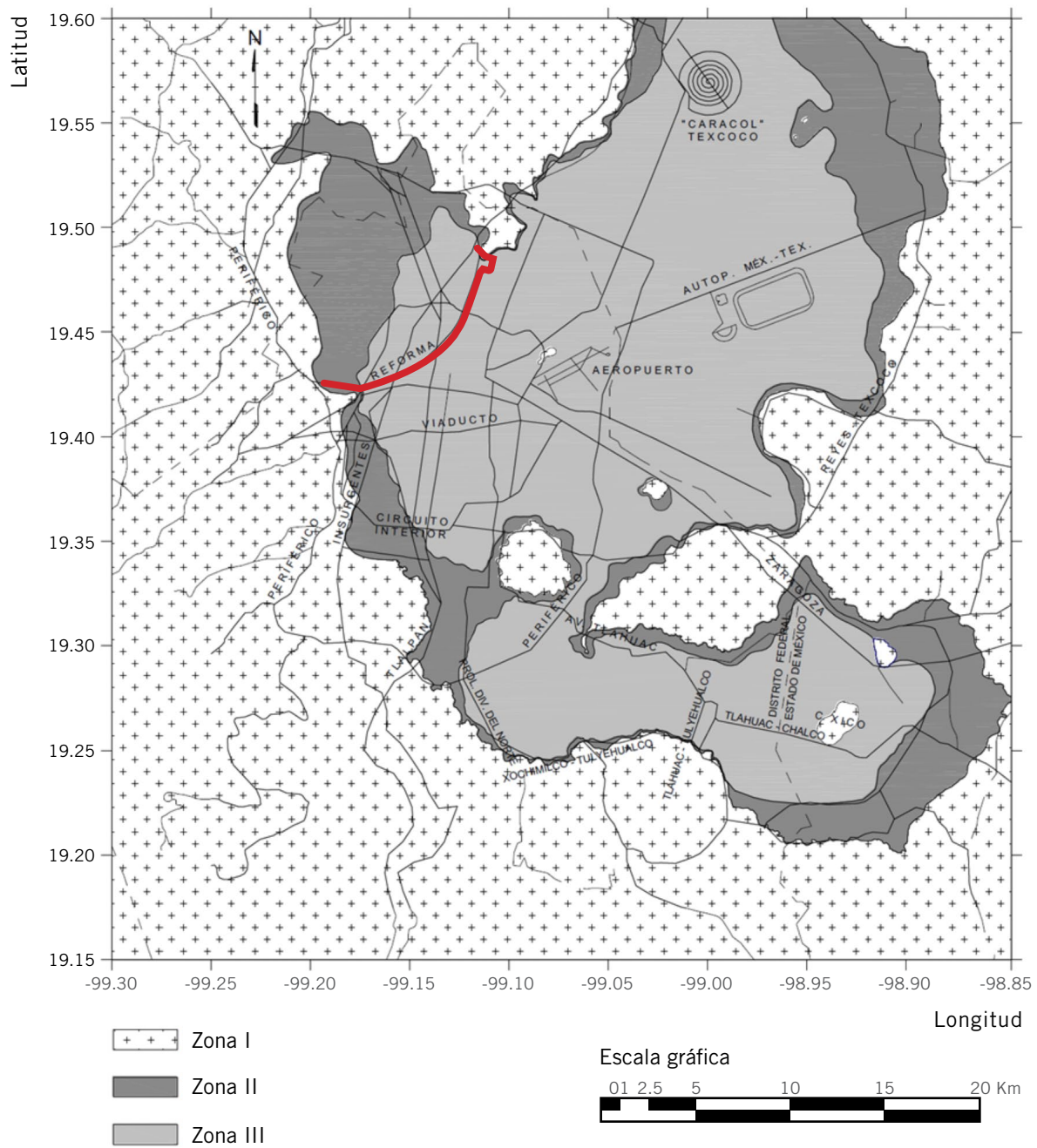
103. La MIA en modalidad específica, por su parte, ha de contener —además de la información requerida para una manifestación de impacto ambiental en modalidad general— información sobre la memoria técnica del proyecto (planos de geomorfología e hidrología, planos con los ecosistemas fundamentales en el predio, y planos de localización de áreas naturales protegidas), así como una descripción detallada de las características biológicas del área del proyecto, de los ecosistemas, del paisaje existente y del escenario ambiental modificado, entre otras.
104. En su modalidad específica, la MIA del proyecto Metrobús Reforma fue sometida a evaluación por parte del titular de la Dirección de Pavimentos de la DGPE-Sobse.¹¹¹
105. Tanto la promovente del proyecto (Sobse) como la responsable de su autorización (Sedema) correspondían a dependencias del mismo gobierno del entonces Distrito Federal. El Secretariado no identificó información sobre el mecanismo para asegurar la imparcialidad del proceso de evaluación del impacto ambiental.
106. La MIA del proyecto presentó diversas deficiencias, mismas que se evidencian en el acuerdo administrativo de la DGRA-Sedema del 20 de septiembre del 2016¹¹² y se señalan a continuación, con referencia (entre paréntesis) a los apartados correspondientes de los *Lineamientos para elaborar la manifestación de impacto ambiental, modalidad específica*¹¹³ (en adelante, “Lineamientos”), o bien a las disposiciones legales aplicables a la preparación de una manifestación de impacto ambiental. La MIA del proyecto carecía de los siguientes elementos:
 - i. La justificación o los motivos que originaron la realización de la obra, así como los beneficios económicos y sociales asociados al proyecto (Lineamientos, II.1.3).
 - ii. El cronograma, legible, con las etapas de la realización del proyecto (Lineamientos, II.1.4).
 - iii. La consideración de obra inducida o proyectos asociados. Por ejemplo, ciclovías, elemento que era necesario, ya que el Metrobús Reforma circularía por espacios que en ese momento usaban los ciclistas,¹¹⁴ o bien, la restauración de los monumentos denominados “misterios”, erigidos en 1675 y ubicados en la calzada del mismo nombre (Lineamientos, II.1.5).
 - iv. La memoria descriptiva del proyecto con la siguiente información sobre la etapa de preparación del sitio y construcción (Lineamientos, II.3):
 - resumen de distribución de áreas, incluidas superficies de área verde o permeable a afectar, así como volumen de excavación y demolición;
 - descripción de la ampliación de la estación Indios Verde de la línea 1 del Metrobús;
 - aclaración sobre si la estación Hospital Infantil La Villa de la línea 6 del Metrobús sería utilizada o si se construiría otra;
 - descripción de la afectación del camellón central de la Calzada de los Misterios, puesto que en la información anexa se presenta en medio de la vía dedicada al Metrobús;
 - aclaración del número de estaciones terminales, puesto que la MIA presenta falta de coherencia al respecto (en unos casos se hace referencia a cinco estaciones terminales y en otros a seis);
 - descripción de las dos clases de estaciones (“estación terminal” y “estación de paso”) en la MIA del proyecto;
 - plano general del proyecto con indicación del eje del trazo en coordenadas y señalamiento de las áreas verdes a afectar de manera permanente y temporal;

- levantamiento forestal en términos de la norma ambiental NADF-001-RNAT-2015, con información sobre los árboles que serían afectados por poda, derribo y trasplante en el área del proyecto.
- v. Una descripción relativa a la preparación del sitio, con indicación de áreas verdes o permeables que serían afectadas por el proyecto, en particular las de la Calzada de los Misterios (Lineamientos, II.3.2).
- vi. Identificación de obras provisionales y servicios de apoyo necesarios para cada una de las etapas del proyecto, tales como la instalación de baños portátiles que se utilizarían a lo largo de la obra, correspondientes al número de trabajadores (Lineamientos, II.3.5).
- vii. La estimación de emisiones contaminantes a la atmósfera que se generarían durante las etapas de preparación del sitio, construcción y operación del proyecto; por ejemplo, las emisiones generadas por la maquinaria y equipo a utilizar en las obras y también las emisiones generadas por la interrupción del tránsito vehicular (Lineamientos, II.3.10).
- viii. La estimación de residuos generados durante las etapas de preparación del sitio y construcción, con identificación del tipo (incluidos residuos peligrosos y de manejo especial), volumen, manejo programado, lugar y temporalidad de almacenamiento, traslado y disposición final (Lineamientos, II.3.9).
- ix. Los planos de geomorfología e hidrología; de ecosistemas principales, y de localización de áreas de valor ambiental, áreas naturales protegidas y suelo de conservación (Lineamientos, II.6.1, II.6.2 y II.6.3).
- x. La descripción de las características físicas del sitio del proyecto y de su zona de influencia, incluidos aspectos como: condiciones climatológicas, geomorfología y relieve, tipos de suelo, hidrología y drenaje subterráneo (Lineamientos, III.2).
- xi. El inventario de flora y fauna silvestres de la zona del proyecto y su área de influencia; la descripción de sus condiciones, e información sobre especies de flora y fauna silvestre endémicas, raras, amenazadas, en peligro de extinción o sujetas a un régimen de protección especial (tomando en cuenta que el Bosque de Chapultepec y zonas aledañas son áreas de importancia para la fauna silvestre y flora) (Lineamientos, III.4.1).
- xii. La descripción de áreas naturales protegidas, áreas de valor ambiental o suelos de conservación existentes o colindantes con el sitio del proyecto, incluidas su situación actual y su relación con el proyecto (artículos 47: fracciones III, III *bis* y IV de la LAPT, 40: fracciones VI y VII, y 41: fracciones: II y III del RIAR).
- xiii. Descripción detallada de la metodología empleada para la identificación de los impactos ambientales, indicando y justificando los criterios para asignar valores a las interacciones o impactos contemplados en cada una de las etapas del proyecto (artículo 47: fracción V de la LAPT).
- xiv. La matriz de identificación de impactos considerando las distintas actividades que conforman cada una de las etapas del proyecto y sus efectos sobre los componentes del medio natural en el sitio y su zona de influencia (Lineamientos, IV.1).
- xv. La descripción de cada uno de los impactos identificados conforme al grado o nivel de afectación a distintas escalas; considerando que los impactos presentados deben relacionarse con la matriz de impactos desarrollada y corresponder a las distintas etapas del proyecto (Lineamientos, IV.2).
- xvi. Las medidas de prevención, mitigación, restauración y compensación ambiental propuestas. [Al respecto, solamente se incluyó la protección de árboles de la especie eucalipto (*Eucalyptus*

globulus) en el tramo de Circuito Interior, mismo que no corresponde al área del proyecto.] (Lineamientos, V).

- xvii. Un estudio de mecánica de suelos puesto que el proyecto se localiza en zona de minas o en suelo inestable (Lineamientos, II.3.1.7).
107. Asimismo, las normas técnicas aplicables para la construcción de obras y estructuras en la ciudad¹¹⁵ señalan que correspondía determinar si en la zona de desarrollo del proyecto existían cimentaciones antiguas, restos arqueológicos, rellenos superficiales antiguos o recientes, variaciones fuertes de estratigrafía, suelos inestables o colapsables, o cualquier otro factor que pudiera originar asentamientos diferenciales de importancia. Aunado a ello, correspondía investigar la existencia de grietas en el terreno, principalmente en las áreas de transición abrupta entre las zonas I y III que se aprecian en el mapa de la figura 7.
108. El citado acuerdo administrativo por el que la DGRA-Sedema solicitó a la DGPE-Sobse información adicional sobre el proyecto fue notificado el 22 de septiembre de 2016 a la Dirección de Pavimentos, misma que respondió al requerimiento con información entregada el 14 de octubre de 2016. Al respecto, la DGRA-Sedema —autoridad responsable de la autorización del proyecto— determinó que la información recibida aún no era suficiente para emitir la AIA, y requirió por segunda ocasión más información.¹¹⁶
109. El artículo 50 del RIAR indica que cuando la MIA presente insuficiencias que impidan la evaluación del proyecto, la Secretaría podrá solicitar al promovente, *por única vez*, que presente las aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones de contenido pertinentes. En el caso del proyecto Metrobús Reforma, la autoridad evaluadora solicitó, *por segunda ocasión*, la siguiente información para poder emitir la resolución administrativa de impacto ambiental correspondiente:¹¹⁷
- i. Memoria descriptiva del proyecto.
 - ii. Imagen satelital georreferenciada del trazo del proyecto en coordenadas UTM 14 Norte con Datum WGSB4.
 - iii. Características, ubicación y superficie de las áreas verdes y jardines previstos por el proyecto.
 - iv. Plano general del proyecto en el que se señalen las áreas verdes a afectar de manera permanente y temporal.
 - v. Perfil del proyecto con indicación de las estaciones, así como de los cadenamientos.
 - vi. Plano de estaciones de paso del proyecto.
 - vii. Plano de estaciones terminales del proyecto.
 - viii. Plano del levantamiento forestal completo, en formato DWG.
 - ix. Preparación del sitio y construcción del proyecto.
 - x. Proyecto de ciclovías y estacionamientos para bicicleta, con información sobre mantenimiento.
 - xi. Estimación de emisiones contaminantes a la atmósfera generadas por la maquinaria y el equipo a utilizar durante las etapas de preparación del sitio, construcción y operación del proyecto, considerando, además, en su caso, las emisiones generadas como resultado de las afectaciones al tránsito por reducciones temporales de las vías de circulación durante las obras en el área del proyecto y zonas de influencia.
 - xii. Estimación de residuos generados (incluidos peligrosos y de manejo especial), con especificación de tipo, volumen, manejo programado, lugar y temporalidad de almacenamiento, traslado y disposición final.
 - xiii. Plan de manejo de residuos sólidos en el que se considere el cálculo de indicadores de manejo.

Figura 7. Zonificación geotectónica de la Ciudad de México



Esta figura solamente podrá usarse para definir la zona a la que pertenece un predio dado en casos de construcciones ligeras o medianas (4 t/m^2) de poca extensión (perímetro $< 120 \text{ m}$) y con excavaciones someras (profundidad de desplante $< 2.5 \text{ m}$).

Nota: La línea roja marca la ruta del proyecto Metrobús Reforma.

Fuente: GDF (2004), "Normas Técnicas Complementarias para Diseño y Construcción de Cimentaciones", *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 6 de octubre de 2004.

- xiv. Manifestación de la estimación de residuos sólidos urbanos a generarse durante el desarrollo del proyecto, con especificación de tipo, volumen, manejo programado, lugar y temporalidad de almacenamiento, traslado y disposición final.
 - xv. Descripción de las etapas de operación y mantenimiento del proyecto.
 - xvi. Información que acredite la aportación al Fondo Ambiental Público (FAP) del Distrito Federal por el equivalente a 2% (dos por ciento) del monto total de inversión del proyecto como compensación por los impactos negativos residuales del mismo.
110. A pesar de haberla solicitado a la Sobse en diversas ocasiones, el Secretariado no logró obtener una constancia de que la información requerida efectivamente se hubiese entregado a la DGRA-Sedema (véase el apartado 2: “Alcance del expediente de hechos”). Por otra parte, si bien al momento de emitir su autorización la Sedema no incluyó en los antecedentes la segunda solicitud de información a la promovente del proyecto, debe tomarse en cuenta que el artículo 50 del RIAR también establece que “[e]n caso de que se requiera información adicional al promovente, éste deberá proporcionarla en original y una copia”, de manera que —en opinión de México— la información solicitada pudo también entenderse como complementaria al estudio, a fin de que la autoridad normativa tuviera mayores elementos al momento de emitir la resolución administrativa correspondiente.
111. Entre el 9 y el 16 de noviembre de 2016 personal de la DGRA-Sedema llevó a cabo una serie de visitas de reconocimiento técnico, durante las cuales se observó que no se había dado inicio a las obras; se verificó el arbolado en el área del proyecto conforme al levantamiento forestal presentado por la DGPE-Sobse; se determinó la inexistencia de fauna a lo largo del tramo afectado, y se concluyó que no se detectaron hechos u omisiones que ameritaran información adicional a la presentada por la DGPE-Sobse.¹¹⁸
112. El 30 de noviembre de 2016, la DGRA-Sedema emitió una autorización de impacto ambiental condicionada para la realización del proyecto Metrobús Reforma.¹¹⁹ En dicha AIA se establecieron 62 condicionantes que debían cumplirse y entre las que destaca la primera (condicionante 1.0), pues impedía a la DGPE-Sobse iniciar las obras de preparación del sitio y construcción hasta no haber entregado la información requerida —memoria descriptiva del proyecto, planos de estaciones terminales, inversión requerida, levantamiento forestal, plano general del proyecto y plan de manejo de residuos sólidos, así como estimación de emisiones a la atmósfera durante la construcción, operación y mantenimiento, entre otros elementos— y que dicha información, a su vez, hubiese sido aprobada.
113. En resumen, las condicionantes de la AIA —en especial, la condicionante 1.0— comprendieron los elementos faltantes de la MIA que habían sido notificados a la DGPE-Sobse mediante el acuerdo administrativo emitido por la DGRA-Sedema el 20 de septiembre de 2016 y luego solicitados por segunda ocasión poco más de un mes después, el 27 de octubre. Al no haber sido presentados tales elementos e información para la consiguiente evaluación del proyecto, la Sedema determinó autorizarlo, pero condicionando el inicio de obras a la presentación de las omisiones o deficiencias identificadas en la MIA.

4.3 Acciones de cumplimiento de condicionantes de la autorización de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma

114. El artículo 53 de la LAPT, establece que, una vez evaluada la manifestación de impacto ambiental de un proyecto, la autoridad ambiental emitirá una resolución debidamente fundada y motivada en la que otorgue o niegue la autorización de la obra o actividad. Esta disposición determina que en todos los casos en los que se autorice el impacto ambiental —ya sea en los términos solicitados o sujetándose la realización de las obras “a la modificación del proyecto o al establecimiento de medidas adicionales de prevención y

mitigación” —, la autoridad deberá establecer un sistema de seguimiento al cumplimiento de las disposiciones y medidas de prevención, mitigación y compensación de impactos ambientales.¹²⁰

115. Como se mencionó ya, la AIA condicionada para la realización del proyecto Metrobús Reforma —emitida por la DGRA-Sedema el 30 de noviembre de 2016— comprende un total de 62 condicionantes para las etapas 1 (preparación, construcción e instalación) y 2 (operación y mantenimiento) del Metrobús Reforma. Válida durante toda la vida útil del proyecto, dicha resolución administrativa de impacto ambiental tiene una vigencia de un año para las obras y actividades de construcción. Asimismo, todas las condicionantes establecidas en la autorización de impacto ambiental debían ser cumplidas en un plazo determinado.¹²¹
116. La DGRA-Sedema estableció en la AIA, como mecanismo de seguimiento del cumplimiento de las condicionantes, la presentación de informes trimestrales durante las etapas de preparación del sitio y construcción, y también de un informe final a la conclusión de las obras.¹²² Los informes trimestrales debían especificar el periodo comprendido y contener una descripción del avance de obras, las actividades realizadas para el cumplimiento de las condicionantes ambientales, e información de apoyo con documentos y fotografías referenciadas.¹²³
117. De las 62 condicionantes de la AIA, las que se enlistan en el cuadro 3 fueron determinantes, ya sea para dar inicio a obras del proyecto o bien porque debían satisfacerse a la entrega del primer informe trimestral de cumplimiento.

Cuadro 3. Algunas condicionantes clave de la AIA del proyecto

Condicionante	Descripción
1.0	Información del proyecto que incluya la memoria descriptiva, la inversión total requerida, un levantamiento o dictamen forestal, un plano general, estimación de emisiones y el visto bueno de diversas autoridades, entre otros elementos. ¹²⁴
1.1	Presentación del plan de manejo de residuos sólidos y su seguimiento. ¹²⁵
1.2	Seguimiento del avance de obras y actividades mediante informes. ¹²⁶
1.4	Designación de un supervisor ambiental. ¹²⁷
5.0	Obligación de usar materiales reciclados en obras como banquetas y bordillos, entre otros, con su respectiva memoria técnica. ¹²⁸
6.0	Memoria descriptiva de las instalaciones hidrosanitarias y los mecanismos de aprovechamiento. ¹²⁹
8.0	Instalación de señalamiento para no alterar el comportamiento de construcción, predios colindantes o infraestructura en la vía pública. ¹³⁰
9.8	Coordinación con la Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental, para reubicación de cicloestaciones afectadas por el proyecto. ¹³¹

4.3.1 Acciones de cumplimiento de la condicionante 1.0 de la AIA

118. La condicionante 1.0 de la AIA engloba en su mayor parte información que debió contener la MIA conforme al artículo 41 del RIAR y que la DGRA-Sedema solicitó a la promovente del proyecto mediante el acuerdo administrativo del 20 de septiembre de 2016¹³² (véanse también los párrafos 101 y 103 de este expediente de hechos). Dicha información faltante comprende:

- i. Memoria descriptiva del proyecto, con detalles de la rehabilitación de banquetas y obras inducidas.
 - ii. Imagen satelital georreferenciada del trazo del proyecto, en coordenadas UTM 14 Norte con Datum WGS84.
 - iii. Perfil del proyecto con indicación de las estaciones, así como de los cadenamientos.
 - iv. Plano de estaciones de paso del proyecto, tanto en planta como corte en formato DWG.
 - v. Plano de estaciones terminales del proyecto, tanto en planta como corte en formato DWG.
 - vi. Descripción detallada de la preparación del sitio, construcción, operación y mantenimiento del proyecto.
 - vii. Memoria descriptiva de la instalación eléctrica del proyecto.
 - viii. Inversión total requerida para el proyecto.
 - ix. Plano del levantamiento forestal completo, en formato DWG.
 - x. Dictamen forestal con las características ahí especificadas.
 - xi. Memoria descriptiva, plano de ubicación y paleta vegetal para las jardineras del proyecto.
 - xii. Plano general del proyecto en el que se señalen las áreas verdes a afectar de manera permanente y temporal.
 - xiii. Plan de manejo de residuos sólidos para trámites de impacto ambiental.
 - xiv. Estimación de emisiones contaminantes a la atmósfera durante las etapas de preparación del sitio, construcción, operación y mantenimiento del proyecto, generadas por la maquinaria y equipo a utilizar en las obras, considerando además las emisiones generadas por las afectaciones al tránsito debido a reducciones temporales de las vías de circulación durante las obras en el área del proyecto y zonas de influencia.
 - xv. Proyecto de ciclovías, en el que se incluya el mantenimiento de las zonas especificadas, así como los espacios para estacionamientos de bicicletas.
 - xvi. Información que acredite la aportación al Fondo Ambiental Público (FAP) del Distrito Federal de 2% (dos por ciento) del monto total de inversión del proyecto.
119. El primer documento que el Secretariado obtuvo en relación con el seguimiento al cumplimiento de la condicionante 1.0 de la AIA corresponde al 21 de marzo de 2017, fecha en que la Dirección de Construcción de Obras Públicas “B” de la Sobse (en adelante, DCOP “B”-Sobse) presentó información con la intención de desahogar los requerimientos de dicha condicionante, lo cual era un requisito para poder iniciar las obras de preparación del sitio y construcción.¹³³
120. El 25 de abril de 2017, mediante un acuerdo administrativo (en adelante el “Acuerdo DGRA/4234”) en el que se exhibe la documentación remitida por la promovente en cumplimiento de la condicionante 1.0 del resolutivo de impacto ambiental, la Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema consideró que la información presentada por la DCOP “B”-Sobse para desahogar la condicionante era insuficiente y determinó que las obras de preparación del sitio y construcción estarían sujetas a que se subsanaran las siguientes deficiencias e inconsistencias encontradas en la MIA:¹³⁴
- i. En la memoria descriptiva se observa afectación de área verde sin que ésta haya sido cuantificada en la superficie manifestada de área verde afectada permanentemente.
 - ii. En la memoria descriptiva se manifiesta la afectación de 25 m² de área verde para la construcción de una caseta de regulación en la glorieta de Cuitláhuac; sin embargo, la superficie de afectación

representada en el plano es de 42.25 m², y no se cuenta con la aprobación de la Secretaría de Desarrollo Urbano u otras autoridades correspondientes.

- iii. En la memoria descriptiva se manifiesta que el proyecto contará con jardineras, pero en otros documentos emitidos por la promovente se manifiesta lo contrario: “[...] se hace de su conocimiento que el proyecto no contempla jardineras”.¹³⁵
 - iv. En los croquis “Bahía Metrobús” y “Bahía para transporte del Estado de México” se aprecia la afectación al parque Winston Churchill, misma que no se encuentra incluida en el levantamiento forestal. Lo anterior contradice lo manifestado por la promovente: “Se anexan 2 planos [...] los cuales demuestran que no habrá afectación al parque Winston Churchill”.¹³⁶
 - v. No se presentó el plano de la rehabilitación de las banquetas ubicadas en las aceras oriente y poniente de la Calzada de los Misterios, así como en el tramo de Indios Verdes.¹³⁷
121. La DGRA-Sedema también hizo notar que:¹³⁸
- i. No se manifestó si el arbolado y área verde en la estación Indios Verdes serían afectados por las adecuaciones geométricas, mismas que tampoco se cuantificaron. Se identificaron casos similares respecto de la estación Fuente de Petróleos y la estación Hospital Infantil La Villa.
 - ii. No se presentó la estimación completa de emisiones a la atmósfera, ni se realizó el estudio correspondiente a las etapas de preparación y construcción. Tampoco se presentó información sobre las etapas de operación y mantenimiento porque la promovente solicitó una prórroga.
 - iii. Se manifestó que el agua de lavabo en las estaciones terminales sería descargada directamente a la red municipal; no obstante, en la MIA se había indicado que sería reutilizada en los sanitarios.
 - iv. Se señaló que no existía presupuesto para la construcción y mantenimiento de la ciclovía.
122. Por otro lado, la Sedema notó inconsistencias entre la superficie de desplante manifestada durante el proceso de evaluación del impacto ambiental (3,904.52 m²)¹³⁹ y la expresada en la documentación del 21 de marzo de 2017, donde se manifiesta que dicha superficie sería de 4,462.86 m², cifra que tampoco coincide con la que se observa en los planos adjuntos (3,983.27 m²).¹⁴⁰
123. La Sedema concedió a la DCOP“B”-Sobse un plazo de cinco días para dar respuesta a las inconsistencias señaladas por la autoridad; sin embargo, autorizó el inicio de obras para la sustitución de superficie de rodamiento en el tramo comprendido de Indios Verdes a Eje 2 y también para la instalación de plataformas para las estaciones, con excepción de las ubicadas en el área de valor ambiental Bosque de Chapultepec.¹⁴¹
124. El 6 de junio de 2017, la Sedema otorgó un plazo de 15 días hábiles más para que la Sobse reuniera y presentara los elementos necesarios para dar cumplimiento a las condicionantes 1.0 y 1.4.¹⁴²
125. El 28 de junio de 2017, la DCOP“B”-Sobse remitió documentación con la que pretendía desahogar algunos de los requerimientos de las condicionantes 1.0, 1.2, 1.4 y 2.0 de la AIA,¹⁴³ a saber: el plan de manejo de residuos de la construcción y demolición; la memoria descriptiva de la estación Cuitláhuac y documentos relativos a la custodia de dicho inmueble; la memoria de cálculos realizados para la estimación de emisiones de las etapas de preparación del sitio, construcción y operación del proyecto, e información referente a la mecánica de suelos (localización de sondeos y estratigrafía de pozos a cielo abierto).
126. Tras el análisis de la información presentada el 28 de junio, la DGRA-Sedema concluyó que las documentales aportadas por la DCOP“B”-Sobse para acreditar el cumplimiento de la condicionante 1.0 de la AIA eran suficientes para determinar la pertinencia de continuar con la etapa de preparación del sitio y construcción del proyecto.¹⁴⁴

127. A pesar de dicha conclusión de la Sedema, con la que se da luz verde a las obras del proyecto, es importante examinar algunos aspectos centrales de la condicionante 1.0 —que se presentan a continuación— por considerarse pertinentes en cuanto a aplicación efectiva de la normativa aplicable en relación con el proyecto Metrobús Reforma.

A. Acciones de cumplimiento relativas a la afectación de arbolado

128. Según la información del inventario anexo a la respuesta que la Sobse dio en octubre de 2016¹⁴⁵ al primer requerimiento adicional de información,¹⁴⁶ se estimó la afectación de 640 árboles y 49 tocones secos. Posteriormente, la Sobse presentó un levantamiento forestal con base en el cual solicitó autorización para la afectación de 468 individuos forestales, incluidos 23 tocones.¹⁴⁷ También se presentó un dictamen técnico en relación con tres ahuehuetes, acompañado de la recomendación para su derribo.¹⁴⁸
129. El Secretariado observa que 345 de los 468 árboles listados en el mencionado inventario se ubican sobre la Calzada de los Misterios, ya sea en las banquetas peatonales y jardineras (30) o en el camellón central (315). Casi 90 árboles afectados fueron catalogados con una expectativa de vida de más de 20 años. Asimismo, de los 468 árboles inventariados, 17 se afectarían con poda, cinco se consideraron viables para su trasplante y el resto serían derribados.
130. Por su parte, la condicionante 1.1 de la AIA autorizó el inicio de actividades que no afectarían el arbolado urbano en pie, específicamente: la construcción del carril confinado y cruces seguros intermedios en el tramo de Eje 2 Norte a Fuente de Petróleos, así como el mantenimiento a la carpeta de rodamiento, y la semaforización y señalamiento en el tramo de Indios Verdes a la Fuente de Petróleos.
131. Con el fin de dar cumplimiento a la condicionante 1.1, el 30 de enero de 2017, la DGPE-Sobse informó a la DGRA-Sedema que tenía programado “intervenir” (es decir, realizar el mantenimiento a la carpeta asfáltica y construir el carril confinado) el tramo del Eje 2 Norte a la avenida Hidalgo sobre la avenida Paseo de la Reforma en ambos sentidos,¹⁴⁹ en tanto que, con la intención de cumplir con la condicionante 1.2, la Sobse notificó que se apegaría al periodo contractual de construcción del proyecto, del 1 de diciembre de 2016 al 15 de octubre del 2017.
132. El 25 de abril de 2017, la Sedema autorizó la afectación del arbolado en los términos que se reflejan en el cuadro 4 del presente expediente de hechos.¹⁵⁰
133. Las medidas de compensación establecidas en los apartados a) y b) fueron ratificadas por la Sedema algunos días después,¹⁵¹ luego de que la Sobse interpusiera objeciones en relación con los montos de aportación.¹⁵²

B. Aportaciones al Fondo Ambiental Público del Distrito Federal

134. La condicionante 1.0 de la AIA prevé una aportación equivalente a 2% del monto total de inversión del proyecto como compensación por los impactos sinérgicos y residuales del mismo. Para cumplir con tal requisito, la Sobse propuso realizar cuatro pagos fraccionados, por un monto prácticamente igual cada uno, y, así, cubrir el total de la aportación.¹⁵³ La Sedema, por su parte, manifestó su conformidad con la propuesta de la Sobse el 25 de abril de 2017 mediante el Acuerdo DGRA/4234.¹⁵⁴ El cuadro 5 muestra el seguimiento de la aportación al FAP, así como los montos y fechas convenidos para los abonos conforme a dicho acuerdo administrativo.
135. Además de la aportación al FAP por un total de \$18,946,741.94 en cuatro abonos —reflejados en el cuadro 5— por compensación de los impactos ambientales sinérgicos y residuales del proyecto, la Sedema

Cuadro 4. Autorización de afectación del arbolado

Apartado	Núm. de árboles/Condición	Autorizado	Medida de mitigación o compensación
a	56 / buenas condiciones	Derribo	Restitución de 280 árboles de 5 y 6 m
a	2 / muertos en pie	Derribo	Restitución de 2 árboles de 3 m
a	3 ahuehuetes	Derribo	Restitución de 12 ahuehuetes de 5 m
b	302 / en condición declinante	Derribo	Aportación de \$15,598,272.23 al FAP
c	12 jacarandas	Poda	Menor a ¼ del volumen de su follaje
d	23 tocones	Retiro	
e	5 árboles y 3 palmeras	Trasplante	

Nota: Para la restitución del apartado a) se requirió que, en un plazo de 30 días hábiles, se presentara un proyecto de reforestación, arquitectura del paisaje y mantenimiento en el área del proyecto, considerando un periodo de mantenimiento de por lo menos dos años. Respecto de la aportación monetaria establecida en el apartado b), ésta debía acreditarse en 30 días hábiles. Para el caso del apartado c) se requirió un registro fotográfico del estado de los árboles *antes y después* de la poda.

estableció el pago de un monto de \$15,598,272.23 correspondiente a la compensación ambiental derivada del derribo de 302 árboles.¹⁵⁵

136. El 20 de junio de 2017, la Sobse presentó a Sedema un listado en el que se indicaban los impactos ambientales sinérgicos y residuales del proyecto que estarían cubiertos mediante la aportación de 2% al FAP, así como el desglose del valor económico de cada uno de ellos.¹⁵⁶ La DCOP“B”-Sobse pretendía que la compensación ambiental por el derribo de los 302 árboles para la construcción del proyecto quedara cubierta con dicha aportación de 2%, solicitud que la Sedema rechazó casi tres meses después, el 18 de septiembre de 2017, mediante un oficio¹⁵⁷ en el que, además, fijó nuevamente un plazo para que la promovente presentara el proyecto de reforestación, arquitectura del paisaje y mantenimiento que ya había sido requerido conforme al Acuerdo DGRA/4234. Asimismo, dio oportunidad a la Sobse para que se manifestara respecto de la compensación por el derribo de 302 árboles y en relación con el tercer abono del pago correspondiente a la aportación de 2% al FAP.¹⁵⁸
137. De acuerdo con el expediente de investigación integrado por la PAOT¹⁵⁹, al 20 de febrero de 2018 sólo se habían derribado 131 árboles de los 363 autorizados, aunque cabe señalar que, al 20 de junio de 2017, personal de la Dirección de Estudios y Dictámenes de Protección Ambiental de la Subprocuraduría Ambiental, de Protección y Bienestar a los Animales de la propia PAOT había contabilizado seis (6) árboles derribados más que los reconocidos por la DGRA-Sedema (es decir, 137 de los 363 autorizados).
138. Dicha subprocuraduría de la PAOT solicitó en dos ocasiones a la DCOP“B”-Sobse informar el número de árboles a restituir y los sitios de plantación, pero no recibió respuesta hasta finales de noviembre de 2018.¹⁶⁰
139. El cumplimiento de la compensación ambiental por el derribo de árboles y afectación de áreas verdes se determinó mediante el acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/4234DEIA/016591/2018, de fecha 15 de noviembre de 2018.

Cuadro 5. Calendario de abonos para cubrir la aportación de 2% al FAP
(por impactos ambientales sinérgicos y residuales del proyecto)

Núm.	Monto	Fecha acordada	Fecha de pago	Oficio de notificación de pago
1	\$ 4,736,685.48	13 de abril de 2017	17 de abril de 2017	CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-04-17-004
2	\$ 4,736,685.48	16 de mayo de 2017	16 de mayo de 2017	CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-05-16-010
3	\$ 4,736,685.49	14 de junio de 2017	8 de noviembre de 2017	CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-11-09/010
4	\$ 4,736,685.49	13 de julio de 2017	22 de enero de 2018	CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-01-24/002

C. Emisiones a la atmósfera y manejo de residuos

140. Respecto de la estimación de emisiones contaminantes a la atmósfera en las etapas de preparación del sitio, construcción y operación del proyecto Metrobús Reforma,¹⁶¹ el organismo operador del sistema Metrobús de la Ciudad de México entregó sus estimaciones a la Sedema.¹⁶² Al respecto, se observaron incoherencias en los valores presentados. Por ejemplo, las estimaciones de emisiones de gases de efecto invernadero referidas en el oficio son de 10,757 tCO₂-eq/año, mientras que en el cuadro de resumen adjunto a dicho oficio el valor correspondiente suma 15,119 tCO₂-eq/año. México informó que la estimación de emisiones se realizó con base en la metodología internacional estándar de estimación de emisiones, misma que se utilizó en el proyecto de la Línea 1 del Metrobús, el cual se encuentra registrado como “Proyecto de Mecanismo de Desarrollo Limpio” y fue reconocido con bonos de carbono por la reducción de emisiones contaminantes, por lo que es válido aseverar que la metodología empleada para la estimación de emisiones del proyecto Metrobús Reforma se reconoce internacionalmente.¹⁶³
141. Por cuanto al control de los residuos generados durante la ejecución del proyecto, la condicionante 1.0 estableció como requisito para poder proceder con las actividades de construcción en el tramo Eje 2 Norte a Fuente de Petróleos que se presentara un plan de manejo de residuos sólidos.
142. Con fechas 4 y 5 de mayo de 2017, la Sobse presentó información relativa al plan de manejo de residuos.¹⁶⁴ Al respecto, la Sedema analizó la información sometida a su consideración y expuso su análisis en un oficio fechado el 19 de mayo de 2017.¹⁶⁵ Si bien la Sedema tuvo por presentados varios documentos ofrecidos por la Sobse, no se completó a cabalidad la información solicitada en la condicionante 1.0 de la AIA, por lo que nuevamente se dio un plazo para su cumplimiento. Cabe resaltar que la Sobse manifestó que el inicio de obras tuvo lugar el 1 de diciembre de 2016, aun cuando estaban pendientes la presentación del plan de manejo de residuos de la construcción y demolición y la memoria de cálculo de las emisiones generadas durante las etapas de preparación del sitio y construcción. También quedaron pendientes la presentación del proyecto de ciclovías y la aclaración respecto a si el proyecto contemplaba jardineras o no.

D. Otras acciones de cumplimiento de la condicionante 1.0

143. El 23 de junio de 2017, la DGRA-Sedema recibió de la Sobse un comunicado con información con la que pretendía cumplir con los requerimientos de la condicionante 1.0 relativos a la autorización por parte del Instituto Nacional de las Bellas Artes y Literatura (INBAL), el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), la Seduvi y la Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental (DGBUEA) de la Sedema, y en el que además se solicitaba autorización para el derribo de algunos árboles que serían afectados por la construcción del proyecto.¹⁶⁶
 144. El 7 de julio de 2017, la DGRA-Sedema tuvo por presentados y admitidos los oficios de autorización y dictamen técnico favorable para la realización del proyecto por parte del INAH y la Seduvi, respectivamente, quedando pendiente presentar la opinión del INBAL (en un plazo de 5 días) e informar a la DGRA-Sedema las medidas de protección y conservación de los bienes históricos y artísticos a lo largo del trazo y de la infraestructura en el parque el Mexicanito (15 días).¹⁶⁷
- #### 4.3.2 Inicio de obras del proyecto Metrobús Reforma
145. El Secretariado no pudo determinar la fecha precisa de inicio de obras del proyecto Metrobús Reforma, pues en diversos documentos públicos se mencionaron fechas disímiles. Por un lado, la DGPE-Sobse informó que se apegaría al periodo contractual de construcción del proyecto, con el 1 de diciembre de 2016 como fecha de inicio de las obras, y que —en cumplimiento a la condicionante 1.2 de la AIA— notificaría el inicio de obras con cinco días de anticipación.¹⁶⁸ No obstante, el 21 de marzo de 2017, la DCOP“B”-Sobse manifestó que las obras habían iniciado el 30 de enero de 2017.¹⁶⁹ En contraposición, la Sobse había informado, en un comunicado de prensa emitido el 23 de enero de 2017, que se estaban realizando diversas obras, incluida la excavación de superficies en la avenida Reforma, y que, a la par, también se habían iniciado las obras de sustitución de la carpeta asfáltica desde la Fuente de Petróleos hasta Santa Fe (véase el apartado siguiente sobre obras complementarias al proyecto).¹⁷⁰
 146. En dicho comunicado de enero de 2017, la Sobse dio a conocer al público que la construcción del corredor de la línea 7 del Metrobús había dado inicio el 1 de diciembre del 2016, y que se estaban realizando el levantamiento topográfico, la protección y confinamiento de áreas de trabajo, diversas obras inducidas y la semaforización en diversos puntos del corredor. Por ejemplo, a la fecha del comunicado, ya se trabajaba de manera conjunta con el Sistema de Aguas de la Ciudad de México (Sacmex) para el reforzamiento de las redes de drenaje y agua potable.
 147. Otro documento que indica que el inicio de obras fue previo al 30 de enero de 2017 es un manifiesto de entrega, transporte y recepción de residuos de la construcción y demolición en el que se indica la generación de 1,527 m³ de residuos de tipo C (provenientes de fresado de concreto asfáltico) en el periodo del 16 de diciembre de 2016 al 16 de enero de 2017. Dicho manifiesto se tuvo por presentado, pero no por admitido por la DGRA-Sedema precisamente debido a la inconsistencia en la fecha de inicio de obras.¹⁷¹
 148. Se hace notar que la condicionante 1.2 de la AIA establecía un plazo de cinco días hábiles para notificar el inicio de obras del proyecto. Asimismo, dicha condicionante debía cumplirse también respecto de las obras complementarias que se refieren en el apartado 4.3.4 (es decir, obras de sustitución de la carpeta asfáltica existente en el tramo de Fuente de Petróleos a Santa Fe).
 149. La documentación que la Sobse sometió a la Sedema el 30 de enero de 2017¹⁷² no ofrece más información en relación con el cabal cumplimiento de la condicionante 1.0 de la AIA. El Secretariado no identificó información adicional alguna que, hasta esa fecha, acreditara el cumplimiento de dicha condicionante a efecto de permitir el inicio de obras.

4.3.3 Acciones de cumplimiento de la condicionante 1.2 (informes trimestrales)

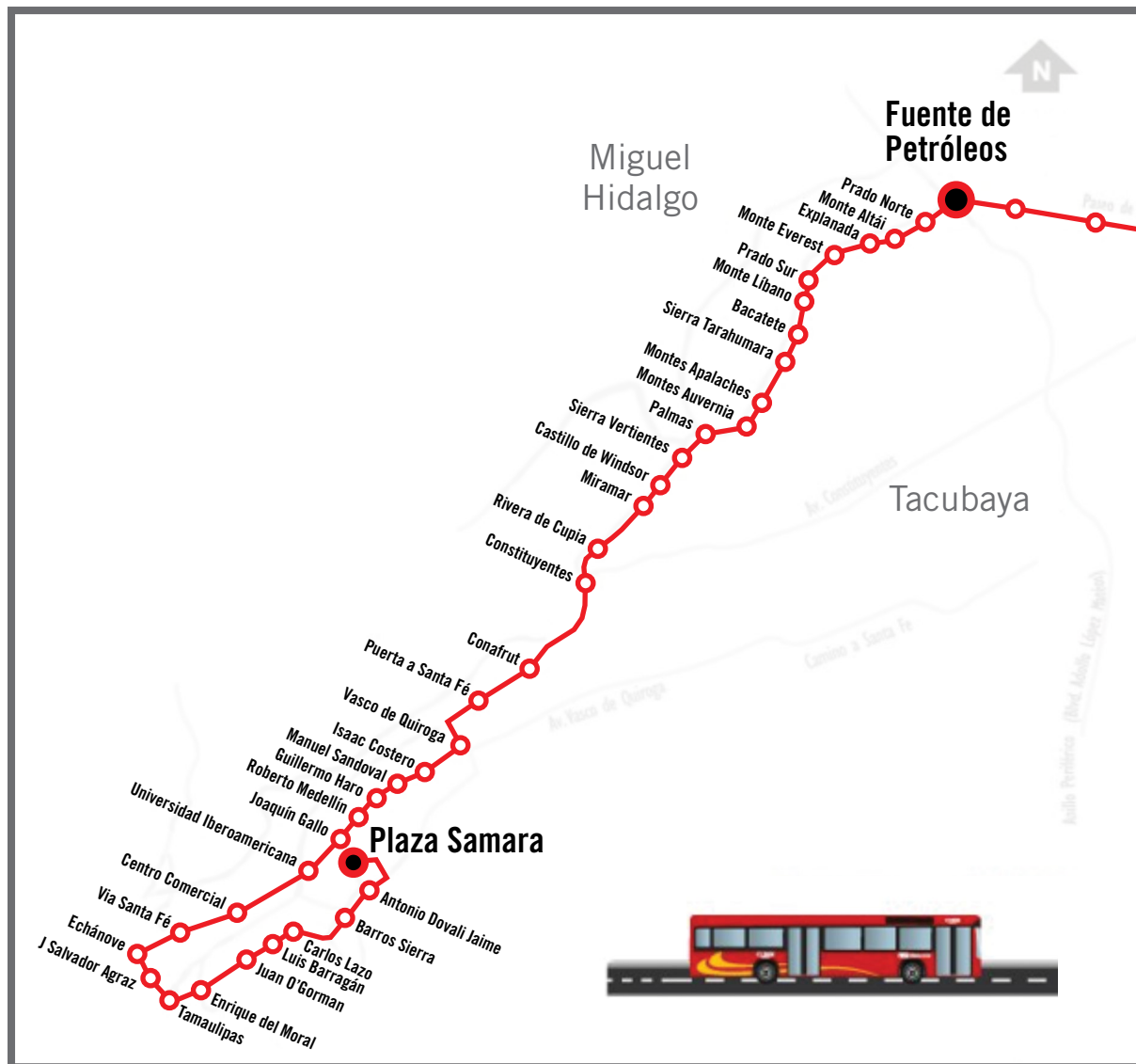
150. Respecto de los informes trimestrales de cumplimiento establecidos como requisito en la condicionante 1.2, debieron haberse presentado cuatro informes trimestrales, así como un informe final, a efecto de cumplir cabalmente con dicha condicionante en lo que respecta a la etapa 1 del proyecto (preparación, construcción e instalación).
151. El 21 de marzo de 2017, el titular de la DCOP“B”-Sobse informó a la DGRA-Sedema que daría seguimiento al cumplimiento de condicionantes de la AIA en sustitución de la DGPE-Sobse,¹⁷³ en conformidad con la asignación recibida al inicio de febrero de 2017.¹⁷⁴
152. El 18 de agosto de 2017, la DCOP“B”-Sobse presentó el primer informe de seguimiento del avance de obras y actividades, el cual abarcó del 30 de enero al 30 de julio de 2017, es decir, seis meses.¹⁷⁵ Al respecto, la DGRA-Sedema determinó que, por única ocasión, admitiría la presentación de un informe semestral, en lugar del trimestral establecido en la condicionante 1.2 de la AIA.¹⁷⁶ En dicho primer informe de cumplimiento, la DCOP“B”-Sobse reportó y registró el cumplimiento de 49 de las 62 condicionantes de la AIA.
153. La condicionante 1.0 debió cumplirse antes del inicio mismo de obras del proyecto, en tanto que las condicionantes 1.1, 1.4, 5.0, 6.0, 8.0 y 9.8 debieron estar cumplidas a la fecha de entrega del primer informe (tres meses después de iniciada la obra), toda vez que la resolución de impacto ambiental establecía términos precisos de cumplimiento. Con todo, las condicionantes 1.1 y 5.0 no se mencionan en el primer informe de cumplimiento (presentado seis meses después de iniciada la obra).
154. El 17 de noviembre de 2017 la DCOP“B”-Sobse presentó un segundo informe —ahora sí trimestral (agosto-octubre 2017)— de cumplimiento de las condicionantes, en el que se dio seguimiento a las actividades del proyecto en relación con 51 condicionantes.¹⁷⁷ Al respecto, la DGRA-Sedema no dio por cumplidas las condicionantes, y determinó que la DCOP“B”-Sobse debía seguir informando sobre el estado de avance y cumplimiento en los subsecuentes informes.¹⁷⁸
155. El 26 de abril de 2018, la DCOP“B”-Sobse presentó el tercer informe trimestral de cumplimiento de condicionantes (noviembre 2017-enero 2018), en el que reportó el seguimiento de 48 condicionantes.¹⁷⁹ En respuesta a dicho informe, el 23 de octubre de 2018 la DGRA-Sedema dio por cumplidas las condicionantes 1.5, 6.3, 9.1 y 9.8, y señaló además que, en un término de 10 días hábiles, la DCOP“B”-Sobse debía presentar el informe final de cumplimiento del resto de las 58 condicionantes.¹⁸⁰
156. El 14 de noviembre de 2018 la DCOP“B”-Sobse presentó ante la DGRA-Sedema —de forma extemporánea— el informe final de cumplimiento de las condicionantes 1.0 a 13.0.¹⁸¹ Cabe señalar que la etapa 2 (operación y mantenimiento) no contaba con un mecanismo de seguimiento a través de informes periódicos de cumplimiento.
157. En la documentación proporcionada por la Sedema no existe documento alguno en el que se determine que el proyecto Metrobús Reforma cumplió con todas las condicionantes de la AIA o que se hayan dado por concluidas todas las obras del proyecto. Lo anterior, en conformidad con el resolutivo sexto de la AIA,¹⁸² mismo que establece que, una vez concluidas las obras y a través del supervisor ambiental, se deberá solicitar a la DGRA-Sedema el acuerdo administrativo de cumplimiento total de condicionantes. El Secretariado solicitó dicha información a la Sobse y la Sedema, sin obtener respuesta alguna.
158. Luego del informe final, la única documentación que existe en relación con el seguimiento al cumplimiento de condicionantes es un escrito de fecha 30 de enero de 2019 que se refiere a la carencia de un supervisor ambiental desde 2017, en desavenencia con la condicionante 1.4 de la AIA.¹⁸³

4.3.4 Integración de otros proyectos asociados al Proyecto Metrobús Reforma

159. El 2 de diciembre de 2016, un día después de que se emitiera la AIA, la DGPE-Sobse solicitó a la DGRA-Sedema que integrara a dicha autorización las obras de sustitución de la carpeta asfáltica a lo largo de un tramo adicional de 18.5 km localizado entre la Fuente de Petróleos y Santa Fe.¹⁸⁴ Con una extensión considerablemente mayor a la del proyecto original (15 km), dichas obras se ubican fuera del área prevista en la MIA correspondiente; sin embargo, a pesar de no haber sido incluidas en la MIA, sí se encontraban previstas en la licitación del proyecto Metrobús Reforma,¹⁸⁵ pues —como la promovente manifestó— el proyecto era “integral”: es decir, además de lo establecido en el proyecto ejecutivo, comprendía otras obras (inducidas y complementarias), incluido el mencionado tramo de 18.5 km, según se muestra en la figura 8.¹⁸⁶
160. Al respecto, la Sobse justificó su solicitud en el resolutivo noveno de la AIA que prevé:

[...] en caso de que se pretendan realizar modificaciones, sustituir equipos o instalaciones, ampliar o efectuar actividades de remodelación del Proyecto, previamente deberán consultar a esta DGRA para que en el ámbito de su competencia determine lo conducente.¹⁸⁷
161. El 14 de diciembre de 2016, la Sedema emitió un acuerdo mediante el cual integró la solicitud de modificación planteada por la Sobse al expediente del proyecto Metrobús Reforma.¹⁸⁸ El acuerdo de la Sedema esencialmente estableció un sistema de seguimiento del expediente¹⁸⁹ y determinó integrar al mismo los documentos que se fueran generando como resultado del cumplimiento de condicionantes de la AIA, así como de las actividades de inspección y vigilancia practicadas por la Sedema.¹⁹⁰
162. Asimismo, la Sedema concluyó que la rehabilitación del tramo de 18.5 km constituía, en efecto, una obra complementaria del proyecto Metrobús Reforma y determinó expedir una autorización complementaria sujeta a las condicionantes de la AIA (a excepción de la condicionante 1.0).¹⁹¹ La Sedema fundamentó su determinación en el artículo 55: fracción III del RIAR, que establece la posibilidad de realizar modificaciones a un proyecto después de emitida una autorización en materia de impacto ambiental.¹⁹² Se hace notar que el artículo 55 del RIAR no contempla “ampliar o efectuar actividades de remodelación del proyecto”.

Figura 8. Extensión del proyecto desde Fuente de Petróleos hasta Santa Fe



Fuente: Gobierno de la Ciudad de México, disponible en: <<https://bit.ly/3OA0qt2>>.



5. Compromiso permanente con la transparencia

163. Los expedientes de hechos brindan información detallada en torno a aseveraciones ciudadanas sobre omisiones en la aplicación efectiva de leyes y reglamentos ambientales en América del Norte, información que puede ser de ayuda para los peticionarios, las Partes del ACAAN y otros sectores de la ciudadanía con interés en los asuntos que se exponen en dichos expedientes. El presente expediente de hechos no presenta conclusiones respecto de las supuestas omisiones en la aplicación efectiva de la legislación ambiental en las que —según aseveran las Peticionarias— ha incurrido México, ni tampoco sobre la efectividad de las acciones de aplicación emprendidas por la Parte.
164. En conformidad con el artículo 15(3) del ACAAN, este expediente de hechos se elaboró “sin perjuicio de cualesquiera medidas ulteriores que puedan adoptarse” respecto de la petición SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*).
165. En 2014, el Consejo de la CCA giró instrucciones para que cada año las Partes del ACAAN proporcionaran actualizaciones de las medidas adoptadas en relación con las peticiones concluidas el año anterior (incluidas aquellas para las que se preparó un expediente de hechos):¹⁹³

Este año, como parte de nuestro compromiso permanente con la transparencia y la modernización del proceso de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental (proceso SEM, por sus siglas en inglés), adoptamos una nueva estrategia de información. En seguimiento a una propuesta planteada por el [Comité Consultivo Público Conjunto], cada uno de los países ofreció una actualización sobre las medidas adoptadas en relación con las peticiones concluidas en el último año.
166. Con el fin de facilitar cualquier tarea de seguimiento que el público o las autoridades competentes en México deseen realizar, el presente expediente de hechos proporciona información relevante sobre los asuntos planteados en la petición SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*), en términos de la autorización otorgada por el Consejo de la CCA en su Resolución 20-05.



Notas

1. Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN), publicado en el *Diario Oficial de la Federación* (DOF) el 21 de diciembre de 1993.
2. Para conocer más detalles relativos a las diversas fases del proceso, así como las determinaciones y expedientes de hechos del Secretariado, consúltase la página de peticiones ciudadanas en el sitio web de la CCA: <www.cec.org/peticiones>.
3. SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*), Petición conforme al artículo 14(1) del ACAAN (2 de febrero de 2018), en: <https://bit.ly/3rT5CjB> [Petición].
4. El Secretariado solicitó en dos ocasiones la corrección de errores menores de forma en apego al inciso 3.10 de las *Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental conforme a los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte* (“Directrices”). Las Peticionarias hicieron las correcciones pertinentes y presentaron versiones revisadas de la petición primero el 2 de febrero y luego el 3 de abril de 2018.
5. SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*), Determinación conforme a los artículos 14(1) y 14(2) del ACAAN (1 de mayo de 2018), en <https://bit.ly/3rvBrie>.
6. SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*), Respuesta de México con base en el artículo 14(3) del ACAAN (26 de julio de 2018), en: <https://bit.ly/3KSE1Gt> [Respuesta].
7. SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*), Notificación conforme al artículo 15(1) del ACAAN (17 de diciembre de 2018), en: <https://bit.ly/3xDHK75> [Notificación].
8. SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*), Resolución de Consejo 20-05 (18 de diciembre de 2020), en: <https://bit.ly/3Og9yo1> [Resolución de Consejo].
9. SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*), Razones de las instrucciones del Consejo respecto de la petición SEM-18-002 (18 de diciembre de 2020), en: <https://bit.ly/3yfAlec>.
10. *Idem*.
11. *Idem*.
12. Secretariado de la CCA, doc. núm. A14/SEM/18-002/51/REQ (12 de enero de 2021).
13. Secretariado de la CCA, doc. núm. A14/SEM/18-002/54/REQ (9 de abril de 2021).
14. DGEIRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGEIRA/SAJAO/01917/2021, Dirección General de Evaluación de Impacto y Regulación Ambiental de la Sedema (15 de abril de 2021).
15. UCAJ, oficio núm. 112/500, Unidad Coordinadora de Asuntos Jurídicos de la Semarnat (20 de abril de 2021).
16. Minuta de la reunión celebrada el 18 de agosto de 2021 entre representantes del Secretariado de la CCA, la Secretaría del Medio Ambiente (Sedema) y la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) de la Ciudad de México.
17. ACAAN, artículo 21(1): “A petición del Consejo o del Secretariado, cada una de las Partes, de conformidad con su legislación, proporcionará la información que requiera el Consejo o el Secretariado, inclusive:
 - a) pondrá a su disposición, sin demora, cualquier información en su poder que se le haya solicitado para la elaboración de un informe o expediente de hechos, incluso la información sobre cumplimiento y aplicación [...]”.
18. Plataforma Nacional de Transparencia, en: <www.plataformadetransparencia.org.mx/>.
19. Secretariado de la CCA, *Aide memoire*, sesión del Comité General Permanente (23 de marzo de 2022).
20. Secretariado de la CCA, *Status of Metrobús Reforma* (correo electrónico, 24 de marzo de 2022).
21. Si bien se tuvo acceso a varios planos del anteproyecto en Autocad, incluida la vista de planta de algunas estaciones, todos fueron elaborados en 2014 y no se pudo confirmar la existencia de versiones actualizadas de los mismos. Además, éstos se encontraban incompletos.
22. *Cfr.* LAPT, artículos 44 y 46; y RIA, artículo 6.
23. *Cfr.* LAPT, artículo 44.
24. C. Paquette (2008), “El Metrobús en el contexto de la redensificación urbana: implicaciones y oportunidades”, en: C. E. Salazar y J. L. Lezama (editores), *Construir ciudad: un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México*, El Colegio de México, p. 195.
25. *Ibid.*, p. 201.
26. *Ibid.*, pp. 200-201. Véase también: Inegi (2017), “Encuesta origen-destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México”, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en: <www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>.
27. S. A. Flores Peña (coord.) (2011), *Programa de ordenación de la zona metropolitana del valle de México: actualización 2011*, Fondo Metropolitano del Valle de México, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, p. 120.
28. C. Paquette (2008), *op. cit.*, p. 202.
29. E. Gómez Mata y D. Rosas Chavarría (2018), “Ciudad compacta, ciudad difusa: políticas de redensificación en México”, en: *Perspectivas teóricas, globalización e intervenciones públicas para el desarrollo regional*, Universidad Nacional Autónoma de México y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A. C., México, p. 322.

30. ONU-Hábitat (1996), *Agenda Hábitat*: artículo 113, y ONU-Hábitat (2017), *Nueva Agenda Urbana*: artículos 51, 52 y 69. CNDH (2016), *Movilidad, vivienda y derechos humanos*, Comisión Nacional de los Derechos Humanos, p. 4, en: <<https://bit.ly/43BG8rW>>.
31. C. Paquette (2008), *op. cit.*, p. 203.
32. Varios estudios documentan este hecho. Véanse, por ejemplo: A. Pineda Chávez *et al.* (2016), “Proceso de urbanización y asentamientos irregulares en el municipio de Ecatepec de Morelos, 1970-2015”, ponencia, XXI Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México, celebrado en Mérida, Yucatán, del 15 al 18 de noviembre de 2016, en: <<https://bit.ly/3RWUr4s>>; J. L. Escobar Delgadillo y J. S. Jiménez Rivera (2009), “Urbanismo y sustentabilidad: estado actual del desarrollo urbano de la ZMVM”, *Revista Digital Universitaria*, UNAM, vol. 10, núm. 7, en: <<https://bit.ly/3yjZgO1>>; V. Mugica Álvarez *et al.* (2010) “Evaluación y seguimiento del programa para mejorar la calidad del aire en la zona metropolitana del valle de México 2002-2010”, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, pp. 34-35, en: <<https://bit.ly/37ohJxP>>.
33. E. Gómez Mata y D. Rosas Chavarría (2018), *op. cit.*, p. 330.
34. *Ibid.*, p. 322.
35. C. E. Salazar y J. L. Lezama (2008), *Construir ciudad: un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México*, El Colegio de México, p. 25.
36. R. Llanos y G. Romero (2007), “Anuncian el fin del bando 2 en las 4 delegaciones centrales”, *La Jornada*, 8 de febrero de 2007. Véase también: PAOT (2014), *Uso del suelo en el Distrito Federal: elementos básicos*, Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, p. 114.
37. ALDF (2007), *Diario de los debates de la ALDF*, Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura, 12 de septiembre de 2007.
38. ALDF (2007), *Comisiones Unidas de Vivienda y de Desarrollo e Infraestructura Urbana (reunión de trabajo)*, estenografía parlamentaria, Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura, 27 de agosto de 2007.
39. ALDF (2007), *Diario de los debates de la ALDF*, Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura, 18 de octubre de 2007.
40. Véanse, por ejemplo: DOF (1997), *Programa delegacional de desarrollo urbano de Miguel Hidalgo*, apartado 4.5.1 (26 de mayo de 1997), y *Programa delegacional de desarrollo urbano de Cuajimalpa de Morelos*, apartado 4.5.1 (4 de abril de 1997).
41. M. J. L. Rodríguez Luna (2017), *Política de zonificación inclusiva para la construcción de vivienda asequible en la Ciudad de México: el caso de la norma de ordenación general número 26*, tesina, Centro de Investigación y Docencia Económica, p. 31.
42. *Ibid.* p. 34.
43. Véase, por ejemplo: R. Pascoe Pierce (2018), “En el filo”, *Excélsior*, columna de opinión, 2 de abril de 2018.
44. CDMX-Metrobús, “Nueva línea: Circuito Interior”, Gobierno de la Ciudad de México, en: <www.metrobus.cdmx.gob.mx/circuito>.
45. CDMX-Metrobús, “Nuestra flota”, Gobierno de la Ciudad de México, en: <<https://bit.ly/3Mey07s>>.
46. CDMX-Metrobús, “Metrobús y el plan de acciones inmediatas de atención a la violencia contra las mujeres”, Gobierno de la Ciudad de México, en: <<https://bit.ly/3OINbNM>>.
47. CDMX-Metrobús, “Movilidad como un derecho”, Gobierno de la Ciudad de México, en: <<https://bit.ly/3xDcEfK>>.
48. CDMX-Metrobús, “Inicia pruebas operativas el Metrobús eléctrico”, Gobierno de la Ciudad de México, en: <<https://bit.ly/3rBfgXX>>. UCAJ, Observaciones al expediente de hechos SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*), Unidad Coordinadora de Asuntos Jurídicos de la Semarnat, 5 de abril de 2023.
49. CDMX-Metrobús, “Fichas técnicas”, Gobierno de la Ciudad de México, en: <<https://bit.ly/3OmTlNO>>. La demanda de transporte (expresada en pasajeros por día) de la línea 7 es estimada. Véase: CDMX-Metrobús (2017), *Línea 7 Metrobús Reforma: proyecto conceptual*, Gobierno de la Ciudad de México, 3 de marzo de 2017, p. 47; disponible en: <<https://bit.ly/3vrMzxy>>.
50. H. Suzuki *et al.* (2014), *Transformando las ciudades con el transporte público*, Banco Mundial, pp. 3, 7 y 8; J. S. Orozco y F. A. Arenas (2013), “Aproximación al desarrollo de un sistema de transporte masivo a través de la dinámica de sistemas”, *Revista S&T*, Universidad ICESI, vol. 11, núm. 24, p. 92.
51. J. A. Allen Monge (2011), *TransMilenio Bogotá – Colombia (BRT)*, boletín técnico PITRA, vol. 2, núm. 22, octubre de 2011, Programa de Infraestructura del Transporte, LanammeUCR, Universidad de Costa Rica; disponible en: <<https://bit.ly/3xxW9BM>>.
52. F. de A. Rosa (2018), *Principios, instrumentos y evolución del sistema de planeamiento urbanístico y ambiental de Curitiba (1965-2004)*, tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, p. 299.
53. CTS México (2008), “Acerca del CTS México”, Centro de Transporte Sustentable de México, en: <<https://bit.ly/392bFf0>>; WRI (2015), “Mexico City’s Metrobús celebrates 10 years of service”, World Resources Institute, Ross Center for Sustainable Cities, en: <<https://bit.ly/3L9ft2>>.
54. En el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (GDF [2003], *Decreto por el que se aprueba el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal*, Administración Pública del Distrito Federal, publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 31 de diciembre de 2003, p. 114) se menciona que se daría impulso a 33 corredores estratégicos de transporte con tecnología de punta no contaminante, como parte de las estrategias de desarrollo urbano. En el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006 (GDF [2002], *Acuerdo por el que se ordena la publicación del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006*, Administración Pública del Distrito Federal, publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 5 de noviembre de 2002, p. 45) se estableció que en el periodo 2002-2006 se implementarían cinco corredores estratégicos de transporte público con infraestructura y equipamiento preferencial para las unidades

- en servicio; para ello se contaría con apoyo de recursos financieros provenientes del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), del Banco Mundial y de la Fundación Shell, suficientes para iniciar los estudios para un corredor piloto en el año 2002 y, durante 2003, elaborar los estudios y proyectos ejecutivos correspondientes.
55. Semovi (2016), “Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el corredor ‘Metrobús Reforma’”, Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* el 21 de junio de 2016, p. 6; disponible en: <<https://bit.ly/3sd46Je>>.
 56. Ley de Movilidad de la Ciudad de la México, artículos 74 y 75.
 57. Setravi (2004), *Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el corredor de transporte público de pasajeros “Metrobús Insurgentes”*, Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 12 de noviembre de 2004, p. 33-35.
 58. PAOT (2008), *Segundo informe PAOT*, Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, p. 12.
 59. El 20 de enero de 2010, representantes de la PAOT, de la Delegación Cuauhtémoc y de otras dependencias de la Sedema acordaron no llevar a cabo más derribos de árboles hasta que todas las instituciones involucradas contaran con la correspondiente autorización ambiental y un listado forestal en relación con el proyecto de la línea 3 del Metrobús, a pesar de que el resolutive de impacto ambiental había sido emitido desde el 18 de diciembre del 2009. Véase: PAOT (2012), *Resolución administrativa, folio núm. PAOT-05-300/200-1390-2012. II.8.3*, Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, p. 120.
 60. *Idem*.
 61. Sobse (2010), *Acta de fallo: licitación pública nacional núm. SOS/DGA/LPN/PPS-30001044-001-09*, Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal, 26 de enero de 2010, pp. 3-6.
 62. Sobse (2010), “V.9.3 Propuesta económica” para la licitación pública nacional núm. SOS/DGA/LPN/PPS-30001044-001-09, en: *Memoria institucional: línea 3 del Metrobús Tenayuca – Etiopía*, Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal, 7 de enero de 2010, pp. 9 y 66.
 63. Semovi (2015), *Aviso por el que se aprueba el Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros “Metrobús Reforma” y se establecen las condiciones generales para su operación*, Secretaría de Movilidad del Distrito Federal, publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 29 de junio de 2015, pp. 92-98 [Aviso de aprobación].
 64. Setravi (2004), *Aviso por el que se aprueba el establecimiento del sistema de transporte público denominado “Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal”*, Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 24 de septiembre de 2004, pp. 33-34.
 65. Aviso de aprobación, pp. 92-98.
 66. GCDMX, *Expediente técnico Paseo de la Reforma*, Dirección General de Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural, Secretaría de Cultura de la Ciudad de México, en: <<https://bit.ly/3PS9iLX>>.
 67. *Idem*.
 68. C. A. Cruz Guerrero (2015), “Regeneración urbana Calzada de los Misterios: peregrinando hacia un futuro mejor”, tesis de licenciatura, Instituto Politécnico Nacional (IPN), pp. 37-38.
 69. D. Chargoy Ruiz (2020), “Evolución urbana de la Villa de Guadalupe durante los siglos XVIII a XX”, *Historias*, revista de la Dirección de Estudios Históricos del INAH, núm. 102, enero-abril de 2019, pp. 25-43 (en particular, pp. 28-30), <<https://bit.ly/3onGzml>>.
 70. C. A. Cruz Guerrero (2015), *op. cit.*, pp. 47-48.
 71. ALDF (2000), Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal, Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 13 de enero de 2000; texto de la reforma publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* el 8 de septiembre de 2017, artículo 5. A su vez, el término *área verde* se define en la LAPT como “toda superficie cubierta de vegetación, natural o inducida, que se localice en el Distrito Federal”.
 72. *Ibid.*, art. 90 bis.
 73. *Ibid.*, art. 5.
 74. *Ibid.*, art. 8, fracción IX.
 75. GDF (2003), “Decreto por el que se declara como área de valor ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec”, Administración Pública del Distrito Federal, publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 2 de diciembre de 2003.
 76. GDF (2006), “Acuerdo por el que se aprueba el Programa de Manejo del Área de Valor Ambiental del Distrito Federal, con la categoría de bosque urbano denominada ‘Bosque de Chapultepec’”, Administración Pública del Distrito Federal, publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 17 de noviembre de 2006.
 77. *Idem*.
 78. GDF (2014), “Decreto por el que se modifica el diverso por el que se declara como área de valor ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec, respecto a la poligonal que se indica”, Administración Pública del Distrito Federal, publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 11 de julio de 2014; disponible en: <<https://bit.ly/3P1efm4>> [Decreto modificadorio AVA Chapultepec].
 79. ALDF (2000), Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal, Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 13 de enero de 2000; texto de la reforma publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* el 8 de septiembre de 2017, artículo 5.

80. Cfr. Petición, p. 13.
81. DGRA-Sedema, resolución administrativa núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/005226/2016, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (6 de junio de 2016).
82. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017, resultando segundo, inciso d, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (25 de abril de 2017) [Acuerdo DGRA/4234].
83. ALDF (2000), “Ley de Salvaguarda del Patrimonio Urbanístico Arquitectónico del Distrito Federal”, Asamblea Legislativa del Distrito Federal, I Legislatura, publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 13 de abril de 2000; texto de la reforma publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* el 12 de enero de 2017, artículo 15; en: <<https://bit.ly/3cvq70K>>.
84. D. Lorente Fernández (2020), “Historia del árbol de agua”, *Cuadernos Hispanoamericanos*, 9 de noviembre de 2020, en: <<https://bit.ly/3yRnWxd>>.
85. Fray Diego Durán (1984), *Historia de las Indias de Nueva España e islas de tierra firme*, Porrúa, México, tomo 1, cap. xix, p. 173.
86. D. Lorente Fernández (2020), *op. cit.*
87. Semarnat-Conafor (2010), “Ahuehuete (*Taxodium mucronatum*)”, infografía, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Comisión Nacional Forestal, en: <<https://bit.ly/3AABizb>>.
88. CDMX (2011), “Calzada del Rey”, Bosque de Chapultepec, Gobierno de la Ciudad de México, en: <<https://bit.ly/3OVP3g6>>.
89. D. Lorente Fernández (2020), *op. cit.* Véase también: E. Luque (1921), “Voto razonado para elegir el árbol nacional”, *Revista México Forestal*, Sociedad Forestal Mexicana, vol. 1, núm. 3, pp. 9-10.
90. Conafor (2016), “El árbol nacional”, Comisión Nacional Forestal, 21 de marzo de 2016, en: <<https://bit.ly/3NWCRdl>>.
91. INIFAP (2013), *Especialistas forestales del INIFAP, fechan árbol majestuoso: el sabino o ahuehuete de Lagos de Moreno*, Jalisco, Instituto Nacional de Investigaciones Forestales, Agrícolas y Pecuarias, en: <<https://bit.ly/3AyHpnJ>>.
92. Véase: DGRA-Sedema (s/f), *Lineamientos para elaborar la manifestación de impacto ambiental, modalidad específica*, Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental (DEIA) de la Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema; disponible en: <<https://bit.ly/3OA35UE>>.
93. Semarnat (2002), *Guía para la presentación de la manifestación de impacto ambiental del sector industrial, modalidad: particular*, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, México; disponible en: <<https://bit.ly/3EqfWEH>>.
94. DGPE-Sobse (2017), *Manifestación de impacto ambiental “Construcción del corredor vial para el transporte público línea 5 Metrobús, segunda etapa, sobre Eje 3 Oriente en el tramo de San Lázaro a glorieta de Vaqueritos”*, Dirección General de Proyectos Especiales, Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, enero de 2017, pp. 69-72 [MIA línea 5]. Véase también: L. Moretti, *et al.* (2013), “Environmental Impact Assessment of Road Asphalt Pavements”, *Modern Applied Science*, vol. 7, núm. 11, p. 5.
95. Por ejemplo, los materiales para la pavimentación de la carpeta de rodamiento de los carriles confinados del sistema Metrobús —como gravas y arenas— se extraen de yacimientos, lo que puede generar afectación o alteraciones ambientales en las minas de extracción o sus alrededores. Adicionalmente, el transporte de dichos materiales puede resultar en emisiones de gases de efecto invernadero con el consecuente impacto climático a escala global. Por otra parte, la cantidad de agregados necesarios para la construcción de vías de tránsito urbano y carreteras se puede reducir significativamente si se sustituyen las materias primas con desechos reciclados o reutilizados provenientes de una variedad de fuentes. Véase: P. Newman *et al.* (2012), *Reducing the environmental impact of road construction*, Sustainable Built Environment National Research Centre (SBEnc), Queensland University of Technology, Brisbane, Australia, p. 19. Véase también: Sedema, *Introducción de medidas ambientalmente amigables en transporte (2003-2009)*, Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México.
96. MIA línea 5, pp. 69-72.
97. DGPE-Sobse (2016), *Manifestación de impacto ambiental, modalidad específica, del proyecto “Construcción del corredor vial de la línea 7 del Metrobús, el cual correrá sobre avenida Paseo de la Reforma en el tramo comprendido de Indios Verdes a la Fuente de Petróleos, con influencia en las delegaciones Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo”*, Dirección de Pavimentos de la Dirección General de Proyectos Especiales, Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, 24 de agosto de 2016.
98. Decreto modificatorio AVA Chapultepec.
99. Semovi (2016), “Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el corredor ‘Metrobús Reforma’”, Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* el 21 de junio de 2016, p. 6; disponible en: <<https://bit.ly/3sd46je>>.
100. DGRA-Sedema, acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/010045/2016, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (20 de septiembre de 2016), pp. 2-8.
101. RIAR, artículo 50.
102. DGPE-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/DGPE/DGPV/972/2016, Dirección de Pavimentos, Dirección General de Proyectos Especiales de la Sobse (14 de octubre de 2016).
103. *Ibid.*, p. 5.
104. *Ibid.*, p. 8.
105. *Ibid.*, p. 21.
106. *Ibid.*, p. 29.

107. DGRA-Sedema (2016), *Autorización en materia de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma*, resolución administrativa núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016, emitida por la Dirección General de Regulación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México el 30 de noviembre de 2016 [AIA].
108. *Ibid.*, p. 24.
109. LAPT, artículo 47.
110. DGPE-Sobse (2016), *op. cit.*
111. Sedema (2016), expediente núm. DEIA-ME-1588/2016, Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México.
112. DGRA-Sedema, acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/010045/2016, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (20 de septiembre de 2016).
113. DGRA-Sedema (s/f), *Lineamientos para elaborar la manifestación de impacto ambiental, modalidad específica*, Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental (DEIA) de la Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema; disponible en: <<https://bit.ly/3OA35UE>>.
114. Uno de los ejes estratégicos del Programa Integral de Movilidad 2013-2018 del gobierno del Distrito Federal fue el de “Calles para todos”. Con la meta de “diseñar obras viales incluyentes”, se planteó la construcción de infraestructura vial de alta capacidad vehicular, con criterios de accesibilidad y seguridad para peatones, ciclistas y transporte público. Véase: *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, núm. 1965 bis, 15 de octubre de 2014, pp. 76-82, en: <<https://bit.ly/3IqN2GI>>.
115. GDF (2004), “Normas Técnicas Complementarias para Diseño y Construcción de Cimentaciones”, *Gaceta Oficial del Distrito Federal* (6 de octubre de 2004). La actualización de dichas normas, emitida en 2017 por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi) y la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) de la Ciudad de México, se publicó también en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 15 de diciembre de 2017.
116. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/012086/2016, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (27 de octubre de 2016).
117. *Idem.*
118. AIA, pp. 7-8.
119. *Cfr.* AIA.
120. LAPT, artículo 53.
121. AIA, p. 24.
122. *Ibid.* p. 25.
123. *Ibid.*, p. 12.
124. *Ibid.*, pp. 10-11.
125. *Ibid.*, p. 12.
126. *Idem.*
127. *Ibid.*, p. 12.
128. *Ibid.*, p. 15.
129. *Ibid.*, p. 16.
130. *Ibid.*, p. 17.
131. *Ibid.*, p. 18.
132. *Ibid.*, pp. 10-11.
133. DCOP“B”-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-03-21-012, Dirección de Construcción de Obras Públicas “B” de la Sobse (21 de marzo de 2017) [Oficio DCOP“B”/17-03-21-012].
134. Acuerdo DGRA/4234.
135. Oficio DCOP“B”/17-03-21-012.
136. *Idem.*
137. *Idem.*
138. Acuerdo DGRA/4234.
139. DGPE-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/DGPE/DGPV/972/2016, Dirección de Pavimentos, Dirección General de Proyectos Especiales de la Sobse (14 de octubre de 2016), p. 9.
140. Oficio DCOP“B”/17-03-21-012.
141. Acuerdo DGRA/4234.
142. DGRA-Sedema, acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/005760/2017, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (6 de junio de 2017).
143. DCOP“B”-Sobse, oficio CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-06-28-001, Dirección de Construcción de Obras Públicas “B” de la Sobse (28 de junio de 2017).

144. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/007309/2017, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (7 de julio de 2017).
145. DGPE-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/DGPE/DGPV/972/2016, Dirección de Pavimentos, Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (14 de octubre de 2016), p. 26.
146. DGRA-Sedema, acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/010045/2016, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (20 de septiembre de 2016), p. 4.
147. Acuerdo DGRA/4234, resultando segundo, inciso d.
148. *Ibid.*, inciso f.
149. DGPE-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/DGPE/DP/100/2017, Dirección de Pavimentos, Dirección General de Proyectos Especiales de la Sobse (30 de enero de 2017) [Oficio DGPE-Sobse/DP/100/2017].
150. Acuerdo DGRA/4234, numeral tercero.
151. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/004807/2017, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (5 de mayo de 2017).
152. DCOP“B”-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-05-03-006, Dirección de Construcción de Obras Públicas “B” de la Sobse (3 de mayo de 2017).
153. Oficio DCOP“B”/17-03-21-012.
154. Acuerdo DGRA/4234, numeral quinto.
155. *Idem.*
156. DGOP-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/DGOP/20.06.17/001, Dirección General de Obras Públicas de la Sobse (20 de junio de 2017).
157. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/011880/2017, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (18 de septiembre de 2017). *Cfr.* cuadro 4, apartado a, de este expediente de hechos.
158. *Idem.* *Cfr.* cuadro 4, apartado b, de este expediente de hechos.
159. PAOT, Expediente PAOT-2015-IO-21-SPA-09 y sus acumulados, Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal.
160. DCOP“B”-Sobse, resolución administrativa incluida en el expediente PAOT-2015-IO-21-SPA-09, Dirección de Construcción de Obras Públicas “B” de la Sobse (28 de noviembre de 2018).
161. DCOP“B”-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-04-03-009, Dirección de Construcción de Obras Públicas “B” de la Sobse (3 de abril de 2017).
162. Metrobús, oficio núm. MB/DPES/090/2017 (y cuadro de resumen adjunto), organismo operador del sistema “Metrobús de la Ciudad de México” (25 de abril de 2017).
163. UCAJ, Observaciones al expediente de hechos SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*), Unidad Coordinadora de Asuntos Jurídicos de la Semarnat, 5 de abril de 2023.
164. DCOP“B”-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-04-05-006 Dirección de Construcción de Obras Públicas “B” de la Sobse (4 de mayo de 2017); DCOP“B”-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-05-05-003, Dirección de Construcción de Obras Públicas “B” de la Sobse (5 de mayo de 2017).
165. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (19 de mayo de 2017).
166. DGOP-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-06-22-008 CDMX/SOBSE/DGOP/20.06.17/001, Dirección General de Obras Públicas de la Sobse (20 de junio de 2017).
167. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/007309/2017, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (7 de julio de 2017).
168. Oficio DGPE-Sobse/DP/100/2017.
169. Oficio DCOP“B”/17-03-21-012.
170. Sobse, *Inicia construcción de carril exclusivo para la Línea 7 del Metrobús sobre Reforma*, nota informativa, Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, 23 de enero de 2017, en: <<https://bit.ly/3w7m5BZ>>.
171. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/012693, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (20 de octubre de 2017).
172. Oficio DGPE-Sobse/DP/100/2017.
173. Véase: “Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones al Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal”, *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, núm. 255 (31 de enero del 2017). Véase además: Oficio DCOP“B”/17-03-21-012.
174. Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/075/2017, Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (1 de febrero de 2017).
175. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (14 de julio de 2017).
176. *Ibid.*, p. 9.

177. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/004263/2018, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (9 de abril de 2018).
178. *Ibid.*, p. 2.
179. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/015045/2018, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (23 de octubre de 2018).
180. *Ibid.*, p. 6.
181. DCOP“B”-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/18-11-13-001, Dirección de Construcción de Obras Públicas “B” de la Sobse (13 de noviembre de 2018); anexo: informe final.
182. AIA, p. 23.
183. *Idem.*
184. DGPE-Sobse, oficio CDMX/SOBSE/DGPE/DP/1178/2016, Dirección de Pavimentos, Dirección General de Proyectos Especiales de la Sobse (2 de diciembre de 2016).
185. Véase: Contrato de obra pública núm. DGPE-LPN-F-1-007-16, Dirección de Pavimentos, Dirección General de Proyectos Especiales de la Sobse (29 de noviembre de 2016), cláusula primera, en: <<https://bit.ly/3vPIBBw>>.
186. Oficio DGPE-Sobse/DP/100/2017.
187. AIA, p. 24.
188. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/015878/2016, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (14 de diciembre de 2016). El expediente de autorización del proyecto Metrobús Reforma se identifica bajo el núm. DEIA-ME-1588/2016.
189. El artículo 50 de la LPADF establece el deber de las dependencias o entidades ante las cuales se substancien procedimientos administrativos de establecer un sistema de identificación de los expedientes, y de guardar las constancias de notificación en los asuntos, los acuses de recibo y todos los documentos necesarios para acreditar la realización de las diligencias.
190. *Cfr.* RIAR, artículo 53: fracción VIII.
191. DGRA-Sedema, oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/015878/2016, Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema (14 de diciembre de 2016).
192. RIAR, artículo 55: fracción III:
 Si el promovente pretende realizar modificaciones al proyecto después de emitida la autorización en materia de impacto ambiental, deberá someterlas —previamente a su ejecución— a la consideración de la Secretaría, la que, en un plazo no mayor a diez días hábiles, determinará:
 - I. si es necesario el inicio de un nuevo procedimiento de evaluación y, por lo tanto, la cancelación de la autorización emitida;
 - II. si las modificaciones propuestas no afectan el contenido de la autorización otorgada, o
 - III. si la autorización otorgada requiere ser modificada con objeto de imponer nuevas condiciones a la realización de la obra o actividad de que se trata. En este último caso, las modificaciones a la autorización deben ser dadas a conocer al promovente en un plazo máximo de veinte días hábiles.
193. CCA (2014), *Declaración ministerial de la CCA, 2014*, emitida en el marco de la vigesimoprimer sesión ordinaria del Consejo de la Comisión para la Cooperación Ambiental, Yellowknife, Territorios del Noroeste, Canadá (17 de julio de 2014), en: <<https://bit.ly/3nRp6m9>>.

APÉNDICES



APÉNDICE 1

Resolución de Consejo 20-05

18 de diciembre de 2020

RESOLUCIÓN DE CONSEJO 20-05

Instrucciones al Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA) respecto de la petición SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*), en la que se asevera que las autoridades de la Ciudad de México están incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental en lo concerniente a los procedimientos de evaluación de impacto ambiental establecidos al amparo de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal y el Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo, en relación con la construcción del Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros “Metrobús Reforma”

EL CONSEJO:

EN RESPALDO del proceso previsto en los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN) en materia de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental e integración de expedientes de hechos;

AFIRMANDO que las Partes del ACAAN establecieron el proceso previsto en los artículos 14 y 15 del Acuerdo para brindar a cualquier persona u organización sin vinculación gubernamental que resida o esté establecida en Canadá, Estados Unidos o México oportunidad de manifestar sus preocupaciones en torno a la aplicación efectiva de leyes y reglamentos ambientales, así como de exponer los hechos que motivan tales inquietudes;

OBSERVANDO que el proceso de peticiones sobre aplicación de la legislación ambiental se rige ahora por el nuevo tratado comercial entre los tres países (Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá, T-MEC), en vigor a partir del 1 de julio de 2020;

OBSERVANDO también que el Acuerdo de Cooperación Ambiental (ACA) celebrado entre los gobiernos de Canadá, los Estados Unidos de América y los Estados Unidos Mexicanos entró en vigor el 1 de julio de 2020, fecha a partir de la cual sustituye al ACAAN;

DESTACANDO que el artículo 2(4) del ACA establece que cualquier petición realizada con apego al ACAAN y no concluida a la fecha de entrada en vigor del ACA continuará tramitándose conforme a los procedimientos establecidos en los artículos 14 y 15 del ACAAN, a menos que el Consejo decida otra cosa;

RECONOCIENDO que el proceso de peticiones sobre aplicación efectiva de la legislación ambiental (proceso SEM, por sus siglas en inglés) está diseñado para fomentar el intercambio de información al respecto entre el público y los gobiernos;

PONIENDO DE RELIEVE la importancia de los expedientes de hechos como medio para fomentar la participación ciudadana, la transparencia y la apertura en asuntos relacionados con la aplicación efectiva de la legislación ambiental en Canadá, Estados Unidos y México;

HABIENDO CONSIDERADO la petición 18-002 que, con fecha 2 de febrero de 2018, presentaron las organizaciones Academia Mexicana de Derecho Ambiental y La Voz de Polanco, al igual que la respuesta ofrecida por el gobierno de México el 25 de julio de 2018;

HABIENDO EXAMINADO la notificación de fecha 17 de diciembre de 2018 en la que el Secretariado recomienda al Consejo la elaboración de un expediente de hechos con respecto a las presuntas omisiones incurridas en la aplicación efectiva de los artículos 44, 46: fracciones IV(a), VIII y IX, 47 y 53 de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal (LAPT), así como de los artículos 6, inciso D: fracción II, numeral 131, 41, 44, 50, 52, 54 y 62 del Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo (RIAR);

REAFIRMANDO que los expedientes de hechos tienen como propósito presentar de manera objetiva los hechos relacionados con el asunto planteado en una petición, ofreciendo además una exposición general sobre los antecedentes del asunto expuesto en la petición, las obligaciones legales aplicables a la Parte de que se trate y las medidas que ésta ha tomado para cumplir con dichas obligaciones;

TOMANDO EN CUENTA que el apartado 10.4 de las *Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental conforme a los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte* (las “Directrices”), en relación con la elaboración de un expediente de hechos, establece que “[e]l Consejo expondrá, por escrito, las razones en que basa su decisión, mismas que deberán ser puestas en el registro público”.

POR LA PRESENTE DE MANERA UNÁNIME DECIDE:

GIRAR INSTRUCCIONES al Secretariado para que, en apego al artículo 15(4) del ACAAN y el apartado 10.4 de las Directrices, elabore un expediente de hechos en relación con las siguientes disposiciones:

- artículos 47 y 53 de la LAPT
- artículos 41, 44, 50, 52, 54 y 62 del RIAR

SOLICITAR al Secretariado que publique en el registro público de peticiones las razones que motivaron el voto del Consejo de la CCA;

ENCOMENDAR al Secretariado que concluya la preparación del proyecto del expediente de hechos en los términos del apartado 19.5 de las Directrices, y lo presente al Consejo conforme al artículo 15(5) del ACAAN;

ORDENAR al Secretariado que presente al Consejo su plan general de trabajo para el acopio de la información pertinente; lo mantenga informado de cualesquiera cambios o ajustes futuros a dicho plan, y se comunique inmediatamente con este órgano si requiriese alguna aclaración respecto del alcance del expediente de hechos cuya elaboración por la presente se autoriza.

APROBADA POR EL CONSEJO:

Catherine Stewart
Gobierno de Canadá

Ivan Rico
Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos

Jane Nishida
Gobierno de los Estados Unidos de América

APÉNDICE 2

Petición SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*)

A14/SEM/18-002/01/SUB

DISTRIBUCIÓN: General

ORIGINAL: Español

Ciudad de México a 1 de febrero de 2018.

Asunto: petición sobre la aplicación efectiva de la legislación ambiental del Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros “Metrobús Reforma”.

Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental

PRESENTE

Por este medio y con base en los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN) solicitamos se inicie un proceso de petición relativo a la aplicación efectiva de la legislación ambiental (proceso SEM, por sus siglas en inglés) a fin de promover la comprensión respecto de la legislación ambiental y su aplicación en América del Norte respecto al Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros “Metrobús Reforma” (Línea 7 del Metrobús), lo anterior con base en la siguiente información:

La construcción de la Línea 7 del Metrobús se presentó por parte del gobierno como una opción a los problemas de movilidad de la Ciudad de México (CDMX). Sin embargo, el procedimiento por el que se han otorgado las autorizaciones, permisos y concesiones ha sido de forma opaca y en la ilegalidad. Esto no sólo involucra a la administración pública de la CDMX y las delegaciones por donde pasará dicha línea del Metrobús, sino a las autoridades federales que han sido omisas en temas de medio ambiente.

Este caso es relevante porque el mismo gobierno de la CDMX es el Promovente de la obra por lo que tendría que ser el primero en respetar la legislación ambiental, procurando que el proceso del proyecto contemple la debida planeación, difusión, participación y cumplimiento a la ley; lo cual desgraciadamente no acontece.

Es importante mencionar que la violación de la legislación ambiental para la construcción de la Línea 7 del Metrobús se gestó desde el 2015, con un procedimiento “a modo” en donde se modificó el Área Natural Protegida (ANP) local, es decir, el Área de Valor Ambiental (AVA) del Bosque de Chapultepec, el cual es la principal ANP de la CDMX, no sólo por los servicios ambientales que provee sino por su belleza paisajística y riqueza histórica.

Además, las declaratorias y avisos que se publicaron antes de contar con la autorización de impacto ambiental y demás obligaciones ambientales, son ilegales y su aplicación se limita para la asignación de concesiones de transporte público, lo que evidencia que la prioridad del gobierno no fue el mejoramiento de las condiciones de vida de los ciudadanos ni el cuidado del medio ambiente.

Esto es grave porque uno de los objetivos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) es promover los proyectos de inversión y el caso de la presente Petición es un ejemplo de inversión de obra pública que, de realizarse conforme a derecho tendría efectos positivos al medio ambiente, sin embargo, debido a que se ha hecho en la ilegalidad por el propio gobierno es un ejemplo de lo que no se debe de hacer.

Por lo tanto, es necesario que la CAA acepte realizar un expediente de hechos sobre el caso porque contribuiría a la cultura de la legalidad y serviría de ejemplo sobre la forma en la que debe de actuar un gobierno cuando realiza una obra pública y de gran impacto. Es decir, respetando la legislación ambiental.

I. Peticionarios

1) Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C. (AMDA)

Fundada en 1974 como “Academia Mexicana de Derecho Ecológico” y conocida desde hace casi dos décadas como la Academia Mexicana de Derecho Ambiental, somos una asociación civil pionera en el trabajo sin fines de lucro a favor del medio ambiente y el desarrollo sustentable.

Hemos participado en foros, estudios y enseñanza sobre una gran diversidad de temas jurídico-ambientales como: biodiversidad, agua, residuos, consumo sustentable, turismo verde, energías renovables, cambio climático, justicia y mediación ambientales, federalismo en materia ambiental, entre otros.

También hemos tenido relación con diversas instituciones de investigación y de educación superior como la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), distintas universidades estatales, el Colegio de México, la Universidad Autónoma Metropolitana, el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), el Instituto Politécnico Nacional (IPN), los institutos de Ecología y de Investigaciones Económicas de la UNAM, entre otros.

A nivel internacional, hemos trabajado en colaboración con organizaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, Costa Rica, Ecuador, España, Estados Unidos, Grecia, Inglaterra, Luxemburgo, Rusia y Uruguay.

Nuestro fundador y expresidente, Ramón Ojeda Mestre, guarda una estrecha relación con las cortes internacionales de Arbitraje Ambiental y de Conciliación y Arbitraje Internacional, y le fue otorgado recientemente el cargo regional más importante del Consejo Internacional de Derecho ambiental (ICEL, por sus siglas en inglés). Asimismo, obtuvo el Premio Mundial de Derecho Ambiental 2005 Bruselas y el Reconocimiento internacional de la Unión Internacional de la Conservación de la Naturaleza (IUCN) en 2008.

Actualmente, estamos elaborando diversos estudios jurídicos sobre patrimonio biocultural, biodiversidad y especies exóticas invasoras, así como apoyando procesos de litigio socio-ambiental.

Domicilio: Calle Zempoala 374-1, colonia Narvarte, delegación Benito Juárez, Ciudad de México, C.P. 03020.

Correo-e: <academia.mexicana.a.c@gmail.com>

2) María Teresa Ruíz Martínez, directora general de la La Voz de Polanco, A.C.

Domicilio: Homero 513 interior 101, Polanco V Sección, C.P. 11560, CDMX, México

Correo-e: <contacto@lavozeapolanco.org>

II. Parte en cuestión

Gobierno federal mexicano, gobierno de la CDMX y autoridades de las delegaciones Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo; específicamente:

- a. Secretaría de Obras y Servicios de la CDMX (SOBSE), en su calidad de ejecutora
- b. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), en su calidad de ordenadora
- c. Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), en su calidad de ordenadora
- d. Secretaría de Movilidad de la CDMX (SEMOVI), en su calidad de ordenadora
- e. Secretaría del Medio Ambiente de la CDMX (SEDEMA), en su calidad de ordenadora
- f. Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la CDMX (PAOT), en su calidad de ordenadora
- g. Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI), en su calidad de ordenadora
- h. Jefe de gobierno de la CDMX, en su calidad de ordenador
- i. Delegación Gustavo A. Madero, en su calidad de ordenadora
- j. Delegación Cuauhtémoc, en su calidad de ordenadora
- k. Delegación Miguel Hidalgo, en su calidad de ordenadora

III. Legislación ambiental¹

a. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (Constitución)²

- Artículos 1, 4 párrafos cuarto y quinto, y 25 párrafo séptimo

b. Tratados internacionales

- ACAAN
- Convención sobre los Derechos del Niño (CDN)³
- Convenio 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes⁴
- Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB)⁵
- Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre y Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Protocolo de San Salvador)⁶
- Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Declaración de Río)⁷
- Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC)⁸
- TLCAN⁹

1. Se mantienen los nombres de la legislación local, entendiéndose que todas las referencias al Distrito Federal se refieren a la ahora Ciudad de México.

2. Diario Oficial de la Federación (DOF), 5 de febrero de 1917.

3. DOF, 25 de enero de 1991.

4. DOF, 3 de agosto de 1990.

5. DOF, 7 de mayo de 1993.

6. DOF, 7 de mayo de 1981.

7. Ver: <www.un.org/spanish/esa/sustdev/documents/declaracionrio.htm> (consulta realizada 21 de enero de 2018).

8. DOF, 12 de mayo de 1981.

9. DOF, 20 de diciembre de 1993.

c. Leyes generales

- Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable (LGDFS)¹⁰
- Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA)¹¹
- Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos (LGPGIR)¹²
- Ley General de Cambio Climático (LGCC)¹³
- Ley General de Bienes Nacionales (LGBN)¹⁴

d. Reglamentos de leyes generales

- Reglamento de la LGDFS (RLGDFS)¹⁵
- Reglamento de la LGPGIR (RLGPGIR)¹⁶
- Reglamento de la LGCC en Materia del Registro Nacional de Emisiones (RLGCCRNE)¹⁷

e. Constitución Política de la Ciudad de México (Constitución de la CDMX)¹⁸

- Artículos 9 D, 13 A, 16 A (numerales 4, 5, 8 y 9) y C (numeral 6), 53 B (numeral 3, inciso b, fracciones XXII y XXIV) y 59 B (numerales 1, 2 y 8: fracción II)

f. Leyes de la CDMX

- Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal (LAPT)¹⁹
- Ley de Movilidad (LM)²⁰
- Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (LDU)²¹
- Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal (LRS)²²
- Ley de Interculturalidad, Atención a Migrantes y Movilidad Humana en el Distrito Federal (LIAMMH)²³
- Ley de Participación Ciudadana (LPC)²⁴

g. Reglamentos de las leyes de la CDMX

- Reglamento de la Ley Ambiental del Distrito Federal (RLA)²⁵
- Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo (RIAR)²⁶
- Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (RDU)²⁷
- Reglamento de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal (RLRS)²⁸

10. DOF, 25 de febrero de 2003.

11. DOF, 28 de enero de 1988.

12. DOF, 8 de octubre de 2003.

13. DOF, 6 de junio de 2012.

14. DOF, 20 de mayo de 2004.

15. DOF, 21 de febrero de 2005.

16. DOF, 30 de noviembre de 2006.

17. DOF, 28 de octubre de 2014.

18. Gaceta Oficial del Distrito Federal (GODF), 31 de enero de 2017.

Ver: <http://infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf> (consulta realizada el 23 de enero de 2018).

19. GODF, 26 de marzo de 2004.

20. GODF, 14 de julio de 2014.

21. GODF, 15 de julio de 2010.

22. GODF, 22 de abril de 2003.

23. GODF, 7 de abril de 2011.

24. GODF, 17 de mayo de 2004.

25. GODF, 3 de diciembre de 1997.

26. GODF, 26 de marzo de 2004.

27. GODF, 29 de enero de 2004.

28. GODF, 7 de octubre de 2008.

h. Normas oficiales mexicanas (NOM)

- Norma Oficial Mexicana NOM-161-SEMARNAT-2011, *Que establece los criterios para clasificar los residuos de manejo especial y determinar cuáles están sujetos a un plan de manejo; el listado de los mismos, y el procedimiento para la inclusión o exclusión a dicho listado, así como los elementos y procedimientos para la formulación de los planes de manejo* (NOM-161-SEMARNAT-2011)²⁹

i. Normas ambientales de la CDMX (NACDMX)

- Norma Ambiental para el Distrito Federal NADF-001-RNAT-2015, *Que establece los requisitos y especificaciones técnicas que deberán cumplir las personas físicas, morales de carácter público o privado, autoridades, y en general todos aquellos que realicen poda, derribo, trasplante y restitución de árboles en el Distrito Federal* (NADF-001-RNAT-2015)³⁰
- Norma Ambiental para el Distrito Federal, *Que establece la clasificación y especificaciones de manejo para residuos de la construcción y demolición en el Distrito Federal* (NADF-007-RNAT-2013)³¹

j. Normativa administrativa

- Decreto como lugar de belleza natural al Bosque de Chapultepec con fundamento en los antecedentes artísticos y en las fotografías y plano presentados por la Dirección de Monumentos (*Decreto de belleza natural Chapultepec*)³²
- Decreto por el que se declara como área de valor ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec (*Decreto AVA Chapultepec*)³³
- Decreto por el que se modifica el diverso por el que se declara como área de valor ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec, respecto a la poligonal que se indica de fecha de 11 de julio de 2014 (*Decreto modificación del AVA Chapultepec*)³⁴
- Aviso por el que se aprueba el Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros “Metrobús Reforma” y se establecen las condiciones generales para su operación (*Aviso de aprobación*)³⁵
- Aviso por el que se da a conocer el balance entre oferta y demanda de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor “Metrobús Reforma” (*Aviso de balance entre oferta y demanda*)³⁶
- Declaratoria de necesidad para la prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor “Metrobús Reforma” (*Declaratoria de necesidad*)³⁷

k. Otros

- Resolución de impacto ambiental núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (RIA)³⁸
- Acuerdo administrativo núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017³⁹ (*Acuerdo de inicio SEDEMA*)

29. DOF, 1 de febrero de 2013.

30. GODEF, 1 de abril de 2016.

31. GODEF, 26 de febrero de 2015.

32. DOF, 29 de septiembre de 1932.

33. GODEF, 2 de noviembre de 2003.

34. GODEF, 11 de julio de 2014.

35. GODEF, 29 de junio de 2005. Ver: <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/AA_MBL7.pdf> (consulta realizada 23 de enero de 2018).

36. GODEF, 21 de junio de 2016. Ver: <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/Av_BOD_MBL7.pdf> (consulta realizada 23 de enero de 2018).

37. GODEF, 21 de junio de 2016. Ver: <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/DN_MBL7.pdf> (consulta realizada 23 de enero de 2018).

38. Metrobús CDMX, RIA, en: <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/RIA_MBL7.pdf> (consulta realizada 23 de enero de 2018).

39. Metrobús CDMX, Acuerdo administrativo núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017, en: <<http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/AADM.pdf>> (consulta realizada 23 de enero de 2018).

IV. Relación de los hechos

A continuación se señalan en orden cronológico los hechos relativos a la construcción de la Línea 7 del Metrobús; sin embargo, es importante señalar que la actuación de las autoridades respecto a esta obra se ha manejado de forma opaca y en la ilegalidad, como se explicará más adelante, por lo que una de las consecuencias positivas que obtuvo la AMDA después de que se declaró la suspensión definitiva de la obra fue que el gobierno de la CDMX subió a una página de internet los documentos relacionados con la obra, muchos de los cuales la AMDA y la sociedad en general desconocía⁴⁰.

El **29 de junio de 2015**, se publica en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* (GODF) el *Aviso de aprobación* en donde la SEMOVI aprueba la implantación del “Corredor Reforma” con origen en el Centro de Transferencia Modal “Indios Verdes” y destino en la intersección del Paseo de la Reforma y el Anillo Periférico (Boulevard Manuel Ávila Camacho)⁴¹; asimismo, se señalan los carriles que serán reservados y la modificación de los servicios de transporte,⁴² y se indica la ubicación 31 estaciones⁴³.

El **21 de junio de 2016**, se publica en la GODF el *Aviso de balance entre oferta y demanda* en donde la SEMOVI establece como objetivo general del mismo “evaluar en forma cuantitativa y cualitativa la eficiencia y calidad de la oferta de transporte público colectivo de pasajeros de los servicios con mayor participación en la movilidad sobre las vialidades que integran el trazo del corredor y su correspondencia con las necesidades de este servicio, particularmente en el sector de la población cuyo deseo de viaje requiere del tránsito sobre dichas vialidades”⁴⁴.

El mismo **21 de junio de 2016**, se publica en la GODF la *Declaratoria de necesidad* en donde la SEMOVI declara “la necesidad pública del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el corredor ‘Metrobús Reforma’”⁴⁵. Asimismo se señala que para “atender esta demanda al inicio de actividades de la Línea 7 de Metrobús se requerirá un parque vehicular integrado por 90 autobuses de doble piso”⁴⁶ y se señalan las especificaciones con las que deben de contar⁴⁷. Adicionalmente, se indica que el proyecto contará con 32 puntos de ascenso y descenso distribuidas a lo largo del corredor⁴⁸ (uno más que el señalado en el Aviso de aprobación).

El **1 de julio 2016**, la SEMOVI otorga las concesiones para la prestación de servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor Metrobús Reforma a: i) la empresa Operadora Línea 7, S.A. de C.V.⁴⁹ y ii) la empresa Sky Bus Reforma, S.A. de C.V.⁵⁰ Cabe señalar que ambas concesiones amparan la prestación de servicios de para transitar sobre los recorridos y destinos que se establecen en el *Aviso de aprobación*⁵¹.

El **24 de agosto de 2016**, el director de Pavimentos de la Dirección General de Proyectos Especiales de la SOBSE (Promovente) ingresa la solicitud de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) con número de folio de ingreso 17593/2016, presentando la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Específica (MIA) para llevar a cabo el proyecto denominado “Construcción del Corredor Vial de la Línea 7 del Metrobús”, el cual correrá sobre avenida Paseo de la Reforma en el tramo comprendido de Indios Verdes a Fuente de Petróleos, con influencia en las delegaciones Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo”.

40. Ver página: <www.metrobus.cdmx.gob.mx/portal-ciudadano/informacion-linea-7> (consulta realizada 24 de enero de 2018).

41. GODF, 29 de junio de 2005, *Aviso de aprobación*, resultando primero.

42. GODF, 29 de junio de 2005, *Aviso de aprobación*, resultando segundo.

43. GODF, 29 de junio de 2005, *Aviso de aprobación*, resultando tercero.

44. GODF, 21 de junio de 2016, *Aviso de balance entre oferta y demanda*, sección 1.1.

45. GODF, 21 de junio de 2016, *Declaratoria de necesidad*, resultando primero.

46. GODF, 21 de junio de 2016, *Declaratoria de necesidad*, resultando segundo.

47. GODF, 21 de junio de 2016, *Declaratoria de necesidad*, resultando cuarto.

48. GODF, 21 de junio de 2016, *Declaratoria de necesidad*, resultando tercero.

49. Metrobús CDMX, *Título de concesión para la prestación de servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor Metrobús Reforma*, Concesionario: Operadora Línea 7, S.A. de C.V., <<http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/CL7OL7SA.PDF>> (consulta realizada 23 de enero de 2018).

50. Metrobús CDMX, *Título Concesión para la prestación de servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor Metrobús Reforma*, Concesionario: Sky Bus Reforma, S.A. de C.V., <<http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/CL7Sky.PDF>>.

51. Resultando tercero de ambos títulos de concesión.

El **30 de noviembre de 2016**, la SEDEMA emite la resolución de impacto ambiental núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (RIA) en donde se resuelve la autorización condicionada en materia de impacto ambiental a favor del Promovente⁵².

El **25 abril de 2017**, la SEDEMA emite el acuerdo administrativo núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017, en donde autoriza: (i) el inicio a las actividades de sustitución de superficie de rodamiento en el tramo comprendido de Indios Verdes a Eje 2; (ii) la instalación de plataformas para las estaciones, excepto para las estaciones Campo Marte, Auditorio, Museo de Antropología y Gandhi, toda vez que se requiere Visto Bueno para el retiro de arbolado por parte del Bosque de Chapultepec, al ubicarse dentro de Área de Valor Ambiental (AVA) Bosque de Chapultepec⁵³; (iii) el derribo de 56 árboles, 302 individuos forestales, la poda de 12 individuos forestales, el retiro de 23 tocones y el trasplante de 5 individuos arbóreos, y (iv) la afectación de 2,439.43 m² de área verde permanente y la restitución equivalente a la misma, lo más cercano posible al área de influencia del proyecto⁵⁴.

El **17 de mayo de 2017**, se realizó una reunión en la que varias organizaciones de la sociedad civil, entre ellas, La Voz de Polanco, A.C., manifestaron sus preocupaciones respecto a la construcción de la Línea 7 del Metrobús en una reunión con la jefa de la delegación Miguel Hidalgo, la autoridad del sistema Metrobús y la Secretaria de Gobierno de la CDMX⁵⁵.

El **24 de mayo de 2017**, la AMDA presentó una demanda de amparo indirecto por interés legítimo colectivo en contra de la SOBSE, la SEMARNAT, la SEMOVI, la SEDEMA, el jefe de gobierno de la CDMX y diversas autoridades encargadas de la conservación del patrimonio cultural por violar los derechos humanos a un medio ambiente sano, a la salud, culturales y al patrimonio histórico, cultural, arqueológico y urbanístico de los habitantes del país y, en especial, de los habitantes de la CDMX.⁵⁶

El **1 de junio de 2017**, se admite la demanda de amparo debido a que “la afectación que la misma podría causar en la esfera de derechos de la parte quejosa, sería una de naturaleza continuada y, en consecuencia, atendiendo al derecho a la tutela judicial efectiva de la parte quejosa, debe considerarse, en este momento procesal, que la demanda de amparo es oportuna”.⁵⁷

El **9 de junio de 2017**, el Juez Octavo de Distrito en Materia Administrativa (Juez Octavo) resolvió el incidente de suspensión relativo al juicio de amparo número 841/2017, en donde se otorga la suspensión definitiva para:

- [...] 1. Cese total de la construcción del Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros de la Línea 7 del “Metrobús Reforma”
2. Especialmente, con el fin de que no se afecten:
- Las áreas verdes naturales que se encuentran en el Bosque de Chapultepec y su área periférica.
 - La estructura urbana de Paseo de la Reforma y sus áreas verdes.
 - Los árboles en riesgo de ser talados por causa de la construcción.
 - Los demás monumentos y vestigios que se encuentran en dichas zonas y que tienen valor histórico, cultural o artístico.

[...]

52. RIA, resolutivo primero.

53. Acuerdo de inicio SEDEMA, acuerdo segundo.

54. Acuerdo de inicio SEDEMA, acuerdo tercero.

55. Ver carta resumen.

56. Juicio de amparo número 841/2017, Juzgado Octavo de Distrito en Materia Administrativa en la Ciudad de México.

57. Acuerdo de admisión, p. 3.

El **29 de junio de 2017**, el Juez Octavo resolvió el incidente de modificación a la suspensión definitiva en donde se modifica la suspensión definitiva “negándose la correspondiente a la posible afectación de la estructura urbana esencial del Paseo de la Reforma y sus áreas verdes”; sin embargo:

[p]ersiste la suspensión definitiva con el fin de garantizar que no se afecten los otros tres derechos de la suspensión definitiva:

- las áreas verdes que se encuentran en el Bosque de Chapultepec;
- los árboles en riesgo de ser talados por causa de la construcción, y
- los monumentos y vestigios que se encuentran en dichas zonas y que tienen valor histórico, cultural o artístico.

El **17 de julio de 2017**, la AMDA interpuso un incidente por incumplimiento a la suspensión definitiva del 29 de junio de 2017.

Durante los **meses de julio y agosto**, con el apoyo de los vecinos de la Calzada de los Misterios, se documentaron los incumplimientos a la suspensión definitiva, ya que el gobierno de la CDMX siguió realizando obras de forma ilegal. De dicha documentación se levantaron cinco actas de hechos⁵⁸ que sustentaron el incidente del 17 de julio.

El **22 de diciembre de 2017**, el Juez Octavo resolvió procedente pero infundado por un argumento de forma, ya que:

A pesar de que hasta el momento no se cuenta con una sentencia definitiva de la demanda de amparo y que la suspensión definitiva sigue firme en tres de los cuatro resolutivos, el gobierno de la CDMX sigue realizando obras de forma ilegal y violentando los derechos al medio ambiente y a la salud de los mexicanos como se puede constatar en las actas de hechos y en las fotografías que se adjuntan (ver Anexo 1). Asimismo, debido al riesgo de que la obra se culmine y cause daños irreparables para el medio ambiente de la CDMX, acudimos al Secretariado de la CCA, ya que el gobierno ha intentado regularizar de facto los actos ilegales, en vez de iniciar el procedimiento de manera institucional y con estudios adecuados y respetando la legislación ambiental. Lo anterior, tendría como resultado que el corredor de transporte público que se realice efectivamente tenga los beneficios ambientales y de salud que podría tener si se realiza un procedimiento de EIA conforme a la ley y en los términos y plazos que establece.

V. Promoción de la aplicación efectiva de la legislación ambiental

Si la CCA acepta esta petición y, en su caso, se decide elaborar un expediente de hechos, se tendría un caso paradigmático de promoción de la aplicación efectiva de la legislación ambiental, por los siguientes elementos que la integran: violación de los derechos humanos a un medio ambiente sano y a la salud; daños a los bosques y áreas naturales protegidas; emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero; manejo de residuos; gestión e impacto ambiental; consulta indígena, y aplicación de la ley.

VI. Comunicación por escrito a las autoridades pertinentes de la Parte y, si la hay, la respuesta de la Parte

Como se señala en la relación de los hechos, por parte de los vecinos de La Voz de Polanco, se ha tenido comunicación verbal y por escrito con las autoridades de la CDMX y del Metrobús, sin embargo, no se han llegado a acuerdos.

58. Las actas de hechos fueron de las siguientes fechas: 17, 21 y 28 de julio, y 11 y 25 de agosto de 2017. Ver: <<https://goo.gl/sEj5pU>>.

Además, desde el 2015, se realizaron varias solicitudes de información pública sobre los permisos y autorizaciones de la Construcción de la Línea 7 del Metrobús, así como de información que los respalda.

Asimismo, se interpuso una demanda de amparo, la cual ha sido aceptada y de la que se desprende la suspensión definitiva del proyecto y, un mes después, su modificación. Las respuestas de la autoridad se encuentran en el anexo 2.

Respecto a las respuestas del gobierno de la CDMX, una muestra de que [las autoridades] están decididas a que se construya el proyecto, a pesar de la ilegalidad, [se halla en] las declaraciones del jefe de gobierno de la CDMX realizadas en junio de 2017, en donde afirma que:

“Soy respetuoso de las instituciones, pero todo tiene un límite. Entonces, vamos a ir de la mano a este litigio, pero si tengo que mover algo, si tengo que quitar algo, para beneficio de la gente, no me importa que nos amenacen con que nos van a denunciar, que violamos suspensiones... yo tengo que ver por el beneficio de la gente”.⁵⁹

VII. Daños al medio ambiente y a la salud

A. Daños a los derechos humanos al medio ambiente sano de todos los mexicanos y a la salud de los habitantes de la Ciudad de México⁶⁰

La construcción de la Línea 7 del Metrobús viola los derechos humanos al ambiente sano y a la salud consagrados tanto en la Constitución como en la Constitución de la CDMX, así como en diferentes instrumentos internacionales ratificados por México.

Se viola el derecho humano al ambiente sano de todos los mexicanos, ya que no se aplicó la ley efectivamente en relación con la vegetación forestal federal (en el Bosque de Chapultepec), las emisiones a la atmósfera y el manejo de residuos peligrosos (ver apartados B, H e I).

Asimismo, se viola el derecho al medio ambiente sano y de la salud de los habitantes de la CDMX, como se explicará más detalladamente en el apartado D, al no aplicarse la legislación ambiental en el proceso de evaluación de impacto ambiental (EIA) local. En especial, porque la SEDEMA no solicitó la información suficiente para poder hacer una correcta evaluación de los impactos ambientales del proyecto tales como: i) estudios técnicos (de emisiones que generará el confinamiento de un carril en una de las avenidas con más tráfico y presencia de marchas; estudios de impacto de flora y fauna; características ambientales de las unidades de Metrobús; impacto en la ANP de Chapultepec, entre otros), y ii) información sobre el proyecto que tuvo que haber solicitado al Promoviente en vez de subsanar y solicitarla como condicionante de la RIA. Lo anterior, con el objetivo de emitir a modo la RIA en los tiempos oportunos para el gobierno de la CDMX, en vez de respetar el principio de legalidad de dicho trámite.

Adicionalmente, las autoridades de la CDMX no aplicaron el artículo 13 de la LAPT, que impone diversas obligaciones a las autoridades, incluidas:

- i) Promover la participación ciudadana en la gestión ambiental; ii) fomentar la protección al ambiente y la salud; iii) fomentar y hacer un uso eficiente de los recursos naturales, y iv) en caso de inducir cualquier actividad que afecte el ambiente y la disponibilidad futura de los recursos naturales, reparar los daños causados.

59. En: <www.unotv.com/noticias/estados/distrito-federal/detalle/no-importan-amenazas-metrobus-de-reforma-va-mancera-364624/>.

60. **Fundamento legal:** artículos 1, 4 párrafos cuarto y quinto, y 25 párrafo séptimo de la Constitución; artículos 9 D, 13 A, 16 A (numerales 4, 5, 8 y 9) y C (numeral 6), 53 B (numeral 3, inciso b: fracciones XXII y XXIV) y 59 B (numerales 1, 2 y 8: fracción II) de la Constitución de la CDMX; artículo 24 de la CDN; artículos 2, 8 y 14 del CDB; artículos 10 y 11 del Protocolo de San Salvador; principios 17 y 22 de la Declaración de Río; artículos 11 y 12 del PIDESC; artículos 102 (1c) y 1114 del TLCAN; artículo 13 de la LAPT.

Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental: Todas las autoridades mencionadas en la sección “II. Parte en cuestión”.

B. Daño al medio ambiente y a la salud por la **remoción de vegetación forestal federal**⁶¹

La omisión por parte de la SOBSE de solicitar el trámite de autorización de cambio de uso de suelo en terrenos forestales (CUSTF) ante la SEMARNAT. Consecuentemente, la omisión de la PROFEPA de sancionar el que la obra no cuente con dicha autorización.

La autorización de CUSTF es indispensable para la construcción de la Línea 7 del Metrobús porque el trazado se desarrolla sobre el Paseo de la Reforma, vía que tiene el carácter de un bien cuyo dominio ejerce la Federación conforme a lo dispuesto en la LGBN. El no contar con dicha autorización contribuye a la pérdida acelerada de la vegetación forestal del país.

C. Daño al medio ambiente y a la salud por omitir la aplicación de la legislación ambiental en la **declaratoria de necesidad y balance**⁶²

El procedimiento por el que se elaboraron y publicaron el *Aviso de aprobación*, el *Aviso de balance entre oferta y demanda*, y la *Declaratoria de necesidad*, viola la legislación ambiental de la CDMX porque se emitieron antes de contar con una RIA y en ninguno de dichos decretos se señaló que estarían condicionados a que se obtuviera la autorización de impacto ambiental (AIA) correspondiente. Dichos avisos y decreto son parte del procedimiento para el otorgamiento de concesiones de transporte público y en ningún caso autorizan la realización de la obra como lo hace el procedimiento de impacto ambiental señalado en la LAPT y el RIAR. Esto es importante porque la forma y tiempos que se publicaron no responden a lo señalado en la LM.

Es más, en el *Aviso de aprobación*, el gobierno de la CDMX a través de la SEMOVI, señala la construcción de la Línea 7 del Metrobús como un hecho, ya que “aprueba” su trazo y las estaciones que lo comprenderán. Por otra parte, es importante señalar que el *Aviso de balance de oferta y demanda* y la *Declaratoria de necesidad* son publicados posteriormente para justificar con un “estudio” que se debe de realizar la obra en el trazado ya aprobado. Asimismo, llama la atención que estos dos instrumentos normativos fueron publicados el mismo día, cuando se supone que la declaratoria de necesidad es consecuencia del balance en términos de la LM.

Al respecto, cabe mencionar que mediante solicitud de información pública se obtuvo el estudio⁶³ al que hacen referencia tanto el *Aviso de balance de oferta y demanda* y la *Declaratoria de necesidad*, el cual no justifica las características técnicas de las unidades del Metrobús ni señala por qué serán de doble piso ni por qué no fueron eléctricos o por lo menos híbridos. Asimismo, además de que dicho estudio es incompleto e imparcial no se publicó en la GODF como se señala en la LM.

D. Daño al medio ambiente por omitir la aplicación de la legislación ambiental en el **procedimiento de evaluación de impacto ambiental (EIA) local**

i. No se respetó el procedimiento de EIA porque no se contó con la información suficiente para el correcto análisis⁶⁴

La SEDEMA no contó ni se hizo llegar con la información suficiente para identificar las medidas para evitar o reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el ambiente, prevenir futuros daños a éste y propiciar el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales como lo exige la LAPT.

61. **Fundamento legal:** artículos 58: fracción I y 117 de la LGDFS; artículo 122 del RLGDFS; artículos 6: fracción II, 7: fracción XIII y 9 de la LGBN.

Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental: SOBSE, SEMARNAT y PROFEPA.

62. **Fundamento legal:** artículos 44, 45, 52 y 52 bis de la LAPT; artículo 62 del RIAR; artículos 3, 7: fracción V y 99 de la LM.

Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental: SOBSE, SEDEMA, SEMOVI y el jefe de gobierno de la CDMX.

63. Ver: <<https://goo.gl/VtRDNY>>.

64. **Fundamento legal:** artículos 5, 19, 44 a 52, 52 bis, 53, 93 bis 1, 107, 111 y 112: fracción VIII de la LAPT; artículos 3: fracciones VI, XIII, XV, XVII, XXIX y XXXI, 4, 6 incisos C y D: fracción II: numeral 131, 14, 41, 44, 50, 52, 54 y 62 al 64 del RIAR.

Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental: SOBSE y SEDEMA.

Esto es porque el promovente entregó información incoherente, incompleta, desarticulada, sin conclusiones claras y en parcialidades; es decir, el promovente no entregó un documento completo y estructurado, lo que no tuvo como consecuencia que el procedimiento de EIA y, consecuentemente, la RIA haya sido incompleta y parcial.

En resumen, no se consideraron los siguientes impactos ambientales como lo exige la LAPT y el RIAR en:

- Contaminación al aire
- Contaminación al agua
- Contaminación al suelo
- Generación de vibraciones
- Modificación de la topografía a lo largo del trazo del proyecto
- Modificación del paisaje urbano por el cambio en la conformación de la arquitectura de la vialidad denominada “Paseo de la Reforma”.
- Modificación de la configuración de las áreas verdes
- Reducción de las superficies con cobertura vegetal o áreas verdes
- Desplazamiento de la fauna urbana por movimiento, ruido y destrucción del hábitat urbano.
- Vegetación por las actividades de compactación del terreno
- Impacto urbano del mismo como lo exige la LAPT
- Tala de los seiscientos cuarenta árboles

Para sustentar lo anterior, la AMDA, como parte de la demanda de amparo, cuenta con peritajes de impacto ambiental y de desarrollo urbano.

ii. Se subsanaron trámites previos que el gobierno de la CDMX tuvo que haber realizado antes de solicitar la EIA⁶⁵

Además, como se señala en la RIA, el promovente no presenta trazo definitivo y se observa en la RIA que se subsana información faltante⁶⁶.

Por ejemplo, en el resultando 6 inciso b, la Sedema reconoce que el cuadro de distribución de áreas que elaboraron es un estimado de la misma Secretaría, ya que “fueron calculadas al no contar con un proyecto por la modalidad de ser un proyecto integral”.

Asimismo, en el inciso f del resultando 6, la Sedema acepta expresamente que subsana información, lo que no está establecido en la LAPT ni su Reglamento, al señalar que:

- “f) Dentro del cuerpo de la información presentada para subsanar la información faltante en cuanto a las obras inducidas a la letra dice:
“Debido a que se cuenta con un anteproyecto, no es posible desarrollar una memoria descriptiva que plantee a detalle las obras inducidas...”

En materia de emisiones, como se señala en la Condicionante 1.0, la Sedema se pone como obligación la estimación de las emisiones en vez de que lo haga el promovente. Además, claramente está autorizando un proyecto sin tomar en cuenta los impactos a la contaminación del aire y a la salud.

65. **Fundamento legal:** artículos 5, 19, 44 a 52, 52 *bis*, 53, 93 *bis* 1, 107, 111 y 112: fracción VIII de la LAPT; artículos 3: fracciones VI, XIII, XV, XVII, XXIX y XXXI, 4, 6 incisos C y D: fracción II: numeral 131, 14, 41, 44, 50, 52, 54 y 62 al 64 del RIAR.

Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental: SOBSE y SEDEMA.

66. Ver RIA: final de la página 4 y página 6, inciso f, en: <<https://goo.gl/Qgc8US>>.

iii. La EIA tuvo que incluir el impacto urbano⁶⁷

Se tuvo que haber solicitado al Promovente un dictamen de impacto urbano por la afectación al entorno urbano con base en la LAPT.

iv. Omisión de la realización de la consulta⁶⁸

Como parte del procedimiento de EIA, la LAPT establece que el expediente esté en consulta al público y la realización de una consulta pública conforme a las bases de la LPC.

Por lo tanto, claramente la SEDEMA omitió la aplicación de hacer dicha consulta y, como varias irregularidades en la aprobación del proyecto, el gobierno de la CDMX hizo una encuesta los días 20 y 22 de junio (seis meses después de ser aprobada la RIA) con el fin de regularizar la falta de aplicación de la ley ambiental.

E. Daño al medio ambiente y a la salud de los habitantes de la CDMX por la omisión de solicitar varios requisitos de la RIA⁶⁹

A pesar de que, como se ha señalado, en las condicionantes la SEDEMA solicitó acciones e información que tuvo que haber solicitado en el procedimiento de EIA, varias de tales condicionantes no se cumplieron al momento del inicio de la obra de la Línea 7 del Metrobús, principalmente las siguientes:

i. Incumplimiento de la condicionante 1.0 de la RIA

Se inició la obra sin la presentación por parte de la SOBSE de la información solicitada en la condicionante 1.0, es decir:

- Memoria descriptiva del Proyecto
- Imagen satelital georreferenciada
- Perfil del Proyecto marcando las estaciones
- Plano de estaciones de paso del Proyecto
- Plano de estaciones terminales del Proyecto
- Descripción detallada de la preparación del sitio construcción, operación y mantenimiento del Proyecto
- Memoria descriptiva de la instalación eléctrica del Proyecto
- Plano del levantamiento forestal
- Dictamen forestal
- Memoria descriptiva y la paleta vegetal del Proyecto con base en la NADF-006-RNAT-2012
- Plan de manejo de residuos sólidos
- Visto bueno de la Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental

ii. Incumplimiento de la condicionante 14 de la RIA

Se inició la obra sin el levantamiento forestal establecido por la NADF-001-RNAT-2015 y sin el dictamen técnico que avale la factibilidad del derribo de árboles por parte de las delegaciones Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo. Por lo tanto, la PAOT no ha cumplido su obligación de vigilar y sancionar el incumplimiento de dichas condicionantes.

67. **Fundamento legal:** artículos 5 y 45 de la LAPT; artículos 3: fracción XIV, 7: fracción XVII, 63, 64, 87: fracción V y 93 de la LDU; artículos 76, 77, 82 y 83 del RLDU. **Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental:** SOBSE y SEDUVI.

68. **Fundamento legal:** artículos 49, 50 y 51 de la LAPT; artículos 45, 46, 53: fracción III, 57, 58 y 60 del RIAR. **Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental:** SOBSE y SEDEMA.

69. **Fundamento legal:** artículos 9: fracción XXIX y 53 de la LAPT; NADF-001-RNAT-2015; NADF-007-RNAT-2013; NOM-161-SEMARNAT-2011. **Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental:** SOBSE y PAOT.

F. Daño al medio ambiente y a la salud de los habitantes de la Ciudad de México por la tala de seiscientos cuarenta árboles⁷⁰

Como se ha explicado, la RIA autoriza la tala de 640 árboles sin un estudio que lo justifique y sin la autorización de CUSTF señalada. Además, dicha autorización también es ilegal porque el proyecto no cuenta con los permisos respectivos de las delegaciones Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo con base en la LAPT.

G. Daño al medio ambiente por la omisión en la aplicación de la legislación ambiental en relación con el AVA del Bosque de Chapultepec⁷¹

La SEDEMA aprobó la realización de varias obras en el Parque Winston Churchill, incluyendo una estación de transferencia y un paradero de autobuses, que es parte del Área de Valor Ambiental (AVA) del Bosque de Chapultepec. Esto atenta contra el derecho a la vida, a la salud y a un ambiente sano de los habitantes del país consagrado en la Constitución.

Cabe señalar que el Bosque de Chapultepec es el principal pulmón de la CDMX y su impacto tendrá consecuencias negativas al problema grave de calidad del aire que actualmente enfrenta dicha ciudad. Es importante recordar que en los años recientes, se han tenido que implementar medidas drásticas para disminuir el uso de los automotores como la publicación de la Norma emergente de verificación vehicular publicada en 2016⁷². Con base en información de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2012 aproximadamente 7 millones de personas murieron —una de cada ocho del total de muertes en el mundo— como consecuencia de la exposición a la contaminación atmosférica⁷³.

Recientemente un estudio realizado por la Escuela de Medicina de la Universidad de Boston reveló que la exposición a largo plazo a la contaminación del aire puede llegar a provocar cambios físicos en la estructura de nuestro cerebro y afectar a nuestras funciones cognitivas. Observándose que las personas que vivían en zonas más contaminadas poseían un volumen cerebral equivalente al de una persona un año mayor, en comparación a aquellos que vivían en áreas con menos polución, y su riesgo de padecer accidentes cerebrovasculares silentes era un 46% superior a los habitantes de entornos rurales⁷⁴.

En México se producen cerca de 9,300 muertes al año asociadas con la contaminación del aire⁷⁵. Cifras del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) plantean que, de enero de 2010 a 2013, la mala calidad del aire provocó 19 mil 242 muertes prematuras, 53 mil 191 hospitalizaciones y más de 3 millones de consultas médicas. También parte de estos resultados causan ausentismo laboral, cuestión que provoca pérdidas económicas para las familias y para el país⁷⁶.

Por otro lado, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) calcula cada año los costos por el agotamiento de los recursos naturales y la degradación del medio ambiente. En 2014, éstos fueron de \$910,906 millones de pesos en total, donde el mayor porcentaje lo representa la contaminación del aire con 3.2% del producto interno bruto (PIB)⁷⁷.

70. **Fundamento legal:** artículos 89 bis 1 y 89 bis 1 de la LAPT.

Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental: SOBSE, PAOT y delegaciones Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.

71. **Fundamento legal:** artículo 4 de la Constitución; artículo 13 A de la Constitución de la CDMX; artículos 3: fracción II, 7: fracción V, 45 y 46: fracción IX y párrafo tercero de la LGEEPA; artículos 5, 88 bis 1, 89 bis y 105 de la LAPT; *Decreto de belleza natural Chapultepec*; *Decreto AVA Chapultepec*.

Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental: SOBSE, SEDEMA y PAOT.

72. SEMARNAT, *Norma emergente de verificación vehicular*, en: <www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/100918/NOMEM_para_DOF_06_junio_2016.pdf>.

73. OMS, “7 millones de muertes cada año debidas a la contaminación atmosférica”, en: <www.who.int/es/news/item/25-03-2014-7-million-premature-deaths-annually-linked-to-air-pollution>.

74. Stroke, *Long-Term Exposure to Fine Particulate Matter, Residential Proximity to Major Roads and Measures of Brain Structure*, en: <<http://stroke.ahajournals.org/content/early/2015/04/23/STROKEAHA.114.008348.full.pdf?download=true>>.

75. Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), *Los derechos humanos y la calidad del aire en México*, en: <www.cemda.org.mx/wp-content/uploads/2016/05/Los-Derechos-Humanos-y-la-calidad-dei-aire-en-Me%CC%81xico.pdf>.

76. Instituto Mexicano para la Competitividad, *¿Cuánto nos cuesta la contaminación del aire en México?*, en: <<http://imco.org.mx/calculadora-aire/>>.

77. Instituto Nacional de Estadística y Geografía, *Cuentas Económicas y Ecológicas de México*. Ver: <www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/cn/ee/default.aspx>.

El Bosque de Chapultepec no sólo provee oxígeno y limpia el aire de la CDMX, sino también proporciona los siguientes servicios ambientales: i) regulación de la temperatura y de la humedad; ii) control del ruido; iii) recarga de mantos acuíferos, iv) captura de los contaminantes atmosféricos, y v) conservación de valores escénicos y paisajísticos, aunados a la preservación del valor histórico, cultural, turístico y recreativo de la zona⁷⁸.

Por esta razón, desde 1932 se reconoció la importancia del Bosque de Chapultepec y se declaró como “zona de belleza natural” por la entonces Comisión de Monumentos Coloniales de la República, en reconocimiento de sus antecedentes artísticos y las fotografías y plano presentados por la Dirección de Monumentos.

Desde el 2001, el Bosque de Chapultepec está considerado en la lista de los bienes candidatos a ser reconocidos como Patrimonio de la Humanidad en México por la UNESCO⁷⁹.

Con la evolución de la legislación ambiental y paisajística, el 2 de noviembre de 2003 se declaró como AVA y se reconocen los servicios ambientales que presta el Bosque y que en cada una de las secciones de éste se incorporaron en épocas diferentes y con características particulares, lo que provoca una complejidad en su administración y conservación, haciendo necesario instrumentar políticas que permitan unificar su manejo integral⁸⁰. Finalmente se señala como principal objetivo de la declaratoria, la necesidad que se adopten medidas que eviten el deterioro y mejoren la función ambiental del área⁸¹. Por lo que en el decreto se señala claramente que sólo se pueden realizar acciones de restauración y rehabilitación en toda el área declarada⁸².

Sin embargo, el 11 de julio de 2014 se publicó en la GODF el *Decreto por el que se modifica el diverso por el que se declara como Área de Valor Ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec del 2 de diciembre de 2003*, el cual es violatorio de la legislación ambiental, ya que reduce la poligonal del el AVA y se deja sin protección una superficie de 2,529.66 metros cuadrados.

Lo anterior, con base en los argumentos de que “no se cumple con las características idóneas para ser considerada de valor ambiental, ya que existe una vialidad de asfalto, cemento y concreto, donde se encuentra ubicado un paradero de autobuses”⁸³. Sin embargo, la misma definición de AVA de la LAPT los considera como espacios “en donde los ambientes originales han sido modificados por las actividades antropogénicas y cuyo objetivo es que sean restauradas o preservadas”, por lo tanto, el *Decreto modificación del AVA Chapultepec* es nulo, ya que viola los derechos humanos a un medio ambiente sano y a la salud de los habitantes de la ciudad.

Es decir, la SEDEMA tiene como principal obligación la restauración del Bosque de Chapultepec, en vez de solicitar la desincorporación de una zona altamente impactada y por lo tanto no se tuvieron que haber autorizado las obras señaladas en el decreto como el paradero de autobuses en términos de los artículos de la LAPT.

78. *Decreto por el que se declara Área de Valor Ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec del 2 de noviembre de 2003.*

Ver: <www.contraloriadf.gob.mx/prontuario/vigente/466.htm>.

79. <<http://whc.unesco.org/en/tentativelists/1273/>>.

80. *Decreto AVA Chapultepec*, considerando octavo.

81. *Decreto AVA Chapultepec*, considerando decimotercero.

82. *Decreto AVA Chapultepec*, considerando sexto.

83. *Decreto por el que se modifica el diverso por el que se declara como Área de Valor Ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec*, artículo primero.

H. Daño al medio ambiente por la omisión en la aplicación de la legislación ambiental sobre manejo de residuos peligrosos, de manejo especial y sólidos urbanos⁸⁴

No se está aplicando la legislación ambiental en materia de residuos porque la EIA no hace un correcto estudio sobre los impactos por la generación de residuos peligrosos, de manejo especial (de construcción) y sólidos urbanos.

Además, no solicita al Promovente que haga un estimado sobre dicha generación y permite que se inicie la construcción del Metrobús sin el plan de manejo de residuos correspondiente. Por lo que tanto las autoridades federales, SEMARNAT y PROFEPA, como las de la CDMX, SEDEMA y PAOT, no están aplicando efectivamente la legislación ambiental correspondiente. Esto traerá consecuencias negativas de contaminación de suelo y enfermedades a los habitantes de la CDMX.

I. Daño al medio ambiente por la omisión en la aplicación de la legislación ambiental respecto de emisiones a la atmósfera de contaminantes y gases de efecto invernadero⁸⁵

No se está aplicando la legislación ambiental en materia de emisiones en el procedimiento de EIA, ya que no se solicita un estudio sobre las emisiones que se van a generar tanto en la construcción como en la operación de la Línea 7 del Metrobús. Por lo que tanto las autoridades federales, SEMARNAT y PROFEPA, como las de la CDMX, SEDEMA y PAOT, no están aplicando efectivamente la legislación ambiental correspondiente. Esto traerá consecuencias negativas de contaminación del aire y enfermedades cardiorrespiratorias a los habitantes de la CDMX.

Además, tampoco se le solicita al Promovente su registro de reducciones certificadas de gases y compuestos de efecto invernadero en términos del RLGCCRNE.

J. Daño al medio ambiente por la omisión en la aplicación de la legislación ambiental en relación con la consulta indígena⁸⁶

La CDMX no sólo es una de las más extensas del mundo, sino que su composición poblacional es multicultural, ya que existe población indígena que vive en ella, la cual no fue consultada por el gobierno de la CDMX previamente antes de que se autorizó la obra.

La AMDA acreditó la presencia de grupos indígenas que son usuarios del transporte público de la CDMX con el *Catálogo de Colonias y Pueblos Originarios del Distrito Federal 2010*, que es el documento que desglosa la integración geoelectoral de las 1,775 colonias y 40 pueblos originarios de conformidad con la LPC⁸⁷. Además, de que se presentó un peritaje antropológico en el que se indican las comunidades indígenas y pueblos originarios afectados en sus derechos ambientales por la construcción de la Línea 7 del Metrobús.

84. **Fundamento legal:** artículos 3: fracción XXXIII, 5: fracción VI, 7: fracción IV, 11: fracción II, 109 bis, 134: fracción II, 135, 150 y 151 bis de la LGEEPA; artículos 1, 5: fracciones X, XVII, XXI, XXIX, XXX, XXXI, XXXII y XXXIII, 6, 7, 9, 31 y 42 de la LGPGIR; artículos 2, 16, 17, 20, 21, 24, 26 y 29 del RLGPGR; artículos 3: fracciones XXV, XXXIV, XXXVII y XXXVIII, 6, 9, 10 y 59 de la LRS; artículos 2: fracciones VII y XXIV, 3 y 12 a 24 de la RLRS; NADF-007-RNAT-2013; NOM-161-SEMARNAT-2011.

Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental: SOBSE, SEMARNAT, PROFEPA, SEDEMA y PAOT.

85. **Fundamento legal:** artículos 8: fracción III, 109 bis y 110 de la LGEEPA; artículo 87 de la LGCC; artículos 8: fracción III; 26, 27, 109 bis y 110 del RLGCCRNE. **Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental:** SOBSE, SEMARNAT, PROFEPA, SEDEMA y PAOT.

86. **Fundamento legal:** artículos 1, 14 y 16 constitucionales; artículos 6, 7 y 8 del Convenio 169; artículos 2, 15 A (numerales 4 y 9) y B (numeral 4), 25 A (numeral 6) y E, y 26 A de la Constitución de la CDMX; artículos 85: fracción VI y 86 bis 2 de la LAPT; artículo 33 de la LIAMMH; artículo 50 bis de la LPC.

Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental: SOBSE, SEDEMA, SEMOVI, jefe de gobierno de la CDMX y delegados de Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.

87. Instituto Electoral del Distrito Federal, *Catálogo de colonias y pueblos*, <www.iedf.org.mx/index.php/elecciones/geografia-electoral-00/174-catalogo-de-colonias-y-pueblos/1350-catalogo-de-colonias-y-pueblos> (consulta realizada el 17 de mayo de 2017).

VIII. Asuntos que contribuyen a la consecución de las metas del Acuerdo

De aceptarse esta Petición se contribuiría con la consecución de las siguientes metas del Acuerdo señaladas en el artículo 1:

- Alentar la protección y el mejoramiento del medio ambiente en territorio de las Partes,
- Para el bienestar de las generaciones presentes y futuras;
- Mejorar aún más el medio ambiente, incluidas la flora y la fauna silvestres;
- Apoyar las metas y los objetivos ambientales del TLC;
- Evitar la creación de distorsiones o de nuevas barreras en el comercio;
- Procedimientos, políticas, y prácticas ambientales;
- Mejorar la observancia y la aplicación de las leyes y reglamentos ambientales;
- Promover la transparencia y la participación de la sociedad en la elaboración de leyes, reglamentos y políticas ambientales;
- Promover medidas ambientales efectivas y económicamente eficientes;
- Promover políticas y prácticas para prevenir la contaminación.

Se apoyaría el objetivo del TLCAN (artículo 102) de aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las Partes, ya que el cumplimiento efectivo de la Ley, fomenta la inversión y la certidumbre en la aplicación de la misma.

IX. Recursos al alcance de los particulares a los que se haya acudido

Como se señaló en la relatoría de hechos, en mayo del año pasado se interpuso un amparo, lo que podría sugerir que el gobierno mexicano ya está actuando al respecto. Sin embargo, como se puede constatar, las autoridades de la CDMX han hecho caso omiso de la suspensión definitiva que se otorgó con el objetivo de evitar los daños al medio ambiente.

Por ello, nos vemos obligados a acudir a instancias internacionales con el objetivo de que no sólo se respete la aplicación de la legislación ambiental y, de realizarse la obra, se haga conforme a ésta, sino que se pare la construcción ilegal de la Línea 7 atendiendo a las resoluciones judiciales señaladas.

X. Lista de anexos

Anexo 1. Fotografías del incumplimiento a la suspensión. Ver: <<https://goo.gl/D8eSrf>>

Anexo 2. Respuestas a las comunicaciones con la Parte en cuestión. Ver: <<https://goo.gl/CFVBTv>>

Anexo 3. Cuadro de daños y autoridades. Ver: <<https://goo.gl/Ps5hrk>>

APÉNDICE 3

Legislación ambiental en cuestión

Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal

Artículo 47. Para obtener autorización en materia de impacto ambiental, los interesados, previamente al inicio de cualquier obra o actividad, deberán presentar ante la Secretaría el estudio de impacto ambiental en la modalidad que corresponda, conforme a lo señalado en el artículo 44 de la presente Ley, el cual deberá contener, según corresponda, por lo menos:

- I. Nombre, denominación o razón social, nacionalidad, domicilio para oír y recibir notificaciones, personas señaladas para tal efecto, teléfono y correo electrónico de quien pretenda llevar a cabo la obra o actividad objeto de la manifestación y nombre, denominación o razón social, nacionalidad, domicilio, teléfono y correo electrónico de la persona física o moral responsable de elaborar la manifestación de impacto ambiental, así como copia cotejada de la cédula profesional o certificación o acreditación en la materia ambiental y/o riesgo.
- II. Descripción de la obra o actividad proyectada, desde la etapa de selección del sitio para la ejecución de la obra o el desarrollo de la actividad, la superficie de terreno requerido, incluyendo la manifestación de las actividades previas realizadas en el predio; el programa de construcción, montaje de instalaciones y operación correspondiente; el tipo de actividad, volúmenes de producción previstos, e inversiones necesarias para la ejecución del proyecto y monto destinado a la instrumentación de medidas de prevención, mitigación y compensación de impactos ambientales; la clase y cantidad de recursos naturales que habrán de aprovecharse, tanto en la etapa de construcción como en la operación de la obra o el desarrollo de la actividad; el programa para el manejo de residuos, tanto en la construcción y montaje como durante la operación o desarrollo de la actividad, y, en su caso el programa para el abandono de las obras o el cese de las actividades.
- III. Aspectos generales del medio natural y socioeconómico del área donde pretenda desarrollarse la obra o actividad.
- III bis. Delimitación y justificación del área de influencia del proyecto.
- IV. Vinculación con las normas y regulaciones sobre uso del suelo en el área correspondiente.
- V. Identificación, descripción y evaluación de los impactos ambientales que ocasionaría la ejecución del proyecto o actividad en sus distintas etapas determinando los indicadores ambientales del proyecto.
- VI. Medidas de prevención y mitigación para los impactos ambientales identificados en cada una de las etapas, así como el escenario ambiental modificado.

Cuando se trate de actividades consideradas riesgosas en los términos de esta Ley, la manifestación deberá incluir el estudio de riesgo correspondiente, el cual será considerado al evaluarse el impacto ambiental. La evaluación de riesgo deberá incluir la identificación, jerarquización, análisis y evaluación de los riesgos ambientales y las medidas pertinentes.

Si después de la presentación de un estudio de impacto ambiental se realizan modificaciones al proyecto de los programas, obras o actividades respectivas, los interesados deberán hacerlas del conocimiento de la Secretaría, a fin de

que ésta les notifique si es necesaria la presentación de información adicional para evaluar los efectos al ambiente que pudiesen ocasionar tales modificaciones, en los términos de lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 53. Una vez evaluada la manifestación de impacto ambiental, la autoridad competente emitirá, debidamente fundada y motivada, la resolución correspondiente, en la que podrá:

- I. Autorizar la instrumentación de los programas, así como la realización de la obra o actividad de que se trate, en los términos solicitados.
- II. Autorizar la instrumentación de los programas, así como la realización de la obra o actividad de que se trate, sujetándose a la modificación del proyecto o al establecimiento de medidas adicionales de prevención y mitigación, a fin de que se eviten, atenúen o compensen los impactos ambientales adversos susceptibles de ser producidos en la ejecución del proyecto, así como en caso de accidentes.
- III. Negar la autorización solicitada, cuando:
 - a) se contraponga con lo establecido en esta Ley, su reglamento, las normas oficiales mexicanas, las normas ambientales del Distrito Federal, los planes y programas de ordenamiento ecológico y de desarrollo urbano y demás disposiciones legales aplicables;
 - b) la obra o actividad afecte a la población en su salud, o a una o más especies amenazadas o en peligro de extinción, o a las zonas intermedias de salvaguarda y elementos que contribuyen al ciclo hidrológico, o a algún o algunos ecosistemas en particular;
 - c) exista falsedad en la información proporcionada por los promoventes, respecto de los impactos ambientales de la obra o actividad de que se trate;
 - d) la evaluación de los impactos y riesgos ambientales no garanticen la integridad del ambiente y de las personas.

La Secretaría podrá exigir el otorgamiento de garantías respecto del cumplimiento de las condicionantes establecidas en la autorización, en aquellos casos expresamente señalados en el reglamento de la Ley, cuando durante la realización de las obras puedan producirse daños graves a los ecosistemas o al ambiente.

La Secretaría podrá por una sola ocasión, en un plazo no mayor a cinco días hábiles a partir del ingreso de la solicitud, requerir información adicional para complementar o precisar el contenido técnico de la manifestación de impacto ambiental en sus diferentes modalidades y estudios de riesgo, para lo cual el interesado deberá dar respuesta en un plazo no mayor a cinco días hábiles.

En todos los casos de autorizaciones de impacto ambiental, la autoridad deberá establecer un sistema de seguimiento del cumplimiento de las disposiciones y medidas de prevención, mitigación y compensación de impactos ambientales que hubiere establecido en las resoluciones correspondientes.

La Secretaría deberá emitir la resolución correspondiente en un plazo de quince días hábiles, a partir de que se integre la información necesaria. Transcurrido este plazo sin que la autoridad emita la resolución se entenderá que la realización de la obra o actividad ha sido negada.

La Secretaría establecerá los procedimientos para el reporte del cumplimiento de condicionantes, que podrán presentar los interesados a través de los prestadores de servicios profesionales acreditados.

En todos los casos de autorizaciones de impacto ambiental, la autoridad deberá establecer un sistema de seguimiento del cumplimiento de las disposiciones y medidas de prevención, mitigación y compensación de impactos ambientales que hubiere establecido en las resoluciones correspondientes.

Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo

Artículo 41. La manifestación de impacto ambiental en modalidad específica deberá contener, además de la información señalada en el artículo anterior, la siguiente:

- I. Memoria técnica del proyecto, que deberá incluir:
 - a) Planos de geomorfología e hidrología, en los que se mencionen los elementos naturales cuyo estado pueda verse significativamente modificado por la realización del proyecto;
 - b) Plano en el que se describa la situación que guardan los ecosistemas fundamentales existentes en el predio, y
 - c) Plano que contenga la localización de las áreas naturales protegidas y suelos de conservación cercanos al sitio, la situación que guardan y su vinculación con el proyecto.
- II. Descripción detallada de las características biológicas del área del proyecto, la cual deberá contemplar el inventario de flora y fauna silvestre del predio así como las condiciones en las que se mantienen, señalando las especies de flora y fauna silvestre endémicas, raras, amenazadas, en peligro de extinción o sujetas a un régimen de protección especial, que existen en el predio en el área de influencia del proyecto;
- III. Descripción detallada de los ecosistemas y del paisaje existente en el área del proyecto, la cual debe mencionar:
 - a) Las características del paisaje, el estado que guarda, las variaciones que sufrirá como consecuencia de la realización del proyecto y su relación con éste, y
 - b) Las características de los ecosistemas existentes en el área, las modificaciones que puedan causárseles y su relación con el proyecto, y
- IV. Descripción del escenario ambiental modificado, la que deberá contemplar:
 - a) Proyecto de alternativas de solución para el caso de afectación del ambiente y de los recursos naturales, incluyendo tanto los costos económicos como los ambientales, y
 - b) Escenarios sobre la posible modificación de las condicionantes originales del área del proyecto en los cuales se incluyan los efectos de las medidas de mitigación, prevención y compensación propuestas.

Artículo 42. La manifestación de impacto ambiental con estudio de riesgo ambiental deberá contener la siguiente información:

- I. Nombre, denominación o razón social, nacionalidad, domicilio y teléfono de quien pretenda realizar la obra o actividad para la cual se solicita autorización.
- II. Datos generales de la persona física o moral responsable de elaborar la manifestación de impacto ambiental con estudio de riesgo, así como el nombre del representante legal en ambos casos.
- III. Datos correspondientes al proyecto que incluyan:
 - a) localización, medidas y superficie del terreno requerido;
 - b) descripción de accesos, servicios y usos del suelo en los predios colindantes, y
 - c) programas de preparación del sitio (demolición o nivelación), de construcción y, en su caso, de trasplante o retiro de árboles.

- IV. Descripción de la actividad; las líneas de producción y proceso; manejo y volúmenes de materias primas, productos y subproductos considerados en el listado de actividades riesgosas; características de los recipientes, reactores y demás equipos de operación y de proceso, equipos auxiliares e instrumentos de control; condiciones de operación, incluidas las extremas, y volúmenes de producción;
- V. Descripción de drenajes y afluentes acuosos, incluyendo registros, monitoreo, tratamiento o disposición, y condiciones de descarga, colectores o cuerpos de descarga de aguas residuales;
- VI. Descripción de los residuos generados, incluyendo, en su caso, tecnologías y sistemas de manejo y descripción de emisiones atmosféricas;
- VII. Escenarios resultantes del análisis de los riesgos ambientales, relacionados con el proyecto;
- VIII. Estudio de características de suelo y evaluación de riesgo ambiental asociado a la presencia de contaminantes en suelo conforme a las Normas Oficiales Mexicanas aplicables;
- IX. Descripción de los radios de afectación y de las zonas de riesgo, así como de las zonas de protección en torno a las instalaciones, en su caso;
- X. Programa de Prevención de Accidentes, y
- XI. Costo previsto para la construcción del proyecto y monto destinado a la instrumentación de medidas de seguridad y de prevención, mitigación y compensación de impactos ambientales.

Artículo 44. El promovente deberá presentar a la Secretaría el formato de solicitud de autorización en materia de impacto ambiental, debidamente requisitado, anexando:

- I. La manifestación de impacto ambiental en la modalidad que corresponda, debidamente firmada por el responsable de su elaboración;
- II. Un resumen en archivo magnético del contenido de la manifestación de impacto ambiental, elaborado conforme a lo dispuesto en el artículo 45 de este ordenamiento;
- III. Una copia sellada de la constancia de pago de derechos correspondiente;
- IV. Certificado, constancia o el documento oficial expedido por la autoridad correspondiente, que indique el uso del suelo permitido en el predio donde se pretende desarrollar el proyecto;
- V. Planos de localización del predio en donde se pretenda desarrollar el proyecto, y
- VI. Solicitud de inscripción en el registro de fuentes fijas y de descargas residuales del Distrito Federal, o de Licencia Ambiental Única, en su caso.

Artículo 50. Cuando la manifestación de impacto ambiental y, en su caso, el estudio de riesgo presenten insuficiencias que impidan la evaluación del proyecto, la Secretaría podrá solicitar al promovente, por única vez y dentro de los veinte días hábiles siguientes a la integración del expediente, que presente las aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones de su contenido.

Una vez transcurrido el plazo a que se refiere el párrafo anterior, sin que se hubiere hecho requerimiento alguno al particular, o una vez que éste hubiere entregado la información solicitada, la Secretaría dispondrá de diez días hábiles para determinar que se ha integrado la información necesaria para expedir la resolución correspondiente, la cual se deberá emitir y notificar al particular quince días hábiles después de que se dé dicha integración.

En caso de que se requiera información adicional al promovente, éste deberá proporcionarla en original y una copia identificada “para consulta del público”, dentro del plazo que se le conceda para hacerlo, el cual no podrá ser menor a cinco días hábiles ni mayor a quince. Cuando no se presente la información en el plazo concedido, la Secretaría procederá a expedir la resolución que corresponda, con los elementos con que se cuente en el expediente.

El plazo que otorgue la Secretaría estará en función de la complejidad de la información requerida y su determinación deberá encontrarse debidamente fundada y motivada.

Artículo 52. Con el fin de contar con mayores elementos de evaluación y, en su caso, de esclarecer la información contenida en la manifestación de impacto ambiental o sus anexos, y con fundamento en el Capítulo de inspección y vigilancia de la Ley, la Secretaría podrá realizar visitas técnicas al sitio donde se pretenda desarrollar el proyecto. Las visitas deben efectuarse, en todo caso, dentro de los quince días hábiles siguientes a la integración del expediente.

Las visitas técnicas serán practicadas por el personal autorizado de la Secretaría, quien levantará una acta circunstanciada de la visita, en la que se asienten las observaciones realizadas.

Si durante la visita se identificara cualquier inconsistencia de la solicitud y la manifestación de impacto ambiental con los hechos o se detecte alguna violación a la normatividad ambiental, el acta circunstanciada que se levante hará prueba en términos de la Ley.

La falta de realización de visitas no será motivo de interrupción del procedimiento administrativo de evaluación.

Artículo 54. Cuando se realicen modificaciones al proyecto de obra o actividad durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, el promovente deberá hacerlas del conocimiento previo de la Secretaría con el objeto de que ésta, en un plazo no mayor de diez días hábiles, proceda a:

- I. Solicitar información adicional para evaluar los efectos al ambiente derivados de tales modificaciones, o
- II. Notificar que deberá iniciarse un nuevo procedimiento a través de la presentación de una nueva manifestación de impacto ambiental, cuando las modificaciones propuestas puedan causar desequilibrios ecológicos, daños a la salud, causar impactos acumulativos o sinérgicos o cuando excedan el diez por ciento de la construcción total solicitada originalmente.

Artículo 62. Al evaluar las manifestaciones de impacto ambiental la Secretaría debe considerar:

- I. Los efectos de las obras o actividades a desarrollarse en el o los ecosistemas de que se trate, tomando en cuenta el conjunto de elementos que los conforman, y no únicamente los recursos que fuesen objeto de aprovechamiento o afectación;
- II. La utilización de los recursos naturales en forma que se respete la integridad funcional y las capacidades de carga de los ecosistemas de los que forman parte dichos recursos, por periodos indefinidos;
- III. Las medidas preventivas, de mitigación, de compensación y las demás que sean propuestas de manera voluntaria por el solicitante, para evitar o reducir al mínimo los efectos negativos sobre el ambiente, y
- IV. En su caso, los proyectos de alternativas de adecuación o modificación al proyecto original, como resultado de las medidas señaladas en la fracción anterior.

APÉNDICE 4

Control de documentos – Expediente de hechos *Metrobús Reforma*

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
14/04/2015	Núm. PAOT-05-300/200-1619-2015 Emite: Dirección de Estudios, Dictámenes y Peritajes de Protección Ambiental de la PAOT Recibe: Subdirección de Áreas Verdes, Secretaría de Obras y Servicios Fecha del sello de recibido: 17/04/2015	Solicitud de valoración y recomendación técnica para el tratamiento de tres sujetos forestales.	Se menciona el oficio núm. DMU/SAV/0862/14. Se anexa dictamen técnico núm. PAOT-2015-003-DEDPPA-003. Dentro del archivo acuerdo 015876-2016.
23/10/2015	Núm. SEDEMA/DGBUEA/01234/201 Emite: Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección General de Proyectos Especiales, Secretaría de Obras y Servicios Recibe: Secretaría de Obras y Servicios Fecha del sello de recibido: 23/10/2015	Autorización de la propuesta de reubicación de las siete cicloestaciones afectadas.	Se mencionan los siguientes oficios: AEP-DGPcel/1539/2015 SEDEMA/DGBUEA/01007/2015 SEDUVI/DGAU/19159/2015 SEDEMA/DGBUEA/01002/2015 DPV-2811-2015 SEDEMA/DGBUEA/01001/2015 AEP/DGPCL/0073/2016
02/09/2016	Núm. CDMX/SOBSE/DGPE/DP/SPA/093/2016 Emite: Dirección de Pavimentos, Dirección General de Proyectos Especiales, Secretaría de Obras y Servicios Comunicación promovida ante la Dirección General de Regulación Ambiental y la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental, de la Secretaría del Medio Ambiente	Se comparte la nota publicada en el periódico de circulación nacional <i>El Sol de México</i> del 02/09/2016, con un resumen del proyecto.	Ninguno
19/09/2016	Núm. CDMX/SOBSE/432/2016 Emite: Secretaría de Obras y Servicios Recibe: Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 22/09/2016	Mediante los oficios GCDMX/SOBSE/DGA/DRFM/1487/2016 y GCDMX/SOBSE/DGA/DRFM/1489/2016, asignación de recursos para la integración de infraestructura ciclista dentro del proyecto, aunque no se contemplan la construcción en sí ni el mantenimiento de la misma. Los oficios GCDMX/SOBSE/DGA/DRFM/1215/2016 y GCDMX/SOBSE/DGA/DRFM/1712/2016 se elaboraron como antepresupuestos para la solicitud de asignación de los recursos.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/TMG/309/2016 SEDEMA/TMG/647/2016 SEDEMA/TMG/544/2016 SEDEMA/TMG/425/2015 SEDEMA/DGBUEA/450/2016 GCDMX/SOBSE/DGA/DRFM/1487/2016 GCDMX/SOBSE/DGA/DRFM/1489/2016 GCDMX/SOBSE/DGA/DRFM/1215/2016 GCDMX/SOBSE/DGA/DRFM/1712/2016 Se presenta estimación de emisiones contaminantes.
20/09/2016	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/010045/2016 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección General de Proyectos Especiales, Secretaría de Obras y Servicios	Acuerdo administrativo en torno a la prevención, como parte del procedimiento de impacto ambiental del proyecto.	Ninguno
14/10/2016	Núm. CDMX/SOBSE/DGPE/DGPV/972/2016 Emite: Dirección de Pavimentos, Dirección General de Proyectos Especiales, Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental (14/10/2016) y Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental (17/10/2016), de la Secretaría del Medio Ambiente	Se da atención a la prevención objeto del acuerdo administrativo núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/010045/2016, de fecha 20/09/2016. Cuenta con anexo.	Se mencionan los siguientes oficios: Cédula de notificación núm. NOT-103-2016, de fecha 21/09/2016. Acuerdo administrativo núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/010045/2016, de fecha 20/09/2016.

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
09/11/2016 a 16/11/2016	Reconocimiento técnico núm. DEIA-RT-040/2016 Elaborado por la Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente	Se menciona la visita para el reconocimiento técnico del proyecto y, en específico, se alude al arbolado que será afectado: se anexa número de identificación de cada ejemplar y fotografía. Se entrega una copia de la diligencia al personal del proyecto que atendió la visita.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/012447/2016 SEDEMA/DGRA/DEIA/012446/2016 SEDEMA/DGRA/006/2016
30/11/2016	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Recibe: Dirección General de Proyectos Especiales, Secretaría de Obras y Servicios	Resolución administrativa de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma (es decir, la autorización de impacto ambiental o AIA). Justificación de la implementación del proyecto, solicitud de impacto ambiental, adecuación geográfica del Parque Mexicanito, descripción del proyecto (incluidos estudios de la demanda de transporte) y visitas de reconocimiento técnico. Se alude en general a los lineamientos, informes con reportes fotográficos, programas y contratos que el proyecto debe seguir de acuerdo con las diversas normativas aplicables. Etapas de operación y mantenimiento, medidas de mitigación, mantenimiento de áreas verdes y capacitación de personal.	Se mencionan los siguientes oficios: CDMX/SOBSE/DGPE/DP/676/2016 CDMX/SOBSE/DGPE/DP/411/2016 CDMX/SOBSE/DGPE/DP/647/2016 CDMX/SOBSE/DGPE/DP/410/2016 CDMX/SOBSE/DGPE/DP/646/2016 CDMX/SOBSE/DGPE/DP/SPA/093/2016 Acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/010045/2016 Se citan las siguientes normas: NADF-006-RNAT-2012 NADF-007-RNAT-2013 NOM-161-SEMARNAT-2011 NADF-020-AMBT-2011 NADF-001-RNAT-2015 NOM-052-SEMARNAT-2005 NADF-018-AMBT-2009 NOM-041-SEMARNAT-2015 NOM-045-SEMARNAT-2006 NOM-050-SEMARNAT-1993 NADF-005-AMBT-2013 NOM-080-SEMARNAT-1994 NADF-024-AMBT-2013 NADF-015-AGUA-2009 Anexo: correo y cédula de notificación.
02/12/2016	Núm. CDMX/SOBSE/DP/1178/2016 Emite: Dirección de Pavimentos, Secretaría de Obras y Servicios Recibe: Dirección de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 02/12/2016	En relación con la integración de la resolución administrativa de impacto ambiental (AIA) del proyecto. Se requiere llevar a cabo actividades de mantenimiento a la carpeta asfáltica a través del fresado y reencarpetado.	Se menciona la resolución administrativa SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016. Contiene los siguientes anexos: documento con las actividades a realizar y memoria descriptiva del mantenimiento del tramo Fuentes de Petróleo a Santa Fe; reporte fotográfico del mismo; plan de manejo de residuos sólidos; cronograma y excavación del fresado, y norma ambiental NADF-00-RNAT-2013 (capítulo 8.5.2).
14/12/2016	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/015876/2016 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios	Ingreso a la DGRA, por parte de la Sobse, del escrito 1, que incluye: • solicitud de actividades de mantenimiento a la carpeta asfáltica; • presentación de un informe final de las actividades complementarias del proyecto; • informe de los lineamientos a seguir (16) una vez concluida la obra, en apego a la normativa aplicable y con supervisión ambiental de la DGRA.	Se menciona la resolución administrativa SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016. Se menciona la norma NADF-007-RNAT-2013.
12/2016	Núm. 16-ML7-MSU-III-82204-E-00	Especificación general para el procedimiento constructivo de pavimento rígido.	Su contenido es plenamente técnico.

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
30/01/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGPE/DP/100/2017 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 31/01/2017	Dos cuadros con solicitudes para el inicio del proyecto: 1) Cuadro "Etapa I del proyecto": plan de manejo; solicitud de informes trimestrales y un informe final; conclusiones de la obra, y designación de una solicitud ambiental. 2) Cuadro "Factores ambientales": acuerdo de los contratistas responsables del manejo de residuos y la construcción; justificación técnica en apego a la NADF-007-RNTA-2013; respuesta de señalamiento preventivo, y reubicación de las ciclistas.	Se citan las normas: NADF-007-RNAT-2013 N-CMT-4-02-002104 Se menciona el contrato núm. DGPE-LPN-F-1-007-16. Dentro del archivo acuerdo 015876-2016. Se menciona el oficio núm. SEDEMA/DGBUE/01234/2015.
01/02/2017	Núm. CDMX/SOBSE/075/2017 Emite: Secretaría de Obras y Servicios Promovido ante la Dirección de Construcción de Obras Públicas "B" (01/02/2017) Se promovió ante otra autoridad; sin embargo, el sello es ilegible.	Instrucción para el seguimiento del proyecto y continuidad en los procedimientos administrativos (comunicación interna).	Se presenta estimación de emisiones contaminantes.
09/03/2017	Escrito legal promovido ante la Secretaría del Medio Ambiente por el biólogo Rosendo Javier Ramos González Fecha del sello de recibido: 23/03/2017	Renuncia al cargo de responsable ambiental del seguimiento de condicionantes del proyecto.	Se menciona la resolución administrativa SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016. Se presenta estimación de emisiones contaminantes.
21/03/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-03-21-012 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 23/03/2017	Alusión a los oficios: CDMX/SOBSE/DGPE/DP/075/2017, en relación con el cambio de Dirección General de Proyectos Especiales a la Dirección de Obras Públicas "B", y CDMX/SOBSE/DGPE/DP/100/2017, por el que se establece que el informe trimestral será ingresado a finales de abril o a principios de mayo. Se solicita información relacionada con la afectación del arbolado y con la elaboración de la memoria descriptiva de las jardineras. Desglose de la aportación al Fondo Ambiental Público [FAP] del Distrito Federal (2%). Anexos del documento: memoria descriptiva del proyecto de paleta vegetal e instalación eléctrica; imagen satelital; perfil del proyecto; descripción detallada de la preparación del sitio; inversión total requerida del proyecto; plano del levantamiento forestal y general del proyecto; dictamen forestal; plan de manejo de residuos sólidos; estimación de emisiones contaminantes a la atmosfera, y proyecto ciclovías.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) CDMX/SOBSE/075/2017 CDMX/SOBSE/DGPE/DP/100/2017 CDMX/SOBSE/432/2016 Se mencionan las siguientes normas: NADF-006-RNTA-2012 NADF-007-RNTA-2013 NOM-161-SEMARNAT-2011 Se presenta estimación de emisiones contaminantes. Se menciona el contrato de obra núm. DGPE-LPN-F-1-007-16.
03/04/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DCOP"B"/17-04-03-10 Emite: Dirección General de Obras Públicas, Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Promovido ante la Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 06/04/2017	Se solicita el visto bueno de la Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental, tal como se menciona en la condicionante 1.0 (página 11) de la AIA (resolución SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016), por la que se autoriza el proyecto. Cuenta con un anexo: copia de la página 11 de la AIA (resolución administrativa SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016).	Se menciona el oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa ambiental). Importante, está pendiente la documentación en la que el promovente informa sobre el visto bueno a la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental.
17/04/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-04-17-004 Emite: Dirección General de Obras Públicas, Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 19/04/2017	Se adjunta comprobante del primer pago para el cumplimiento de la condicionante 1.0, por la cantidad de \$4,736,685.48.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa ambiental) CDMX/SOBSE/DCOP"B"/17-03-21-016, de fecha 21/03/2017 Se presenta estimación de emisiones contaminantes.

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
19/04/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-04-19-007 Emite: Dirección General de Obras Públicas, Dirección de Construcción de Obras Públicas "B" Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental (20/04/2017) y Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental (21/07/2017), de la Secretaría del Medio Ambiente	Se solicita el apoyo de la Dirección General de Regulación Ambiental para realizar las actividades complementarias que quedaron sujetas al cumplimiento de diversas condicionantes, como aquellas relacionadas con el levantamiento forestal. Se indica que se dio el cumplimiento de ciertas condicionantes. No se anexa constancia alguna.	Se menciona la resolución administrativa SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016.
20/04/2017	Núm. SEDEMA/DGBUEA/DBCH/0397/2017 Emite: Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Promovido ante la Dirección General de Obra Pública "B", Secretaría de Obras y Servicios Fecha del sello de recibido: 24/04/2017.	Oficio en el que se emite la autorización para llevar a cabo los trabajos de adecuación de la construcción de una estación de pasajeros y dos bahías vehiculares, condicionada a que no se afecte la infraestructura existente y, en caso de ser así, se establezca el resarcimiento de daños. Se indica que el promovente deberá cumplir con la normativa vigente en materia de construcción, impacto ambiental y salvamento arqueológico.	Se menciona el oficio núm. CDMX/SOBSE/DCOP"B"/17-04-03-10 (anexo, junto con la copia de la página 11 de la resolución administrativa ambiental SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016) Se encuentra dentro del archivo SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017
25/04/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios	Acuerdo administrativo en el que se exhibe documentación para el cumplimiento de la condicionante 1.0 del resolutivo de impacto ambiental. Se autoriza el derribo de 358 árboles, el retiro de 23 y el trasplante de 5. Se autoriza la afectación permanente de 2,439.43 m ² de área verde. No se autoriza el derribo de 60 árboles.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-03-21-012 CDMX/SOBSE/075/2017 PAOT-2015-003-DEPPA-003 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-04-17-004 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-04-19-007 CDMX/SOBSE/432/2016 Se menciona la norma NADF-001-RNAT-2015. El archivo no está completo (vienen 12 de 15 páginas).
25/04/2017	Núm. MB/DPES/090/2017 Emite: Dirección de Planeación, Evaluación y Sistemas, Metrobús Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Fecha del sello de recibido: 27/04/2017	Se comparte la información relativa a las estimaciones de emisiones del Metrobús, en la cual se señala que habrá una reducción de 13,681 toneladas de CO ₂ -eq. También se indica que se desconocen las emisiones de contaminantes que se generarán durante el mantenimiento del proyecto.	Se mencionan los siguientes oficios: CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-04-03-009. Se encuentra una copia dentro del archivo SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017.
03/05/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-05-03-006 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 05/05/2017	Se presenta la primera aportación económica por la cantidad de \$4,736,685.48, con respecto a las medidas de prevención, mitigación y compensación de los impactos ambientales identificados en el resolutivo ambiental. También se solicita aclaración de lo establecido por el acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017, por un lado, y el resolutivo ambiental en su numeral tercero, etapa 1, por el otro, ya que ambos documentos se contradicen.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) CDMX/SOBSE/DGOP"B"/17-04-004 SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 Se nombran las siguientes normas: NADF-001-RNAT-2015 NADF-2006-RNAT-2012 Se encuentra una copia dentro del archivo SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017.
04/05/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-04-05-006 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 05/05/2017	El promovente solicita la reconsideración de lo establecido en la condicionante 1.0, de la primera etapa (preparación del sitio, construcción e instalación), establecida en el resolutivo ambiental del proyecto, en lo referente a las afectaciones al arbolado.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGBUEA/DBCH/0397/2017 MB/DPES/090/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 Se nombra norma: NADF-001-RNAT-2015. Se encuentra una copia dentro del archivo SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017.

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
05/05/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP "B"/17-05-05-003 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 09/05/2017	Propuestas para solventar el cumplimiento de la condicionante 1.0 de la primera etapa (preparación del sitio, construcción e instalación). Se comparte el Plan de Manejo de Residuos de la Construcción y Demolición para Trámites de Impacto Ambiental.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-04-05-006 Se encuentra dentro del archivo SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017.
08/05/2017	Formulario del Plan de Manejo de Residuos de la Construcción y Demolición en Materia de Impacto Ambiental Solicitud realizada por la Dirección de Obras Públicas, Secretaría de Obras y Servicios	Plan de manejo de residuos de las obras de construcción y demolición asociadas al proyecto Metrobús Reforma. Solicitud ingresada al sistema de registro de trámites del gobierno del entonces Distrito Federal con fecha 08/05/2017.	Se mencionan las siguientes normas: NADF-007-RNAT-2013 NOM-052-SEMARNAT-2005
10/05/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios	Se acuerda sobre la reforma al Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, por la cual la Dirección General de Proyectos Especiales pasa a ser la Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte. Además, se asigna al Ing. Francisco Martínez Vargas para dar seguimiento al proyecto, a efecto de lo cual Sedema solicita la documentación que acredite su personalidad.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/015878/2016 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-03-21-012 CDMX/SOBSE/075/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 NOT-64/2017 SEDEMA/DGRA/000001/2017 El sello de recibido, no se logra distinguir.
15/05/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/004807/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Tiene sello de recibido; sin embargo, es ilegible.	Se aborda la aportación de 2% al Fondo Ambiental Público del Distrito Federal, a efecto de cubrir los impactos ambientales sinérgicos y residuales del proyecto, así como la compensación por la afectación de ejemplares arbóreos.	Se mencionan los siguientes oficios: CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-05-03-006 SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 Se menciona la norma NADF-001-RNAT-2015.
16/05/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-05-16-010 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental (17/05/2017) y Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental (18/05/2017), de la Secretaría del Medio Ambiente	Se comparte el segundo depósito por la cantidad de \$4,736,685.48, para dar cumplimiento a la AIA (resolución administrativa SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016), de fecha 30/11/2016. Se adjunta el comprobante de la transacción.	Se menciona la resolución administrativa SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016.
19/05/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios	La Sedema acuerda sobre la documentación presentada y las propuestas realizadas por el promovente, en relación con el cumplimiento de las condicionantes del proyecto.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 CDMX/SOBSE/DGPE/DP/100/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-04-05-006 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-05-05-003 SEDEMA/DGBUEA/DBCH/0397/2017 MB/DPES/090/2017 SEDUVI/DGAU/19159/2015 AEP-DGPCel/1539/2015 DPV-2811-2015 SEDEMA/DGBUEA/01234/2015 AEP-DGPCI/0073/2016 DGPE-LPN-F-1-007-16 NADF-007-RNAT-2013 N-CMT-4-02-002/04

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
19/05/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/005024/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios	Acuerdo administrativo con tres resultandos: - se ratifica la AIA o resolución administrativa de 2016; - se da seguimiento a la condicionante 1.0 mediante el acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017, incisos 2 n y 3 (con respecto a la propuesta de depósitos al Fondo Ambiental Público [FAP] del Distrito Federal), y - se conviene en que el segundo pago al FAP —referido en el oficio de la DCOP "B" de fecha 16 de mayo de 2017— se tiene por presentado. Asimismo, se exhorta a presentar los pagos restantes, mencionándose los plazos y las sanciones en caso de incumplimiento.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-05-16-010
26/05/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-05-26-006 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente	En relación con la asignación del Ing. Francisco Martínez Vargas para dar seguimiento al proyecto, se solicita presentar su identificación oficial (credencial de elector [INE o IFE]) en copia simple, así como el nombramiento expedido por el secretario de Obras y Servicios.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017
06/06/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/005760/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios	Acuerdo administrativo con tres resultandos: - se establecen los plazos para presentar las opiniones del INBA, el INAH, la Seduvi y la DGBUEA; - se da seguimiento al cumplimiento de la condicionante 1.0 y del acuerdo SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 relacionado, y - se da seguimiento al cumplimiento de las condicionantes 1.0 y 1.4 conforme al acuerdo SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017, donde se establecen plazos de entrega (sobre banquetas y obras inducidas, plano de estaciones de paso, descripción de jardineras, plan de manejo de residuos y estimación de emisiones por la DP-DGPE). Se acuerda con la Dirección de Construcción de Obras Públicas "B" entregar en tiempo y forma para cumplir con las condicionantes 1.0 y 1.4, y se mencionan los efectos legales en caso de incumplimiento.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017
08/06/2017	Oficio núm.1204-C/0707 Emite: Dirección de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico Inmueble, Instituto Nacional de Bellas Artes Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Fecha del sello de recibido: 27/06/2017	Respuesta al mencionado oficio de fecha 22 de mayo de 2017, en el que se solicita al INBA su visto bueno para la construcción de un tramo del proyecto. Se plantea que dicho tramo no está registrado como zona de monumentos artísticos, por lo que la dependencia no puede emitir opinión, pero recomienda consultar a la Coordinación Nacional de Monumentos Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH). Se anexa plano con detalle de protección para monumentos.	Se menciona el oficio núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-05-22-006.
20/06/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/20.06.17/001 Emite: Dirección General de Obras Públicas, Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 23/06/2017	Se da atención al acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/005024/2017, con un listado de los impactos ambientales sinérgicos y residuales del proyecto, y referencia a la compensación económica de 2% al FAP, por parte de la Sobse, en conformidad con la normativa relativa al derribo de árboles.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/005024/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/004807/2017 Dentro del archivo titulado: RA-006562-21-07-2017.

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
21/06/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/006562/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas “B”, Secretaría de Obras y Servicios	Se mencionan la resolución de impacto ambiental (AIA) y varios oficios, incluidos los oficios núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 (por el que se transfirieron derechos y obligaciones, con referencia a la acreditación de identidad del nuevo responsable de dar seguimiento al proyecto, así como a la normativa ambiental vigente para el cumplimiento del proyecto); SEDEMA/DGRA/DEIA/015878/2016 (que alude al resolutivo ambiental del proyecto, condicionándolo a la presentación de un informe final de las actividades complementarias y actualización del plan de manejo de residuos sólidos), y SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 (autorización del derribo, poda y trasplante de 363 árboles con un proyecto de reforestación, arquitectura del paisaje y mantenimiento, y con una aportación económica de \$15,598,272.93 al FAP).	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/015878/2016 SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/006562/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/005024/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/004807/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-05-26-006 CDMX/SOBSE/DGOP/20.06.17/001 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-06-22-007
22/06/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-06-22-008 Emitido por la Dirección de Construcción de Obras Públicas “B”, Secretaría de Obras y Servicios. Promovido ante la Dirección General de Regulación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 23/06/2017	Cuadro en el que se presentan los vistos buenos del INBA, el INAH, la Seduvi y la DGBUEA. Solicitud del visto bueno de la dirección del Bosque de Chapultepec para el derribo de árboles en el lugar. Autorización del derribo de 120 árboles, registrados en un cuadro con indicación de la delegación, fecha de retiro y cantidad.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-05-22-006 (anexo a este documento) Oficio 401.3S.1-2017/1873 (adjunto) Oficio 401.3S.1-2017/2584 (adjunto) Oficio SEDUVI/CGDAU/DPCU/1080/2017 (adjunto) SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017
28/06/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-06-28-001 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas “B”, Secretaría de Obras y Servicios. Dirigido a: Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental (29/06/2017) y Dirección General de Regulación Ambiental (28/06/2017), de la Secretaría del Medio Ambiente	Se comparte documentación para el cumplimiento de las condicionantes 1.0, 1.2, 1.4 y 2.0, a saber: - Plan de Manejo de Residuos de la Construcción y Demolición para Trámites de Impacto Ambiental, de fecha 26/06/2017. - Memoria descriptiva de la estación Cuitláhuac. - Acta administrativa de entrega-recepción física del espacio ubicado en avenida Paseo de la Reforma, entre Paseo de la Reforma Norte y calle Matamoros, colonia Morelos, alcaldía Cuauhtémoc, con una superficie de 12,000 m². Se presentan estimaciones de emisiones contaminantes a la atmósfera, durante las etapas de preparación del sitio, construcción y operación del proyecto (falta una página, la número 6). Se comparte una hoja del contrato de obra pública, apartado correspondiente a instalaciones, accesorios y muebles de baño.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-06-28-001 CDMX/SOBSE/DGPE/DP/100/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-03-21-012 Se menciona la norma NOM-009-CNA-1998. Se menciona el contrato núm. DGPE-LPN-F-1-007-16.
07/07/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/007309/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas “B”, Secretaría de Obras y Servicios	Acuerdo administrativo con cuatro resultandos: - se omite el acuerdo SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017, donde se dio por presentado el oficio por el que se autorizó la construcción en el tramo “El Mexicanito” (SEDEMA/DGBUEA/DBCH/0397/2017); - en seguimiento del acuerdo SEDEMA/DGRA/DEIA/005760/2017, se solicita información faltante respecto de la condicionante 1.0; - en relación con el oficio CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-06-22-008, se mencionan los documentos con las opiniones de la Seduvi, el INAH y el INBA, y - se acuerda integrar los resultandos, solicitándose integrar las medidas para proteger los bienes históricos del tramo “El Mexicanito” y definir los plazo respectivos.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017 SEDEMA/DGBUEA/DBCH/0397/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/005760/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-06-22-008 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP“B”/17-05-22-006 SEDUVI/CGDAU/DPCU/1080/2017 Se mencionan los siguientes documentos: Of. 401.3S.1-2017/1873 Of. 401.3S.1-2017/2584

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
14/07/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios	Acuerdo administrativo por el que se da seguimiento a la resolución administrativa (autorización de impacto ambiental del proyecto) de la DGRA, con los siguientes resultandos: - se prosigue con la afectación de área verde y la restitución equivalente en conformidad con el acuerdo SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017; - se presenta el oficio SEDEMA/DGBUEA/DBCH/0397/2017, por el que se autoriza la adecuación de una estación y dos bahías vehiculares, y - el promovente ingresa ante la DGRA el oficio CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-06-28-001 para presentar información y, con ello, dar cumplimiento a las condicionantes 1.0, 1.2 y 1.4. La DGRA integra los documentos referidos al presente acuerdo. Se analiza información presentada por la DCOP "B" para dar cumplimiento a las condicionantes 1.0, 1.2, 1.4, 2.0 y 8.0 de la AIA (la información correspondiente a la etapa 1: "Preparación del sitio, construcción e instalación" se presenta en un cuadro que incluye los puntos de la condicionantes, relación de documentos presentados y análisis en los que la DGRA basó su aprobación y establecimiento de las compensaciones pertinentes).	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017 SEDEMA/DGBUEA/DBCH/0397/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-06-28-001 SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/000001/2017 DGPE-LPN-F-1-007-16 (contrato de obra) CDMX/SOBSE/DGPE/DP/100/2017 Se menciona la norma NADF-007-RNAT-2013.
18/07/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-07-18-012 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 01/08/2017	En atención a la resolución administrativa de impacto ambiental del proyecto (AIA), folio de ingreso 17593/2016, y con relación al acuerdo SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017, por el que se autoriza el derribo de árboles, se solicita información sobre el estado de los árboles faltantes de derribar (hasta ese momento se han derribado 109). Se anexa cuadro con listado de los árboles en cuestión, identificados con un número.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 Se encuentra dentro del oficio núm. archivo SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017.
28/07/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-07-28-003 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Recibe: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 07/08/2017	Se alude al acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/007309/2017 respecto de la solicitud al INBA de su opinión en relación con el proyecto (y de la respuesta de dicha dependencia en cuanto a no tener competencia para emitir una opinión). También se informa del uso de placas para proteger bienes históricos.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/007309/2017 Oficio 1204-C/070 Se encuentra dentro del archivo SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017.
28/07/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-07-28-002 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Recibe: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente. Fecha del sello de recibido: 08/08/2017.	En relación con el proyecto, y en particular con el acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/005760/2017, las instancias correspondientes informan acerca de la condicionante 1.0: - INBA: no procede emitir su opinión; - INAH: se envían dos autorizaciones; - Seduvi: emite su opinión técnica favorable al proyecto, pero sólo en materia de conservación patrimonial; - DGBUEA: admite el oficio SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017, emitido por la DBCH. Se presenta cuadro de las condicionantes 1.0 y 1.4 (condicionante, descripción, respuesta).	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/005760/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-06-22-008 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-05-22-006 Of. 401.3S.1-2017/1873 (INAH autorización 1) Of. 401.3S.1-2017/2584 (INAH autorización 2) SEDUVI/CGDAU/DPCU/1080/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017 (5) CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-06-28-001 Se encuentra dentro del archivo SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017.
09/08/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/008991/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Recibe: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Fecha del sello de recibido: 15/08/2017	Solicitud de información respecto del estado fitosanitario del arbolado, con un cuadro con especificaciones y mención de la deforestación asociada, en conformidad con los lineamientos de la norma ambiental NADF-001-RNTA-2015.	Se mencionan los siguientes oficios: CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-03-21-012 NADF-001-RNAT-2015

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
14/08/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/009242/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Recibe: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Fecha del sello de recibido: 18/08/2017	SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017: seguimiento a la autorización de impacto ambiental (condicionante 1.0). SEDEMA/DGRA/DEIA/007309/2017: presentación y autorización de los vistos buenos del INAH y la Seduvi. SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017: cumplimiento de la condicionante 1.0 establecida en la AIA. CDMX/SOBSE/DGOP"B"/17-07-28-003: la avenida Paseo de la Reforma no es considerada un monumento artístico. CDMX/SOBSE/DGOP"B"/17-07-28-002: presentación de la documentación requerida en el acuerdo administrativo 1. Se solicita la protección de monumentos artísticos, con respaldo de informes tanto fotográfico como de las acciones llevadas a cabo para el resguardo de los mismos.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/007309/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-07-28-002 Oficio núm. 1204-C/0707
15/09/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-09-15-013 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 09/10/2017 y 10/10/2017.	Se corrigen los términos del oficio CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-09-06-008, ya que en éste se mencionan de manera errónea la resolución administrativa SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (AIA) y el folio de ingreso número 17593/2016.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-09-06-008
18/09/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/011880/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios.	Se abordan las autorizaciones otorgadas por la DGRA para el derribo de árboles. Además, se señalan los dos tipos de compensación que el promovente deberá cumplir para la ejecución del proyecto.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/004807/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/20.06.17/001 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-06-22-007 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-06-22-008
09/10/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-10-09-046 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental (11/10/2017) y Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental (12/10/2017), de la Secretaría del Medio Ambiente	Se autoriza el corte de banquetas, a fin de crear cajetes para la plantación. Para la realización de dicha actividad de construcción de cajetes, se requiere al promovente presentar planos por colonia de los sitios que serán objeto de corte y demolición, así como indicación de sus dimensiones. Vistos buenos o autorizaciones correspondientes por parte de las delegaciones Gustavo A. Madero y Cuauhtémoc. Se solicita plano que indique la ubicación y dimensiones de la pista de tratamiento perimetral del parque Rosario, así como los sitios donde se construirán los cajetes ubicados en vías secundarias.	Se menciona el oficio núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/010428/2017.
13/10/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/12371/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Secretaría de Gobierno de la Ciudad de México Fecha del sello de recibido: 16/10/2017	Se comparte la información obtenida de los recorridos realizados por personal de las entonces delegaciones Gustavo A. Madero y Cuauhtémoc, la Dirección General de Regulación Ambiental, la Secretaría del Medio Ambiente, la Secretaría de Obras y Servicios, y la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial, así como de autoridades y representantes vecinales de las ya indicadas delegaciones.	En el sello de recibido de la Secretaría de Gobierno de la Ciudad de México, se indica que el documento contaba con un anexo (CD); sin embargo, no se identifica la información correspondiente. Además, no se menciona que en la entonces delegación Miguel Hidalgo se haya realizado obtención de información.

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
20/10/2017	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/012693/2017 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección General de Obras Públicas, Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios	Acuerdo en torno al cumplimiento de las condicionantes 1.0, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8, 2.0, 2.1, 3.0, 3.1, 3.2, 4.0, 4.1, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 6.0 y 6.1 de la AIA del proyecto.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-09-06-008 SEDEMA/DGRA/DEIA/011880/2017 SEDEMA/DGBUEA/DBCH/0397/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-06-13-010 SEDEMA/DGBUEA/DBCH/0705/2017 SEDEMA/DGBUEA/DMRVU/466/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-06-22-007
09/11/2017	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-11-09-010 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios. Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental (13/11/2017) y Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental (14/11/2017), de la Secretaría del Medio Ambiente	Se informa sobre el cumplimiento del numeral segundo del acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/011880/2017 de fecha 18/09/2017, en relación con el estado que guardan 243 árboles cuyo derribo se autorizó. Además de aludirse al numeral quinto del acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/011880/2017 de fecha 18/09/2017, referente al pago parcial equivalente a \$4,736,685.49, se adjunta comprobante de la transacción.	Respecto al cumplimiento de lo estipulado en el numeral segundo, se menciona que se anexa un listado con la información sobre la condición de los 243 árboles autorizados para derribo; sin embargo, en el archivo no se aprecia.
15/01/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/00518/2018 Acuerdo Administrativo. Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios	Se autoriza el derribo de siete (7) árboles, así como la utilización del material derivado de tal acción. Se autoriza la afectación permanente de 108.05 m² de áreas verdes. Se establece como medida de compensación la restitución física de 19 árboles, acompañada de los correspondientes cuidados y seguimiento. El ejecutor autorizado (promovente) deberá comprobar que las acciones autorizadas se realicen en dichos términos. Asimismo, el promovente deberá presentar un proyecto de reforestación, arquitectura del paisaje y mantenimiento. Por último, se establece que si bien se autorizan las acciones mencionadas, estas no podrán ser ejercidas hasta resolverse el juicio de amparo.	Se mencionan los siguientes oficios: CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-09-11-012 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-11-23-001 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-11-30-010 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-12-13-007 SEDEMA/DGRA/DEIA/015248/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/015274/2017 DGL/DC/SCCA/IS/274/2018
24/01/2018	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-01-24-002 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental (24/01/2018) y Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental (25/01/2018), de la Secretaría del Medio Ambiente	Se comparte el cuarto depósito por la cantidad de \$4,736,685.49, para dar cumplimiento a la AIA (resolución administrativa ambiental SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016), de fecha 30/11/2016. Comprobante de la transacción adjunto.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/014633/2017
25/01/2018	Carpeta de investigación CI-FEDAPUR/A/UI-3 C/D/001104/08-2017 Elaborado por: Fiscalía Desconcentrada de Investigación en Delitos Ambientales y en Materia de Protección Urbana Recibe: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 25/01/2018	Se cuestiona a la Dirección General de Regulación Ambiental de la Sedema sobre la existencia de una manifestación de impacto ambiental para el derribo de ejemplares arbóreos en el marco del proyecto Metrobús Reforma.	Ninguno

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
26/01/2018	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-01-26-013 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "B", Secretaría de Obras y Servicios Recibe: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 31/01/2018 y 01/02/2018	Oficio para corregir el número del oficio CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-12-01-001, el cual debe ser CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-01-22-001.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-12-01-001
13/02/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/002105/2018 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección General de Obras Públicas, Secretaría de Obras y Servicios	Se autoriza el derribo de 17 árboles y la poda de 91. Se niega la autorización de derribo de 2 árboles, toda vez que éstos no interfieren con la manipulación de los autobuses. Se establece como medida de compensación la restitución física de 32 árboles, acompañada de los cuidados pertinentes. El ejecutor autorizado (promovente) deberá comprobar que las acciones autorizadas se realicen en dichos términos. Asimismo, el promovente deberá presentar un proyecto de reforestación, arquitectura del paisaje y mantenimiento. Por último, se establece que si bien se autorizan las acciones mencionadas, estas no podrán ser ejercidas hasta resolverse el juicio de amparo.	Se mencionan los siguientes oficios: DGSL/DC/SCCA/IIS/274/2018 CDMX/SOBSE/DGOP"B"/18-02-12-011
20/02/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/002351/2018 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente. Dirigido a: Dirección General de Obras Públicas, Secretaría de Obras y Servicios.	El promovente presenta documentación sobre el derribo del arbolado y las condiciones actuales del arbolado restante. Por otra parte, se otorga un término de 15 días para la presentación del proyecto de reforestación, arquitectura del paisaje y mantenimiento requerido.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014633/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/016335/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-01-26-011 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-01-26-012
23/02/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/002456/2018 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección General de Obras Públicas, Secretaría de Obras y Servicios	Autorización para el derribo de cuatro (4) árboles (condicionada a la resolución del juicio de amparo) y compensación con la restitución física de 18 árboles. El promovente deberá presentar un proyecto de reforestación, arquitectura del paisaje y mantenimiento. Además, para la plantación de los 18 nuevos árboles deberá entregar plano georreferenciado con la ubicación de cada ejemplar, así como informe fotográfico. Los desechos obtenidos del derribo y poda se deberán triturar y destinarse a la elaboración de compuesto para arroyo o rastrojo de cobertura para árboles y otras plantas.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/01436/2016 SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 DGSL/DC/SCCA/IIS/274/2018 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-02-21-009
9/04/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/004263/2018 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección General de Obras Públicas, Secretaría de Obras y Servicios	Se acuerda la recepción de dos informes de cumplimiento, uno semestral y otro trimestral.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/005023/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/012693/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-11-15-012
13/06/2018	Núm. MB/DG/1832/2018 Emite: Dirección General, Metrobús Dirigido a: Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México (PAOT)	Respuesta a las aseveraciones contenidas en la petición SEM-18-002, en específico en lo relativo a los artículos 109 <i>bis</i> , párrafo segundo y 110 de la LGEEPA. Se señalan tres anexos, mismos que no están adjuntos en el pdf del documento.	Ninguno

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
25/09/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/013191/2018 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección General de Obras Públicas, Secretaría de Obras y Servicios	Acciones de poda de 82 árboles por parte de la Dirección de Construcción de Obras Públicas "D".	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/006911/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/007306/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/003981/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/000390/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/011353/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/010524/2018 En el oficio emitido por Sedema, se indica que Sobse no cumplió con acreditar con documentos y evidencia de las acciones de poda, por lo cual decreta el incumplimiento.
1/10/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/013441/2018 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "D", Secretaría de Obras y Servicios Fecha del sello de recibido: 03/10/2018	Cumplimiento de condicionantes (en particular de la condicionante 1.0). Información sobre los trabajos realizados y pendientes de la ciclovia (tramo Lieja a Eje 2). Prevención respecto de las minutas de trabajo compartidas, las cuales deberán estar firmadas por todas y cada una de las personas que intervinieron en el mantenimiento de la ciclovia.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/009839/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/013177/2017 SEDEMA/DGBUEA/001447/2017 SEDEMA/TMG/721/2017 FONACIPE/A1EXTRAORD/ACU-02/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/001599/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/003575/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/005574/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/007615/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/010546/2018 SEDEMA/DGBUEA/001081/2018 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"D"/18-06-28-004 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"D"/18-08-17-003
16/10/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/014399/2018 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección General de Obras Públicas, Secretaría de Obras y Servicios	Relación en la que se especifican dos de las aportaciones económicas al Fondo Ambiental Público de la Ciudad de México (por impactos sinérgicos y residuales y por afectación de ejemplares arbóreos). Se plantea que falta la aportación por la afectación de ejemplares arbóreos. Se abordan los proyectos de reforestación, arquitectura del paisaje y mantenimiento, y de fomento y mejoramiento de áreas verdes. Se previene respecto de la relación de obras y actividades para la creación y rehabilitación de áreas verdes, así como la memoria fotográfica de las zonas que se intervendrán para tal efecto, señalándose que se deben presentar programas calendarizados en los que se refieran acciones de mantenimiento por dos años. Se debe presentar la conclusión de las actividades del proyecto de reforestación, arquitectura del paisaje y mantenimiento. Se da un término de 15 días para el cumplimiento de lo solicitado.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/009839/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/004807/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/016335/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/002351/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/003606/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/005545/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/009731/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/010144/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/010148/2018 SEDEMA/DGBUEA/DMRAVU/445/2018 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"D"/18-09-18-005
16/10/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/014473/2018 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección General de Infraestructura Vial, Secretaría de Obras y Servicios Fecha del sello de recibido: 18/10/2018	Se alude a la construcción de la ciclovia en el tramo de Calzada de Guadalupe —sentido sur a norte—, de la calle Acero a la calle Garrido y de la calle Moctezuma al Eje 2 Norte, obra realizada por la Agencia de Gestión Urbana a través de la Dirección de Mejoramiento de la infraestructura Vial. También se señala que con fecha 22 de octubre de 2018 se sostendrá una reunión con diversas autoridades a efecto de abordar los trabajos realizados en la ciclovia	Se menciona el oficio núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"D"/18-10-03-002.

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
22/10/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/014878/201 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección General de Obras Públicas, Secretaría de Obras y Servicios	Se hace referencia a los oficios 1 y 2 con indicación de las acciones realizadas, reportes correspondientes, acreditaciones y pruebas de que se dio cumplimiento a dicho oficio. Con respecto al mantenimiento, la DGRA se exime en virtud de lo establecido en el oficio 2.	Se mencionan los siguientes oficios: CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"D"/18-09-20-005 SEDEMA/DGRA/DEIA/010503/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/012200/2018 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-04-30-006 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-03-14-005
23/10/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/015045/2018 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "D", Secretaría de Obras y Servicios	Se mencionan el cumplimiento de ciertas condicionantes y el contenido del informe final.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/009839/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/012693/2017 DGS/DC/SCCA/MIS/274/2018SCCA/MIS/274/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/004263/2018 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-04-17-003 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-04-25-007 SEDEMA/DGRA/DEIA/009731/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/010144/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/010145/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/010148/2018 SEDEMA/DGBUEA/DMRAVU/445/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/003982/2018 SEDEMA/DGBUEA/DBCH/0397/2017 SEDEMA/DGBUEA/DBCH/0705/2017 SEDEMA/DGBUEA/DBCH/1615/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/000390/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/000518/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/005949/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/002105/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/002456/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/003981/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/003982/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/002351/2018
13/11/2018	Núm. CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-11-13-001 Emite: Dirección de Construcción de Obras Públicas "D", Secretaría de Obras y Servicios Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Fecha del sello de recibido: 14/11/2018	En relación con la AIA (resolución administrativa SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016, con folio de ingreso 17593/2016), y para dar cumplimiento a la condicionante 1.2 (referente a la entrega de informes del proyecto), se anexa el informe final (486 hojas). Anexo con información relativa a las condicionantes 10.1 a 13.0 y adjuntos (archivo con 355 hojas), a manera de complemento del informe final.	Se menciona la resolución administrativa SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016
15/11/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/016559/2018 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "D", Secretaría de Obras y Servicios	Se explica que se evaluó el oficio CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"D"/18-10-31-006 y que la información correspondiente no cumple con los requerimientos y no se puede tomar en consideración, ya que existen variaciones en la ubicación inicial de los árboles y en sus características. Se solicita a la Administración Pública de la CDMX informe a la DGRA acerca de sus atribuciones legales.	Se mencionan los siguientes oficios: CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"D"/18-10-31-006 SEDEMA/DGRA/DEIA/000390/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/005545/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/010524/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/013191/2018

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
15/11/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/16588/2018 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "D", Dirección General de Obras de la Secretaría de Obras y Servicios	Seguimiento por parte de la DGRA de la resolución administrativa por la que se autoriza llevar a cabo el proyecto (AIA), con resultando expresado en 12 puntos. En los puntos 4 a 9 se mencionan los oficios en que se solicitó información a la DCOP "D" y a la DCOP "B". Al respecto, la DGRA integra al expediente los oficios 3, 4, 5 y otros documentos presentados que se incluyen en los resultandos 10, 11 (minutas y planos) y 12 (minutas). Asimismo, la DGRA presenta un acuerdo administrativo con los siguientes puntos: 1. La DGRA determina el cumplimiento a las medidas de compensación establecidas en la condicionante 1.0 de la AIA. 2. Respecto a la ciclovía, se debe indicar en qué consistieron las actividades realizadas y si éstas corrieron por cuenta de la DCOP "D". 3. También en relación con la ciclovía (3.2 km) y los oficios 3 y 4, se deberá manifestar si la construcción contemplada en la condicionante 1.0 ya fue realizada y si cuenta con autorización del INAH, ya que en el oficio 4 se señala que no se contaba con autorización de dicha dependencia. 4. Respecto a lo solicitado en el oficio 5, la DGRA pone a disposición lo requerido en el acuerdo administrativo 6 y se envía copia del oficio emitido por la DGBUEA. 5. Se deberá informar si las actividades a las que alude el oficio 2 fueron realizadas; en caso contrario, habrá de señalarse por qué no ocurrió así. Se apercebe a la DCOP "D" en caso de no presentar lo requerido en el punto 2 de este acuerdo. La Sedema podrá realizar visitas domiciliarias y actos de inspección para verificar el cumplimiento de este acuerdo y de la resolución administrativa (AIA). Se presenta a la DCOP "D" una cédula de notificación del contenido del acuerdo SEDEMA/DGRA/DEIA/16588/2018, dictado por la DGRA. Con fecha de recibido del 04/12/2018 (sello que se aprecia en el documento), se explica que se evaluó el oficio 1 y que la información presentada no cumple con los requerimientos, de manera que no se puede tomar en consideración, además de que existen variaciones en la ubicación inicial de los árboles, así como de sus características. Se solicita a la Administración Pública de la CDMX informe a la DGRA acerca de sus atribuciones legales.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/009839/2018 Oficio 1: SEDEMA/DGRA/DEIA/013177/2017 Oficio 2: SEDEMA/DGRA/DGBUEA/001447/2017 SEDEMA/TMG/721/2017 FONACIPE/A1EXTRAORD/ACU-02/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/001599/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/003575/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/005574/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/007615/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/010546/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/013441/2018 Oficio 3: CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"D"/18-09-28-007 Of. 401.3S.1.2018/0959 Oficio 4: CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"D"/18-10-03-002 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-07-02-001 SSP/SCT/18789/2017 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/18-07-02-001 Oficio 5: CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"D"/18-10-08-007 SEDEMA/DGBUEA/001081/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/16588/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/000004/2018 CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"D"/18-10-31-006 SEDEMA/DGRA/DEIA/000390/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/005545/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/010524/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/013191/2018

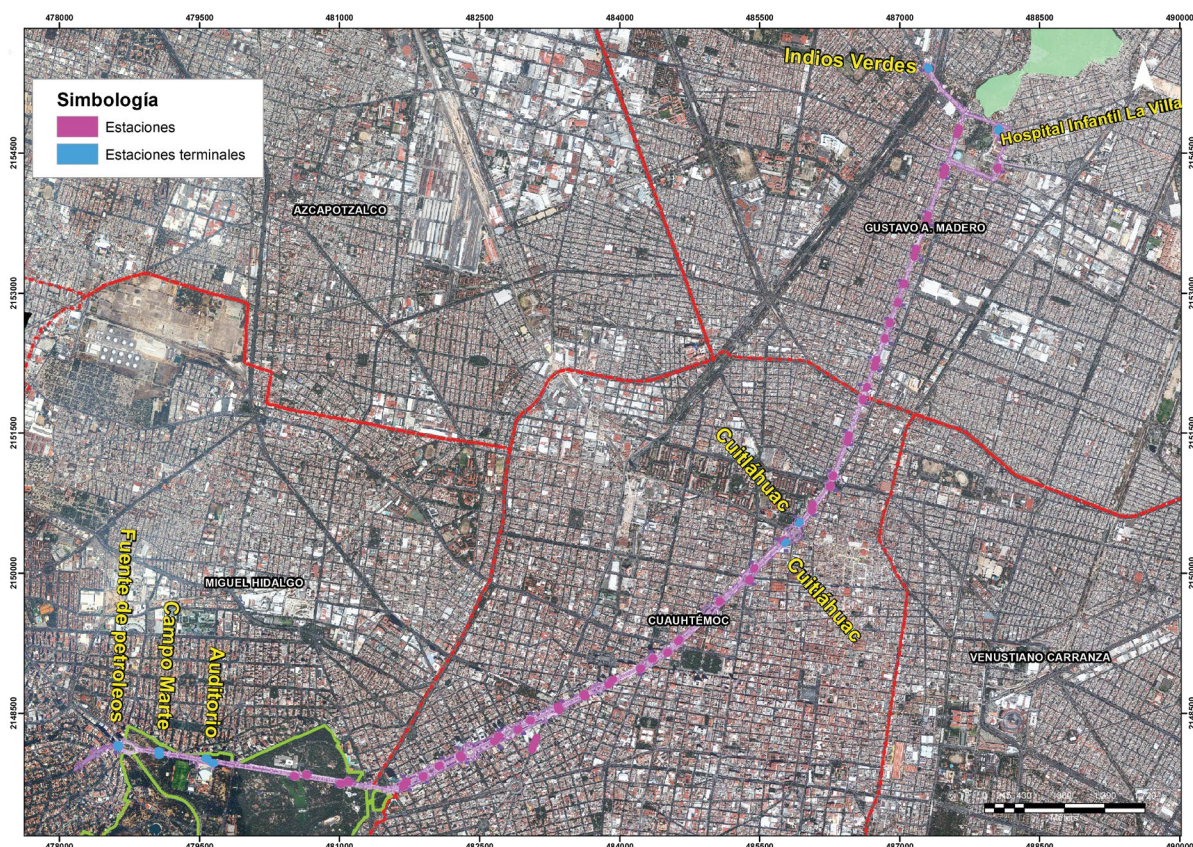
Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
15/11/2018	Núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/016591/2018 Emite: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente Dirigido a: Dirección de Construcción de Obras Públicas "D", Dirección General de Obras de la Secretaría de Obras y Servicios Fecha del sello de recibido: 05/12/2018	Seguimiento por parte de la DGRA de la resolución administrativa para llevar a cabo el proyecto (AIA), con resultando expresado en 12 puntos. Los puntos 2 y 3 mencionan el gasto de \$15,598,272.23 como aportación del proyecto Metrobús Reforma al FAP, y aluden a las áreas afectadas por la realización del mismo. En los siguientes puntos se solicitan las propuestas de fomento y mejoramiento de áreas verdes, por un lado, y de reforestación, arquitectura del paisaje y mantenimiento, por el otro, a efecto de reparar el daño causado por las obras del proyecto Metrobús Reforma. También se solicita información sobre avances y se establecen los requerimientos de información respecto de los acuerdos administrativos. La DGRA ordena que se integren al expediente los elementos documentales citados en el resultando 12. La DGRA presenta un acuerdo con los siguientes puntos: - Se reconoce la plantación de 54 árboles, compensación establecida por el derribo de 12 árboles autorizado al inicio (se realizó reajuste a las compensaciones iniciales), por lo que se otorga cumplimiento a la DCOP "D" en lo referente a la afectación del arbolado. - Oficio emitido por la DMRVU en el que se acredita la disposición de 800m³ de material derivado del derribo y podas. - Informe fotográfico referente a la creación de área verde. - La DGRA podrá realizar visitas domiciliarias ordinarias y actos de inspección para verificar el cumplimiento de del presente acuerdo administrativo. Se presenta una cédula de notificación a la DCOP "D" del contenido del acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/016591/2018.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004712/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/009839/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/004807/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 NADF-001-RNAT-2015* NADF-006-RNTA-2012* SEDEMA/DGRA/DEIA/016335/2017 SEDEMA/DGRA/DEIA/002351/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/003606/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/005545/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/009731/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/010144/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/010148/2018 SEDEMA/DGBUEA/DMRAVU/445/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/014399/2018 CDMX/SOBE/DGOP/DCOP"D"/18-10-30-001 SEDEMA/DGBUEA/DMRAVU/760/2018 SEDEMA/DGBUEA/DMRAVU/445/2015 DEIA-ME-1588/2016 DEIA-DCA-1518-16 SEDEMA/DGBUEA/DMRAVU/760/2018 SEDEMA/DGBUEA/DMRAVU/445/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/016591/2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/000004/2018
20/11/2018	Núm. PAOT-2015-IO-21-SPA-09 y acumulados Emite: Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental, Secretaría del Medio Ambiente	Se refiere a la resolución administrativa SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016, emitida por la Dirección General de Regulación Ambiental para autorizar el proyecto Metrobús Reforma (AIA). Al respecto, se adjunta la información de dos actas circunstanciadas (sobre censo de arbolado en el que se cuentan 137 ejemplares de 363 autorizados para su derribo, poda y trasplante, por un lado, y área verde afectada en Avenida Ticomán-Estación Indios Verdes, por el otro) en copia certificada, para investigación por parte de esta unidad administrativa. Asimismo, se solicita a la DCOP "B" de la Secretaría de Obras y Servicios de la CDMX informar acerca del número de árboles a restituir, la compensación por el área verde intervenida y el cumplimiento de la AIA.	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) PAOT-05-300/220-2082-2018 PAOT-2018-05-300/220-3123-2018 SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 PAOT-05-300/200/CC-0120-2018
30/01/2019	Escrito sin número Emite: Sistemas Ambientales Estratégicos Dirigido a: Dirección General de Regulación Ambiental y Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental, de la Secretaría del Medio Ambiente Sello de recibido: 31/01/2019 (DGRA)	Se menciona la relación de la empresa Sistemas Ambientales Estratégicos (SAE) con el proyecto que fue autorizado mediante la AIA (resolución administrativa SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016). Se alude a la condicionante que establece que "la DP-DGPE deberá asignar supervisión ambiental". Se especifica que SAE dio por concluida su relación con la DG-DGPE en abril de 2017.	Se menciona la resolución administrativa núm. SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016.
Sin fecha	Dictamen forestal 1 y 2	Dictamen técnico grupal del arbolado Metrobús Línea 7: cuadro descriptivo de los árboles que se derribaron. Se menciona la norma ambiental NADF-001-RNAT-2015 establecida en relación con la condición fitosanitaria del arbolado.	Ninguno
Sin fecha	Arbolado línea 7	Dictamen técnico grupal del arbolado Metrobús Línea 7: croquis del tramo de tala de árboles.	Se menciona la norma NADF-001-RNAT-2015.
Sin fecha	CMT. Características de los materiales	Información técnica del proyecto.	Fecha del libro: 15/11/04. Dentro del archivo acuerdo 015876-2016.
Sin fecha	Contrato de obra pública	Contrato de obra pública núm.DGPE-LPN-F-1-007-16 (páginas 8 y 20).	Dentro del archivo acuerdo 015876-2016.

Fecha	Número de oficio y autoridad	Contenido	Comentario
Sin fecha	Etapas de operación y mantenimiento	Información técnica del proyecto. <i>Anexo: Manual administrativo de seguimiento al mantenimiento de los autobuses</i> (12/2011, Dirección Técnica Operativa).	Se mencionan los siguientes oficios: SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) NADF-005-AMBT-2013 Dentro del archivo acuerdo 015876-2016.
Sin fecha	Estimación de emisiones contaminantes a la atmósfera durante la etapa de preparación del sitio y construcción.	Información técnica del proyecto.	No contiene fecha ni autor. Dentro de la carpeta acuerdo 015876-14-2016.
Sin fecha	Memoria descriptiva Autor: Secretaría de Obras y Servicios	Información técnica del proyecto.	Se mencionan los siguientes oficios: NADF-001-RNAT-2015 NADF-007-RNAT-2013 Oficio PAOT -05-300/200-1619-2015 SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) Reporte técnico núm. DEIA-RT-040-2016
Sin fecha	Carpeta acuerdo 015876-14-2016	Se incluyen los siguientes documentos: • croquis de áreas verdes con afectación; • imagen satelital georreferenciada; • trazo base del corredor Metrobús Reforma; • imagen perfil Metrobús L-7, y • trazo con coordenadas.	Archivos sin subcarpetas.
Sin fecha	Carpeta RA-004234-2017_25-04	Sin título. Archivo técnico con la estimación de reducción de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero en diferentes zonas de la Ciudad de México (10 hojas).	Ninguno
Sin fecha	Carpeta RA-008469-2017_14-07	Sin folio. Plano arbolado de la línea 7, Metrobús Reforma L7.	Ninguno
Sin fecha	Sin título Autor: Dirección General de Obras Públicas, Secretaría de Obras y Servicios	Se hace referencia a la inversión total del proyecto y el pago de 2% al Fondo Ambiental Público [FAP] del Distrito Federal, así como a dar seguimiento a la restitución del arbolado mediante la compensación física o económica mencionada en la resolución administrativa (autorización de impacto ambiental) del proyecto.	Se mencionan los siguientes oficios: CDMX/SOBSE/DGOP/DCOP"B"/17-04-17-004 SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (resolución administrativa) SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 <i>Observaciones:</i> No se incluye el archivo completo, sino tan sólo dos páginas. Se encuentra dentro del archivo: SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017.
Sin fecha	Manual: <i>Especificación general para el procedimiento constructivo de pavimento rígido</i>	Trabajos preliminares, trazo, corte, excavación de la superficie, capa sub-base, losa de concreto hidráulico, zona de transición, módulo, índice internacional de rugosidad.	Ninguno
Sin fecha	Sin título, ni dependencia	Hoja del resumen de reducción de emisiones optimizada de Indios Verdes-Periférico y Periférico- Santa Fe.	Se encuentra dentro del archivo: SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017.
Sin fecha	Instrumentos notariales	La carpeta contiene cinco documentos relativos a la protocolización del acta de la asamblea general extraordinaria de accionistas de Consorcio de Ingenieros, Constructores y Consultores, S. A. de C. V., en los que se especifican los accionistas y el valor de sus acciones, con cotejos de los años 1986, 1989, 1992, 1996 y 2002.	Ninguno
Sin fecha	Escrito de la Secretaría de Obras y Servicios	Copia de la expedición del nombramiento de Juan Francisco Martínez Vargas como director de obras públicas "B", con fecha 1 de agosto de 2013.	Ninguno
Sin fecha	Sin título	Copias de documentos de Francisco Morineau Díaz (carnet de ingeniero civil con sellos de 2015 y 2016, credencial de elector (INE/IFE), cédula del Colegio de Ingenieros Civiles de México). Ficha técnica, foto y mapa de siete tramos de la avenida Reforma.	Ninguno

APÉNDICE 5

Estaciones y terminales del proyecto Metrobús Reforma

Estaciones del proyecto Metrobús Reforma en imagen satelital



Fuente: Imágenes satelitales del Proyecto, mapa presentación L7MB.pdf, entregado al Secretariado de la CCA como anexo al oficio núm. SEDEMA/DGEIRA/DEIAR/001735/2021 (12 de abril de 2021).

Estaciones y terminales

Núm.	Estación
1	Cetram Indios Verdes
2	Sobre calle Hidalgo, esquina con la calle Cantera (terminal)
3	Sobre Calzada de los Misterios, entre las calles Bosque y 5 de Mayo
4	Plataforma dirección Periférico, sobre Calzada de los Misterios, esquina con la calle Garrido (lado norte del cruce) Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Calzada de los Misterios, esquina con la calle Garrido (lado sur del cruce)
5	Sobre calle 5 de Febrero, entre Fray Juan de Zumárraga y la Calzada San Juan de Aragón, Eje 5 Norte
6	Plataforma dirección Periférico, sobre Calzada de los Misterios, esquina con Avenida La Fortuna, Eje 4 Norte (lado norte del cruce) Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Calzada de los Misterios, esquina con Avenida La Fortuna, Eje 4 Norte (lado sur del cruce)
7	Plataforma dirección Periférico, sobre Calzada de los Misterios, entre las calles Río Blanco y Necaxa Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Calzada de los Misterios, esquina con la calle Necaxa (lado sur del cruce)
8	Plataforma dirección Periférico, sobre Calzada de los Misterios, esquina con la calle Excélsior (lado norte del cruce) Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Calzada de los Misterios, esquina con la calle Ing. Basilio Romo Anguiano (lado norte del cruce)
9	Plataforma dirección Periférico, sobre Calzada de los Misterios, esquina con la calle Ing. Robles Domínguez (lado norte del cruce) Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Calzada de los Misterios, entre las calles Ruggiero León Cavallo y Roberto Schumann
10	Plataforma dirección Periférico, sobre Calzada de los Misterios, esquina con la calle José Anselmo Clave (lado norte del cruce) Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Calzada de los Misterios, esquina con la calle Ferrocarril Industrial (lado sur del cruce)
11	Plataforma dirección Periférico, sobre Calzada de los Misterios, entre la Avenida Río Consulado y la calle Ochoa de Miranda Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Calzada de los Misterios, esquina con la Avenida Río Consulado (lado sur del cruce)
12	Plataforma dirección Periférico, sobre Calzada de los Misterios, esquina con la calle Juventino Rosas (lado norte del cruce) Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Calzada de los Misterios, esquina con la calle Juventino Rosas (lado sur del cruce)
13	Plataforma dirección Periférico, sobre Calzada de los Misterios, esquina con el Eje 2 Norte, Manuel González (lado norte del cruce) Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con el Eje 2 Norte, Canal del Norte (lado sur del cruce)
14	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, entre el Eje 2 Norte (Manuel González) y la Avenida Ricardo Flores Magón Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle de La Constancia (lado sur del cruce)
15	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la Avenida Ricardo Flores Magón (lado norte del cruce) Plataforma dirección Periférico (terminal), sobre Avenida Paseo de la Reforma, casi esquina con la calle Matamoros Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, casi esquina con la calle Comonfort (lado sur del cruce)
16	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con el Eje 1 Norte Mosqueta (lado norte del cruce) Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con el Eje 1 Norte Rayón (lado sur del cruce)
17	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, entre las calles Lerdo y Magnolia Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle Valerio Trujano (lado sur del cruce)

Núm.	Estación
18	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, entre la Avenida Puente de Alvarado y la calle Santa Esmeralda
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre la Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la Avenida Balderas (lado sur del cruce)
19	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con el Eje 1 Poniente Av. Guerrero (lado oriente del cruce)
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la Avenida Bucareli (lado poniente del cruce)
20	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle La Fragua (lado oriente del cruce)
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle Donato Guerra (lado poniente del cruce)
21	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, entre las calles París y Ramírez
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle París (lado oriente del cruce)
22	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la Avenida Insurgentes (lado oriente del cruce)
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la Avenida Insurgentes (lado oriente del cruce)
23	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle Río Rhin (lado oriente del cruce)
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle Niza (lado oriente del cruce)
24	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle Río Tiber (lado poniente del cruce)
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle Florencia (lado poniente del cruce)
25	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, entre las calles Río Misisipi y Río Nilo
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, entre las calles Dublín y Toledo
26	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle Río Elba (lado oriente del cruce)
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle Burdeos (lado poniente del cruce)
27	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, casi esquina con la calle Mahatma Gandhi (lado oriente del cruce)
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle Mahatma Gandhi (lado poniente del cruce)
28	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle Grutas (lado oriente del cruce)
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con la calle Grutas (lado poniente del cruce)
29	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, entre la Calzada Chivatito y Auditorio Nacional
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con Auditorio Nacional (terminal)
30	Plataforma dirección Periférico, sobre Avenida Paseo de la Reforma, entre las calles Anatole France y Monte Elbruz
	Plataforma dirección Indios Verdes, sobre Avenida Paseo de la Reforma, entre las calles Anatole France y Monte Elbruz (terminal)
31	Sobre Avenida Paseo de la Reforma, esquina con Periférico (terminal)

APÉNDICE 6

Acciones realizadas por el Secretariado para obtener información por parte la Ciudad de México

El Secretariado realizó diversas acciones a fin de obtener acceso a la documentación necesaria para la preparación del expediente de hechos. A continuación, se listan las actividades realizadas respecto de la información en manos de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) y de la Secretaría de Medio Ambiente (Sedema), ambas dependencias de la Ciudad de México:

- i. El 30 de agosto de 2021, el consultor del Secretariado ingresó mediante la Plataforma Nacional de Transparencia (PNT) una solicitud de información dirigida a Sobse, en la que se solicitaron documentos que servirían para la preparación del expediente de hechos.¹
- ii. El 31 de agosto de 2021, también a través de la PNT, el consultor del Secretariado ingresó una solicitud de información dirigida a la Sedema, en la que se solicitaron documentos en poder de la dependencia.² Se hace notar que, en la reunión de trabajo del 18 de agosto de 2021, el representante de la autoridad había asegurado al Secretariado que se le facilitaría una carpeta con la información en cuestión, relativa a la evaluación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma.³
- iii. Con fechas 13 y 17 de septiembre de 2021, la Sobse emitió su respuesta a la solicitud de información por parte del consultor del Secretariado, en dos oficios mediante los cuales funcionarios de la dependencia pusieron el expediente del proyecto a disposición para consulta directa los días 23, 24 y 27 de septiembre de 2021.⁴
- iv. También con fecha 17 de septiembre de 2021, la Sedema solicitó aclarar la información solicitada por el consultor del Secretariado.⁵ En respuesta, éste remitió copia de la minuta de la reunión del 18 de agosto de 2021, así como la dirección de correo electrónico (a manera de información de contacto) del representante de la Sedema participante.⁶ Con todo, el 20 de octubre de 2021 la Unidad de Transparencia de la Sedema manifestó que la solicitud de información del Secretariado era ambigua e imprecisa, por lo que no proporcionó documentación alguna.⁷
- v. A causa de diversas fallas e impedimentos registrados en el acceso y consulta de la PNT,⁸ y ante la negativa de la Sobse por cuanto a permitir la consulta física de la información en las fechas que le fueron propuestas, el consultor del Secretariado dirigió al director general de Construcción de

1. PNT, solicitud núm. 0107000163821, Plataforma Nacional de Transparencia (30 de agosto de 2021).

2. PNT, solicitud núm. 0112000157121, Plataforma Nacional de Transparencia (31 de agosto de 2021).

3. Durante la reunión, Silvino Cruz Alemán, representante de la Sedema, aseguró que remitiría la documentación sobre el proyecto Metrobús Reforma, pero que no le era posible entregar sin previa solicitud por escrito.

4. Efraín Álvarez Martínez, director de Construcción de Obras Públicas “D” de la Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGCOP/DCOP“D”/21-09-13/01 (13 de septiembre de 2021), y Eudocio Santamaría Manuel, director de Administración de Apoyo a Obras Públicas de la Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGCOP/DAAOP/17.09.21/981 (17 de septiembre de 2021).

5. *Idem*.

6. Silvino Cruz Alemán, servidor público que se encontraba en funciones, de acuerdo con la base de datos del Gobierno de la Ciudad de México.

7. Unidad de Transparencia de la Sedema, asunto: “Prevención de solicitud de información pública”, folio: 0112000157121 (20 de octubre de 2021).

8. DOF, Acuerdo mediante el cual se aprueba suspender los plazos y términos para la atención de solicitudes de acceso a la información y de datos personales, así como para la interposición de los recursos de revisión en materia de acceso a la información y protección de datos personales para los días 13, 14, 15, 17, 20, 21, 22, 23 y 24 de septiembre de 2021, en: <<https://bit.ly/3xCtmfq>>.

Obras Públicas, con fecha 27 de octubre de 2021, un escrito en el que se solicitaron copias simples o digitales de documentos relativos al proyecto Metrobús Reforma.⁹

- vi. La Sobse dio respuesta a la solicitud del Secretariado mediante dos oficios (de fechas los días 3 y 5 de noviembre de 2021) por los que comunicó su determinación de que la consulta de información relativa al proyecto Metrobús Reforma tuviera lugar los días 10, 11 y 12 de noviembre de 2021.
- vii. Los días 10 y 11 de noviembre de 2021, el consultor del Secretariado realizó la consulta directa del expediente del proyecto Metrobús Reforma, gracias a lo cual resultó posible identificar documentos que ya se habían solicitado desde el 30 de agosto de 2021.¹⁰
- viii. El 25 de noviembre de 2021, el consultor del Secretariado presentó un nuevo escrito dirigido al director general de Construcción de Obras Públicas de la Sobse, por el que se solicitaron copias simples de diversos documentos del proyecto. En dicha solicitud se señaló en forma precisa y detallada el número de folio de los documentos requeridos y se indicó que se cubriría el costo de la expedición de copias simples una vez que el monto correspondiente fuera informado.¹¹
- ix. El 10 de enero de 2022, la Sobse notificó al consultor del Secretariado la determinación del titular de la Dirección General de Construcción de Obras Públicas (DGCOP), Ing. Juan Carlos Fuentes Orrala, en el sentido de que, en conformidad con el reglamento interno aplicable,¹² la dependencia carecía de “las facultades y atribuciones para poder expedir copias simples de las fojas mencionadas en los párrafos que anteceden”.¹³
- x. El 14 de enero de 2022, el Secretariado informó a los puntos de contacto de México y a los funcionarios de la Sobse¹⁴ sobre sus esfuerzos para tener acceso al expediente del proyecto Metrobús Reforma y reiteró su necesidad de consultar la documentación relativa.¹⁵ Asimismo, en un nuevo intento por obtener acceso a la información pertinente, el Secretariado hizo cita de disposiciones en materia de transparencia y acceso a la información previstas en el ACAAN y en la legislación mexicana.¹⁶
- xi. El 1 de marzo de 2022, la Sobse notificó al Secretariado¹⁷ acerca de un oficio mediante el cual el titular de la DGCOP reiteraba la falta de competencia de la dirección a su cargo para expedir copias simples.¹⁸
- xii. El 23 de marzo de 2022, el representante del Secretariado presentó nuevamente una solicitud a la Sobse en la que solicitó copias certificadas de documentos, identificándolos con número de folio y ubicación dentro del expediente del proyecto Metrobús Reforma.¹⁹

9. K. N., escrito dirigido al director general de Construcción de Obras Públicas, Juan Carlos Fuentes Orrala (27 de octubre de 2021).

10. DCOP“D”-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGCOP/DCOP“D”/21-11-03/02, Dirección de Construcción de Obras Públicas “D” de la Sobse (3 de noviembre de 2021), y SAGJNOP-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGCOP/DAAOP/SAGJNOP/05.11.21/1438, Subdirección de Apoyo de Gestión Jurídica y Normativa de Obras Públicas de la Sobse (5 de noviembre de 2021).

11. K. N., escrito dirigido al director general de Construcción de Obras Públicas, Juan Carlos Fuentes Orrala (25 de noviembre de 2021).

12. Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, artículo 41: fracción XVI: “Son atribuciones generales de las personas titulares de las unidades administrativas a que se refiere el presente capítulo: [...] XVI. Expedir, en su caso, copias certificadas de los documentos que obren en sus archivos [...]”.

13. DGCOP-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGCOP/21.12.21/004, Subdirección de Apoyo de Gestión Jurídica y Normativa de Obras Públicas de la Sobse (21 de diciembre de 2021).

14. En este caso, se enviaron comunicaciones al titular de la Dirección General de Construcción y Obras Públicas, Juan Carlos Fuentes Orrala, y al subdirector de Apoyo de Gestión y Normativa de Obras Públicas, Héctor Trejo Galindo.

15. Secretariado de la CCA, *Atenta solicitud de información* (correo electrónico, 14 de enero de 2022).

16. *Idem*.

17. H. Trejo Galindo, Re: *Atenta solicitud de información* (correo electrónico, 1 de marzo de 2022).

18. J. C. Fuentes Orrala, DGCOP-Sobse, oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGCOP/04.02.22/002, Dirección General de Construcción de Obras Públicas de la Sobse (4 de febrero de 2022).

19. P. Solano, escrito dirigido al director general de Construcción de Obras Públicas de la Sobse, Juan Carlos Fuentes Orrala (23 de marzo de 2022).



Comisión para la Cooperación Ambiental

1001 Blvd Robert Bourassa, Suite 1620

Montréal, Québec, Canada H3B 4L4

t 514.350.4300; f 514.350.4314

info@cec.org / www.cec.org