Respuesta de Parte del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos

Petición SEM-18-002
(Metrobús de la Ciudad de México)

Presentada ante el Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental, en términos del Artículo 14(3) del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte

SEMARNAT
SECRETARÍA DE
MEDIO AMBIENTE
Y RECURSOS NATURALES

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

I. INTRODUCCIÓN

El 2 de febrero de 2018, la Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C. y La Voz de Polanco, A.C., dos organizaciones de la sociedad civil con residencia en los Estados Unidos Mexicanos ("Peticionarios"), presentaron ante el Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental ("Secretariado") una Petición al amparo del Artículo 14 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte ("ACAAN"), en la cual se asevera que México está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental en relación con la construcción de la Línea 7 del Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros Metrobús Reforma ("Metrobús Reforma").

El 1° de mayo de 2018, el Secretariado determinó que la Petición SEM-18-002 (*Metrobús de la Ciudad de México*) ("Petición") cumple con todos los requisitos de admisibilidad establecidos en el Artículo 14(1) del ACAAN y que, con base en el Artículo 14(2) de dicho instrumento internacional, amerita solicitar una respuesta al Gobierno de México a respecto de la aplicación efectiva de la siguiente legislación en relación con la construcción del Metrobús Reforma:

a) **Respecto de la evaluación del impacto ambiental del Metrobús Reforma**:

(i) Los Artículos 44; 46, fracciones III, IV inciso a), VIII y IX; 47; 48; 49; 50; 51; 52 bis; 53; 111 y 112, fracción VIII, de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal ("LAPT");

(ii) Los Artículos 6, incisos C y D, fracciones I y II (número 131); 14; 41; 44; 50; 52; 54; 62 y 63 del Reglamento de Impacto y Riesgo de la Ciudad de México ("RIAR"); y

(iii) El Artículo 7, fracción V, de la Ley de Movilidad del Distrito Federal ("Ley de Movilidad").

b) **Respecto de la participación del público durante la evaluación del impacto ambiental del Metrobús Reforma:**

(i) Los Artículos 6; 7 y 8 del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes ("Convenio 169");

(ii) Los Artículos 13 y 85 de la LAPT; y

(iii) Los Artículos 45; 53, fracción III; 57; 58 y 60 del RIAR.

c) **Respecto del manejo de vegetación y arbolado durante la construcción del Metrobús Reforma, la protección del suelo y la realización de actividades en las áreas de valor ambiental ("AVA") y/o áreas naturales protegidas colindantes con el Metrobús Reforma:**

(i) El Artículo 134, fracción II, de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente ("LGEEPA");

(ii) Los Artículos 88 Bis 1; 89 Bis; 93 Bis 1 y 105, fracción II, de la LAPT; y

(iii) La 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, todas aquellas que realicen poda, derribo, trasplante y restitución de árboles en el Distrito Federal* ("NADF-001").

d) **Respecto de los planes de manejo de residuos peligrosos, residuos sólidos y residuos de manejo especial durante la construcción y operación del Metrobús Reforma:**

(i) Los Artículos 150 y 151 Bis, fracción III, de la LGEEPA;

(ii) Los Artículos 7, fracción IX; 9, fracciones III, IV, V y VI; 31, fracciones I a VII, y 42 de la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos ("LGPGIR");

(iii) Los Artículos 16; 17; 20; 21; 24; 26 y 29 del Reglamento de la LGPGIR;

(iv) Los Artículos 12 a 24 de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal ("LRS"); y

(v) La Norma Oficial Mexicana NOM-161-SEMARNAT-2011, *Que establece los criterios para clasificar a los Residuos de Manejo Especial y determinar cuáles están sujetos a Plan de Manejo; el listado de los mismos; 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"); y la Norma Ambiental para el Distrito Federal NADF-007-RNAT-2013, *Que establece la clasificación y especificaciones de manejo para residuos de la construcción y demolición en el Distrito Federal* ("NADF-007").

e) **Respecto de las emisiones a la atmósfera previstas del Metrobús Reforma:**

(i) Los Artículos 109 Bis, párrafo segundo, y 110 de la LGEEPA.

f) **Respecto del cambio de uso de suelo en terrenos presuntamente forestales en relación con el Metrobús Reforma:**

(i) El Artículo 117 de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable ("LGDFS")[1]; y

(ii) El Artículo 122, fracción V, del Reglamento de la LGDFS.

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos emite la presente Respuesta de Parte en términos de lo previsto en el Artículo 14(3) del ACAAN y de las *Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental*, proporcionando información requerida por el Secretariado en su Determinación 14(1)(2) y refiriéndose a todas y cada una de las aseveraciones planteadas por los Peticionarios en su Petición, solicitando al Secretariado que a los **Anexos "A", "D"** y **"F",** se les otorgue carácter de confidencial de conformidad con el Artículo 39(1)(b) del ACAAN, por tener dichos documentos el carácter de reservados de conformidad con la legislación aplicable de los Estados Unidos Mexicanos.

II. RESPUESTA DE PARTE EN MATERIA DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO METROBÚS REFORMA

A) Aseveraciones del Peticionario y Determinación del Secretariado

Los Peticionarios aducen que las autoridades de la Ciudad de México omitieron la aplicación de la legislación ambiental en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma. Asimismo, aseveran que la Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México ("SEDEMA") no contó con ni se allegó de información suficiente para poder dictar las medidas de mitigación que eviten o reduzcan los efectos negativos del proyecto Metrobús Reforma sobre el medioambiente. Por último, los Peticionarios aducen que la SEDEMA no consideró todos los impactos ambientales del proyecto como lo exige la LAPT.

Por su parte, el Secretariado, en su Determinación 14(1)(2), solicita una respuesta del Gobierno de México sobre la aplicación efectiva de los Artículos 44; 46, fracciones III, IV inciso a), VIII y IX; 47; 48; 49; 50; 51; 52 bis; 53; 111 y 112, fracción VIII, de la LAPT; los Artículos 6, incisos C y D, fracciones I y II; 14; 41; 44; 50; 52; 54; 62 y 63 del RIAR; y el

[1] Las aseveraciones de la Petición fueron formuladas con base en la LGDFS publicada en el Diario Oficial de la Federación ("DOF") el 25 de febrero de 2003. Sin embargo, entre la fecha de la Petición y la de emisión de la presente Respuesta de Parte, la LGDFS fue abrogada por Decreto publicado en el DOF el 5 de junio de 2018, mediante el cual se expide una nueva Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable. La presente Respuesta de Parte se emite con base en la LGDFS abrogada.

Artículo 7, fracción V, de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, en relación con la materia del presente apartado.

B) Respuesta de Parte

a. Aplicación efectiva de los **Artículos 44; 46, fracciones III, IV inciso a), VIII y IX; 47; 48; 49; 52 bis; 53; 111 y 112 de la LAPT; y 6, incisos C y D fracciones I y II (número 131); 14; 41; 44; 50; 52; 54; 62 y 63 del RIAR.**

En relación con la aplicación efectiva de la legislación ambiental correspondiente al presente apartado, el 30 de noviembre de 2016 la SEDEMA emitió la autorización condicionada en materia de impacto ambiental relativa al proyecto Metrobús Reforma mediante resolución número SEDEMA/DEIA/014363/2016 ("AIA"), una copia de la cual se acompaña a esta Respuesta de Parte como **Anexo "A"**.

La AIA fue emitida bajo el Expediente DEIA-ME-1588/2016 "*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"* que se formó como consecuencia de la solicitud de la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México ("SOBSE") para obtener una autorización de impacto ambiental en su modalidad específica, presentada el 24 de agosto de 2016 en conformidad con el Artículo 44, fracción II, y con el Artículo 46, fracción IV a), ambos de la LAPT; y 41 y 44 del RIAR. La AIA se apega a la legislación ambiental aplicable y vigente en la Ciudad de México y particularmente al Artículo 53 de la LAPT y 3, fracción VI, y 67, fracción II, del RIAR, los cuales prevén la posibilidad de que se emita una autorización condicionada en materia de impacto ambiental.

Los Peticionarios aducen que, al expedir la AIA, la SEDEMA no consideró todos los impactos ambientales como lo exige la LAPT. Sin embargo, el procedimiento de evaluación del impacto ambiental en la Ciudad de México se realiza por solicitud de los interesados en realizar un programa, obra o actividad que se encuentre en alguno de los supuestos previstos por la LAPT (Artículo 46), y es la autoridad competente quien evalúa los efectos que sobre el ambiente puede tener el programa, obra o actividad de que se trate, basada en la información presentada por el solicitante, misma que debe observar una serie de etapas y tareas por cumplir:

- **Descripción del proyecto o actividad a realizar,** resaltando la naturaleza y atributos del proyecto.

- **Desglose del proyecto o actividad en sus partes elementales,** describiendo de forma pormenorizada cada una de las cuatro fases del proyecto de que se trate: preparación del sitio, construcción, operación y abandono del proyecto.

- **Descripción del estado del medioambiente previo a la realización de la obra o actividad de que se trate,** consistente en la caracterización del medio físico,

incluyendo sus elementos bióticos y abióticos, sustentado tanto en elementos teóricos como en trabajo de campo, incluyendo el medio social y económico de la zona en la que se pretende realizar el proyecto.

- **Ámbito de aplicación de la manifestación del impacto ambiental,** consistente en definir el alcance que tendrá el programa, obra o actividad a desarrollar, así como su incidencia en AVAs o áreas naturales protegidas, así como su coincidencia con el ordenamiento jurídico de la Ciudad de México.

- **Identificación de impactos,** consistente en definir la naturaleza e impactos que el proyecto, obra o actividad se estima tendrá sobre el medioambiente de forma lógica, mesurable y cuantificable, así como el efecto acumulativo que podría tener con todos los impactos identificados.

- **Alternativas,** consistente en ofrecer a la autoridad diferentes opciones para el desarrollo del programa, obra o actividad de que se trate, de manera que pueda identificarse la opción que ocasione menos impactos en el medioambiente.

- **Identificación de medidas de mitigación,** consistente en la propuesta de implementación de medidas lógicas y viables para aminorar los impactos sobre el medioambiente.

De los Artículos de la LAPT aducidos por los Peticionarios y sobre los cuales el Secretariado solicitó una respuesta del Gobierno de México, no se desprende que exista un catálogo específico de impactos ambientales que la SEDEMA deba considerar al emitir una autorización en materia de impacto ambiental. Por el contrario, el Artículo 47, fracción V, de la LAPT establece que los interesados en llevar a cabo un proyecto, obra o actividad que deba sujetarse al proceso de evaluación de impacto ambiental, deberán, en su estudio de impacto ambiental, identificar, describir y evaluar los impactos ambientales que ocasionaría su ejecución durante las distintas etapas de la mismas, y determinar los indicadores ambientales del proyecto, los cuales son debidamente verificados y constatados por la SEDEMA para poder emitir una resolución en materia de impacto ambiental debidamente motivada y técnicamente adecuada. El Artículo 52 Bis de la LAPT establece que "para contar con mayores elementos de evaluación y, en su caso, constatar el contenido de los estudios de impacto ambiental en sus diferentes modalidades, o de evaluación del daño ambiental, la Secretaría [SEDEMA]…podrá realizar reconocimientos técnicos al sitio donde se pretenda o desarrolla el programa, obra o actividad". A pesar de ser una facultad potestativa de verificación la que establece el Artículo 52 Bis de la LAPT y 52 del RIAR, la SEDEMA realizó dichos reconocimientos antes de emitir la autorización materia de la Petición, tal como consta en la AIA.

Conforme a la naturaleza del proyecto Metrobús Reforma, tal como consta en la AIA (páginas 10 a 21), la SEDEMA evaluó distintos impactos ambientales que el mismo ocasionaría, ordenando medidas de prevención y mitigación, el cumplimiento de las cuales

fuero asimismo verificado por la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México ("PAOT"), como puede consultarse en el Expediente PAOT-2015-AO-21-SPA-9 bajo el cual dicha entidad ha realizado veintiséis reconocimientos de hechos y actuaciones que consisten en visitas cuyo objeto es constatar el cumplimiento de las disposiciones jurídicas de carácter ambiental y de ordenamiento territorial, así como actos, hechos u omisiones que generen o puedan generar desequilibrio ecológico, daños o deterioro grave al ambiente. Entre las medidas de prevención y mitigación mencionadas, las cuales han sido verificadas por la PAOT, destacan medidas en materia de derribo de arbolado, generación de residuos y emisión de ruido. El informe de las actuaciones de la PAOT en relación con el proyecto Metrobús Reforma se acompaña a esta Respuesta de Parte como **Anexo "B"**.

Es importante resaltar que el Artículo 48 de la LAPT no resulta aplicable a la materia de la Petición dado que el proyecto Metrobús Reforma no se desarrolla dentro de un AVA ni de un área natural protegida, siendo aplicable al caso el Artículo 46, fracción IV a) de dicha ley; del mismo modo, no resultan aplicables las disposiciones del Artículo 6, incisos C, fracciones I y II ni 14 del RIAR. Tampoco es aplicable el Artículo 6, inciso D, fracciones I y II (número 131) del RIAR, dado que el proyecto Metrobús Reforma no colinda con un área natural protegida sino con un AVA, como será explicado más adelante en la presente Respuesta de Parte.

Por otra parte, es importante hacer del conocimiento de los Peticionarios que el Artículo 63 del RIAR no aplica a la materia de la Petición dado que la construcción del Metrobús Reforma no califica como una obra o actividad riesgosa bajo el Artículo 6, inciso K), del RIAR.

b. Aplicación efectiva de los **Artículos 49; 50 y 51 de la LAPT; y el Artículo 50 del RIAR.**

Toda vez que estos Artículos tienen como materia de la participación del público en el proceso de evaluación de impacto ambiental, la aplicación efectiva de los mismos será abordada en el apartado III.c de esta Respuesta de Parte.

c. Aplicación efectiva de los **Artículos 111 y 112 de la LAPT.**

Los Artículos 111 y 112 de la LAPT citados por los Peticionarios y respecto de los cuales el Secretariado pide una respuesta, pertenecen al Capítulo V "Conservación y Aprovechamiento Sustentable del Suelo" del Título IV "De la Protección, Restauración y Aprovechamiento Sustentable de los Recursos Naturales" y disponen lo siguiente:

> ***Artículo 111.-*** *Para la conservación, restauración, protección y aprovechamiento sustentable del suelo en el territorio del Distrito Federal, se considerarán los siguientes criterios:*
>
> *I. El uso del suelo debe ser compatible con su aptitud natural, preservando en todo momento los recursos*

naturales de la Tierra y no debe alterar el equilibrio de los ecosistemas;
II. La realización de las obras públicas o privadas que por sí mismas puedan provocar deterioro de los suelos, deben incluir acciones equivalentes de regeneración, recuperación y restablecimiento de su aptitud natural;
III. La necesidad de prevenir o reducir su erosión, deterioro de las propiedades físicas, químicas o biológicas del suelo y la pérdida de la vegetación natural;
IV. En las zonas afectadas por fenómenos de degradación, salinización o desertificación, deberán llevarse a cabo las acciones de regeneración, recuperación y rehabilitación necesarias para su restauración;
V. La acumulación o depósito de residuos constituye una fuente de contaminación que altera los procesos biológicos de los suelos; y
VI. Deben evitarse las prácticas que causen alteraciones en el suelo y perjudiquen su aprovechamiento, uso o explotación, o que provoquen riesgos o problemas de salud.

Artículo 112.- *Los criterios anteriores serán considerados en:*

I. Los apoyos a las actividades agropecuarias que otorguen las dependencias de la Administración Pública del Distrito Federal, de manera directa o indirecta, para que promuevan la progresiva incorporación de cultivos compatibles con la conservación del equilibrio ecológico y la restauración de los ecosistemas;
I Bis. La formulación y desarrollo de programas que establezcan mecanismos de retribución por la protección, conservación o ampliación de servicios ambientales y por la realización de actividades vinculadas al desarrollo rural, equitativo y sustentable en suelo de conservación;
II. La autorización de fraccionamientos habitacionales y asentamientos humanos en general;
III. La modificación y elaboración de los programas de desarrollo urbano;
IV. El establecimiento de usos, reservas y destinos, en los programas de desarrollo urbano, así como en las acciones de restauración y conservación de los centros de población;
V. Las disposiciones, programas y lineamientos técnicos para la conservación, protección y restauración de los suelos, en las actividades agropecuarias, mineras, forestales e hidráulicas;

> *VI. Las actividades de exploración, explotación, extracción y aprovechamiento de materiales o sustancias, no reservadas a la Federación, así como las excavaciones y todas aquellas acciones que alteren los recursos y la vegetación forestal;*
> *VII. La formulación del programa de ordenamiento ecológico; y*
> *VIII. La evaluación del impacto ambiental de las obras o proyectos que en su caso se sometan a consideración de la Secretaría.*

De la lectura y análisis de las disposiciones transcritas, se desprende que el Artículo 111 de la LAPT establece un catálogo de criterios a observarse en la conservación, restauración, protección y aprovechamiento sustentable del suelo en el territorio del Distrito Federal y que las disposiciones de dicho Artículo serían aplicables a la materia de la Petición únicamente por virtud de la fracción VIII del Artículo 112 de la propia LAPT que exige que los mismos sean observados en la evaluación de impacto ambiental de los proyectos que sean sometidos a consideración de la SEDEMA. No obstante, estas disposiciones no son aplicables al caso del proyecto Metrobús Reforma dado que el mismo se desarrolló en suelo que no presta servicios ambientales ni está sujeto a una regulación especial como el "suelo de conservación". El suelo sobre el que se construyó el Metrobús Reforma califica como "suelo urbano", el cual se define por el Artículo 5 de la LAPT como aquellas "zonas a las que el Programa General de Desarrollo Urbano clasifique como tales, por contar con infraestructura, equipamiento y servicios y que no se encuentren clasificadas como suelo de conservación de acuerdo con el Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal, salvo los cascos urbanos de los poblados rurales". Así, el Metrobús Reforma se desarrolló sobre un "área urbanizada", la cual de conformidad con el Artículo 3 del RIAR, es aquella "superficie de suelo ubicada dentro de los centros de población o poblados rurales, que es utilizada para una función de habitación, producción, comercio o algún otro tipo de servicio comunitario, y que forma parte del conjunto de edificaciones y trazado de calles, incluyéndose los cascos antiguos y las superficies que, aun no estando edificadas, han sido objeto de traza vial y urbanización, con la aprobación de la autoridad competente y de conformidad con los programas de desarrollo urbano y de ordenamiento ecológico".

Tomando en cuenta todo lo anterior, las disposiciones de los Artículos 111 y 112 de la LAPT no son aplicables a la materia de la Petición dado que, al ser suelo urbanizado sobre el cual se desarrolló el proyecto Metrobús Reforma, el mismo no es susceptible de ser conservado, restaurado, protegido o aprovechado sustentablemente.

d. Aplicación efectiva del **Artículo 7, fracción V, de la Ley de Movilidad.**

La Ley de Movilidad es legislación local de la Ciudad de México cuyo objeto es "establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes". Por su parte, el Artículo 7, fracción V, citado en la Petición y sobre el que el Secretariado solicita una respuesta del Gobierno de México, establece los principios de calidad que la Administración Pública de la Ciudad de México debe de observar en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando que "los componentes del sistema

de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje".

De la simple lectura del Artículo 7, fracción V, de la Ley de Movilidad se advierte que el mismo tiene el objeto establecer criterios que las autoridades de la Ciudad de México deberán observar al regular las cuestiones relativas a la movilidad en la Ciudad de México y no tiene como propósito principal el cuidado del medio ambiente y, por lo tanto, no cumple con los requisitos del Artículo 45(2) del ACAAN para ser considerado como *legislación ambiental* y, por lo tanto, materia del *Proceso 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* ("Proceso SEM"). Dado lo anterior, el Gobierno de México no emite respuesta alguna en relación con el mismo.

III. RESPUESTA DE PARTE EN MATERIA DE PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO DURANTE LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO METROBÚS REFORMA

a. Aplicación efectiva de los **Artículos 6, 7 y 8 del Convenio 169**.

A) Aseveraciones de los Peticionarios y Determinación del Secretariado

Los Peticionarios aseveran que la Ciudad de México 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 Ciudad de México de forma previa a la autorización de la obra del Metrobús Reforma. Asimismo, los Peticionarios sostienen que la Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C., uno de los Peticionarios, "acreditó la presencia de grupos indígenas que son usuarios del transporte público de la Ciudad de México 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".

B) Respuesta de Parte

El Convenio 169 no es una ley o reglamento cuyo propósito principal sea la protección del medio ambiente o la prevención de un peligro contra la vida o la salud humana a través de la prevención, el abatimiento o el control de una fuga, descarga o emisión de contaminantes ambientales; o a través del control de químicos, sustancias, materiales o desechos peligrosos o tóxicos y la diseminación de información relacionada con ello; o a través de la protección de la flora y fauna silvestres, incluso de las especies en peligro de extinción, su hábitat, y las áreas naturales protegidas. Es decir, el Convenio 169 no cumple con los requisitos para ser considerado *legislación ambiental* bajo el ACAAN y, por lo tanto, no puede ser considerado bajo el Proceso SEM.

Asimismo, es importante destacar que ni el Convenio 169 ni las disposiciones del mismo citadas por los Peticionarios son aplicables al proyecto Metrobús Reforma, dado que la construcción y operación del mismo no ocurre sobre zonas que sean propiedad o se encuentren habitadas por comunidades indígenas y, por lo tanto, no ocasionan perjuicio directo alguno a dichas comunidades, no actualizándose así el derecho a ser consultadas en el marco de dicho instrumento.

Dado todo lo anterior, el Gobierno de México no ofrece información sobre la aplicación efectiva del Convenio 169 en relación con el proyecto Metrobús Reforma.

b. Aplicación efectiva de los **Artículos 13 y 85, fracción VI, de la LAPT**.

Las disposiciones citadas por los Peticionarios y sobre las cuales el Secretariado pide una respuesta del Gobierno de México establecen lo siguiente:

> ***Artículo 13.-*** *Las autoridades de la Ciudad de México están obligadas a:*
>
> *I. Promover la participación ciudadana en la gestión ambiental;*
> *II. Fomentar la protección al ambiente y la salud;*
> *III. Coordinar acciones que impulsen la construcción de resiliencia en materia de la presente Ley;*
> *IV. Fomentar y hacer un uso eficiente de los recursos naturales; y*
> *V. En caso de inducir cualquier actividad que afecte el ambiente y la disponibilidad futura de los recursos naturales, reparar los daños causados.*
>
> ***Artículo 85.-*** *Para la protección, restauración, preservación y aprovechamiento sustentable de la biodiversidad, los recursos naturales y el suelo de conservación, así como el establecimiento, rehabilitación, protección y preservación de las áreas naturales protegidas se considerarán, por lo menos, los siguientes criterios:*
> ***…***
> *VI. Se promoverá la participación de vecinos, comunidades, pueblos indígenas y población en general, en los programas y acciones para el establecimiento, cuidado y vigilancia de las áreas naturales protegidas.*

Por un lado, el **Artículo 13 de la LAPT** no se ajusta a la definición de *legislación ambiental* del ACAAN y, por tanto, no puede formar parte del Proceso SEM. Dicha disposición se limita a imponer obligaciones genéricas a las autoridades ambientales de la Ciudad de México para la gestión ambiental que sólo se ejecutan en conjunción con otras facultades concretas de actuación al amparo de la LAPT.

Por otro lado, el **Artículo 85 de la LAPT** establece como criterio que para el establecimiento, rehabilitación, protección y preservación de las áreas naturales protegidas se deberá observar, entre otros, la promoción de la participación de vecinos, comunidades, pueblos indígenas y población en general, en los **programas y acciones para el establecimiento, cuidado y vigilancia de las áreas naturales protegidas**. Sin entrar al análisis de si esta disposición califica en efecto como *legislación ambiental* bajo el ACAAN, el Gobierno de México resalta que la misma no guarda relación alguna con la materia de la Petición. Lo anterior, dado que el proyecto Metrobús Reforma no involucra área natural protegida alguna, y la actuación de las autoridades ambientales de la Ciudad de México relativas al Metrobús Reforma de ninguna manera se relacionan con el establecimiento, la gestión o el manejo de alguna área natural protegida de la Ciudad de México.

Asimismo, se señala que lo relativo a la participación del público en el proceso de evaluación del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma no se rige por las disposiciones señaladas sino por los Artículos 49, 50 y 51 de la LAPT, mismos que se abordan en el apartado III. c siguiente.

c. Aplicación efectiva de los **Artículos 45; 49; 50; 51; 53, fracción III; 57; 58 y 60 del RIAR**.

Los Peticionarios sostienen que, como parte del procedimiento de evaluación del impacto ambiental, la LAPT establece que el expediente se ponga a disposición del público para su consulta, conforme a las bases de la Ley de Participación Ciudadana ("LPC"), aseverando que la SEDEMA omitió realizar dicha consulta en la aprobación del proyecto Metrobús Reforma. Asimismo, los Peticionarios señalan que el Gobierno de la Ciudad de México únicamente realizó "una encuesta los días 20 y 22 de junio [de 2017], seis meses después de emitida la AIA, con el fin de regularizar la falta de aplicación de la ley ambiental".

Por su parte, el Secretariado pidió del Gobierno de México, una respuesta en relación con los Artículos 45; 53, fracción III; 57; 58 y 60 del RIAR en relación con la participación del público en el proceso de evaluación del impacto ambiental.

En este apartado, el Gobierno de México da respuesta en relación con los Artículos solicitados por el Secretariado. Sin embargo, en este apartado también se aborda la aplicación efectiva del Artículo 50 del RIAR por considerar que, no obstante que el mismo forma parte de la legislación ambiental sobre la cual se pide una respuesta en el apartado II de esta Respuesta de Parte, contiene disposiciones relacionadas con la participación del público que son relevantes para el presente apartado. Asimismo, se señala que lo relativo a la participación del público en el proceso de evaluación del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma se rige por los Artículos 49, 50 y 51 de la LAPT, que el Secretariado no relacionó como parte del presente apartado relativo a la participación ciudadana durante el proceso de evaluación de impacto ambiental, pero que se abordan aquí, a fin de sistematizar la respuesta por temas tal como lo planteó el Secretariado en su Determinación 14(1)(2).

Durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma, las autoridades competentes del Gobierno de la Ciudad de México se ciñeron a las disposiciones de la LAPT y del RIAR en materia de participación y consulta ciudadana, a fin

de socializar el proyecto y promover un proceso de análisis de sus impactos ambientales y sociales, con objeto de estar en posición de valorar todas y cada una de las opiniones que se emitieran por la ciudadanía, y tener así mayores elementos al dictar las medidas de mitigación, compensación y restauración de los recursos naturales de la zona en la que se habría de desarrollar el proyecto, con la intención de socializar el proyecto en cuestión y promover un análisis de los impactos ambientales y sociales, lo cual quedó plasmado en la AIA.

Las consultas públicas relacionadas con el proceso de evaluación del impacto ambiental se llevan a cabo conforme a las disposiciones de la LPC, de la LAPT y del RIAR, para lo cual la SEDEMA tiene la facultad de dictar las medidas y los mecanismos de operación que considere pertinentes para el desarrollo de la consulta (Artículo 50 de la LAPT). Las medidas dictadas por la SEDEMA en materia de consulta pública y participación social son congruentes con lo dispuesto por el RIAR, y las cuales fueron observadas a cabalidad por la SEDEMA durante la evaluación del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma, entre las que destacan:

- **La publicación del resumen del estudio de impacto ambiental en un diario de circulación nacional (Artículos 51 de la LAPT y 45 del RIAR).**

  Esta publicación ocurrió el día 2 de septiembre de 2016 en la página 7A del diario Sol de México, tal como se hace constar en el Resolutivo 4 de la AIA. Dicha publicación cumplió con todos los requisitos establecidos por el Artículo 45 RIAR.

- **Una vez ingresada la solicitud de autorización de impacto y riesgo ambiental, se deberá integrar el expediente relativo a la misma con la manifestación de impacto ambiental y sus anexos, y ser puesta a disposición del público para consulta (Artículos 49 de la LAPT y 46, 57 y 58, primer párrafo, del RIAR).**

  El expediente integrado en relación con la manifestación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma, estuvo a disposición del público para su consulta en las instalaciones de la Dirección General de Regulación Ambiental de la SEDEMA, en cumplimiento de las disposiciones pertinentes y con el objetivo central de identificar las necesidades y demandas ciudadanas. No obstante lo anterior, durante la etapa de evaluación del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma, la SEDEMA **no recibió comentarios u observaciones** por parte de la ciudadanía.

- **Publicación de un listado de manifestaciones de impacto ambiental sujetas a evaluación (Artículo 58, segundo párrafo, del RIAR).**

  La SEDEMA, por conducto de la Dirección General de Regulación Ambiental, publica tanto en la dirección electrónica http://www.sedema.cdmx.gob.mx/sedema/index.php/tramites/impacto-ambiental, como en su Oficialía de Partes, el listado de manifestaciones de impacto ambiental cuya evaluación se encuentra en trámite, lo cual ocurrió con la manifestación de impacto ambiental correspondiente al proyecto Metrobús Reforma, tal como se desprende la información presentada por la SEDEMA en el Oficio SEDEMA/DGRA/DEIA/06928/2018[2] que se agrega a la presente Respuesta de Parte como **Anexo "C"**.

Como ha quedado establecido en la presente Respuesta de Parte, en el proceso de evaluación y autorización del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma, la SEDEMA se ciñó a y aplicó estrictamente los procesos de participación y consulta pública que ha establecido para dicho procedimiento conforme a sus facultades establecidas en la LAPT y en el RIAR. El hecho de que la ciudadanía no haya hecho uso de dichos mecanismos ni haya ejercido su derecho de participar en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del Metrobús Reforma de ninguna manera implica que la SEDEMA incumplió en la aplicación efectiva de la legislación correspondiente.

IV. RESPUESTA DE PARTE EN MATERIA DE MANEJO DE LA VEGETACIÓN Y ARBOLADO DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO METROBÚS REFORMA, LA PROTECCIÓN DEL SUELO Y LA REALIZACIÓN DE ACTIVIDADES EN LA AVA COLINDANTE CON EL PROYECTO

A) Aseveraciones del Peticionario y Determinación del Secretariado

Los Peticionarios aseveran que las autoridades de la Ciudad de México autorizaron la tala de 640 (seiscientos cuarenta) árboles sin contar con un estudio que lo justifique.

Por su parte, el Secretariado, en su Determinación 14(1)(2), solicita una respuesta del Gobierno de México sobre la aplicación efectiva de los Artículos 134, fracción II, de la LGEEPA; los Artículos 88 Bis 1; 89 Bis; 93 Bis 1 y 105, fracción II, de la LAPT; y la NADF-001, en relación con la materia del presente apartado.

[2] Páginas 20 y 21.

B) Respuesta de Parte

a. Aplicación efectiva de los **Artículos 88 Bis 1, 89 Bis, 93 Bis 1 y 105, fracción III, de la LAPT** en relación con la realización de actividades en la AVA y/o ANP colindante con el proyecto Metrobús Reforma.

Las disposiciones materia del presente apartado establecen lo siguiente:

> ***Artículo 88 bis 1.*** *En los parques y jardines, plazas jardinadas o arboladas, zonas con cualquier cubierta vegetal en la vía pública, alamedas y arboledas, jardineras, barrancas, áreas de valor ambiental y áreas naturales protegidas, queda prohibido:*
>
> *I. La construcción de edificaciones, y de cualesquier obra o actividad que tengan ese fin;*
> *II. El cambio de uso de suelo;*
> *III. La extracción de tierra y cubierta vegetal, así como el alambrado o cercado, siempre que ello no sea realizado por las autoridades competentes o por persona autorizada por las mismas, para el mantenimiento o mejoramiento del área respectiva; y*
> *IV. El depósito de cascajo y de cualquier otro material proveniente de edificaciones que afecte o pueda producir afectaciones a los recursos naturales de la zona.*
>
> ***Artículo 89 bis****. En todo caso, la autorización para el derribo, poda o trasplante del arbolado en suelo de conservación, áreas de valor ambiental y áreas naturales protegidas, se limitará a medidas fitosanitarias o de prevención de incendios.*
>
> ***Artículo 93 Bis 1.-*** *En las áreas naturales protegidas se podrán realizar actividades de protección, preservación, restauración, forestación, reforestación y aprovechamiento sustentable y controlado de recursos naturales, investigación, educación ambiental, recreación y ecoturismo. El programa de manejo correspondiente establecerá cuáles de estas actividades están permitidas realizar de conformidad con las especificaciones de las categorías de áreas naturales protegidas que esta Ley y demás ordenamientos jurídicos aplicables establecen.*

En las áreas naturales protegidas queda prohibido:

I. El establecimiento de cualquier asentamiento humano irregular, y de nuevos asentamientos humanos regulares o su expansión territorial.
II. La realización de actividades que afecten los ecosistemas del área de acuerdo con la Ley, su Reglamento, las normas oficiales mexicanas, las normas ambientales para el Distrito Federal, el decreto de declaratoria del área, su programa de manejo o la evaluación de impacto ambiental respectiva;
III. La realización de actividades riesgosas;
IV. Las emisiones contaminantes al aire, agua, suelo y subsuelo, así como el depósito o disposición de residuos de cualquier tipo y el uso de los equipos anticontaminantes sin autorización correspondiente;
V. La extracción de suelo o materiales del subsuelo con fines distintos a los estrictamente científicos;
VI. La interrupción o afectación del sistema hidrológico de la zona;
VII. La realización de actividades cinegéticas o de explotación ilícitas de especies de fauna y flora silvestres, y
VIII. Las demás actividades previstas en el decreto de creación y en las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 105.- *Para el aprovechamiento sustentable de las aguas de competencia del Distrito Federal, así como el uso adecuado del agua que se utiliza en los centros de población, se considerarán los criterios siguientes:*
…
III. Para mantener la integridad y el equilibrio de los elementos naturales que intervienen en el ciclo hidrológico, se deberá considerar la protección de suelos y áreas boscosas así como el mantenimiento de caudales básicos y fuentes naturales de las corrientes de agua, para mantener la capacidad de recarga de los acuíferos;

Si bien las disposiciones sobre las que el Secretariado pide una respuesta del Gobierno de México califican como *legislación ambiental* bajo el ACAAN (en lo que dichas disposiciones aplican a áreas naturales protegidas exclusivamente), las mismas **no son aplicables al proyecto Metrobús Reforma**. Lo anterior, dado que el proyecto Metrobús Reforma no se desarrolla dentro de un área boscosa ni dentro de un área natural protegida. Por el contrario, dicho proyecto fue construido y es operado exclusivamente sobre áreas urbanizadas sin comprometerse la integridad de área natural protegida alguna. El proyecto Metrobús Reforma únicamente **colinda** con una porción de la Primera Sección del Bosque de Chapultepec. Al respecto es conveniente aclarar que, de conformidad con el Considerando Quinto[3] del

[3] "QUINTO.- Que a través de los decretos publicados el 10 de junio de 1992 en el Diario Oficial de la Federación, se declaró como área natural protegida de jurisdicción local, bajo la categoría de zona sujeta a

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 entonces Gobierno del Distrito Federal, si bien en un decreto publicado el 10 de junio de 1992 en el DOF se declaró como área natural protegida de jurisdicción local a una parte al Bosque de Chapultepec, dicho decreto se refiere únicamente a una superficie comprendida en la Tercera Sección de dicho Bosque y no a la totalidad de lo que hoy se conoce como "Bosque de Chapultepec" en todas sus secciones.

Lo anterior reviste importancia dado que la porción del Bosque de Chapultepec con la que colinda el Metrobús Reforma, es decir, la Primera Sección, no es un área natural protegida sino un área de valor ambiental (Área de Valor Ambiental Bosque de Chapultepec), la cual fue declarada como tal mediante decreto publicado el 2 de diciembre de 2003 en la Gaceta Oficial del entonces Gobierno del Distrito Federal, incluyendo a las tres secciones integrantes del Bosque de Chapultepec.

En consonancia con lo anterior, la autorización en materia de afectación de arbolado emitida por la SEDEMA mediante Oficio No. SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 ("Acuerdo Relativo al Arbolado"), una copia del cual se acompaña a la presente Respuesta de Parte como **Anexo "D"**, no autoriza poda, derribo o trasplante de árboles ubicados al interior del Bosque de Chapultepec. La autorización de afectación de arbolado se refiere exclusivamente a individuos ubicados fuera de la AVA Bosque de Chapultepec, ya que el trazo del Metrobús Reforma corre sobre vialidades ya existentes (Paseo de la Reforma y Calzada de los Misterios).

b. Aplicación efectiva de la **NADF-001**.

El Gobierno de México considera que las aseveraciones de los Peticionarios en relación con la aplicación efectiva de la NADF-001 no califican como *legislación ambiental* bajo el ACAAN. Lo anterior, toda vez que el Artículo 45(2)(a)(iii) establece que por "legislación ambiental" se debe entender "cualquier ley o reglamento de la Parte…cuyo propósito principal sea la protección del medio ambiente…a través de la protección de la **flora y fauna silvestres**…". La NADF-001 está elaborada con base en la arboricultura, la cual es la ciencia y práctica del cultivo, cuidado y manejo de los árboles urbanos. Así, la NADF-001 se refiere a la adecuada gestión y manejo (plantación, poda, derribo, trasplante) de arbolado urbano que se encuentra dentro de la Ciudad de México, el cual no puede considerarse como flora silvestre. La NADF-001 no tiene como propósito el manejo de flora silvestre ni de flora sujeta a un régimen especial de protección.

Lo anterior se desprende la lectura de la Introducción de la NADF-001, en la cual se delinean los motivos que dieron pie a la emisión de dicha Norma, como lo es la forestación de áreas urbanas y los requisitos de idoneidad que se deben de observar a fin de que dicha forestación sea adecuada desde un punto de vista ambiental y segura desde el punto de vista de la protección civil, así como acorde y adecuada en relación con la infraestructura urbana. Asimismo, la NADF-001 tiene como objetivo establecer los requisitos y especificaciones

conservación ecológica integrada por 141-60-46.07 hectáreas de propiedad pública y 85-67-41.20 hectáreas expropiadas a favor del Departamento del Distrito Federal, ubicadas en la Delegación Miguel Hidalgo, en la zona conocida como la Tercera Sección del Bosque de Chapultepec".

técnicas que deberán observarse en la realización de actividades de poda, derribo, trasplante y restitución de árboles en la Ciudad de México. La NADF-001 no aplica para árboles que estén sujetos a un régimen de protección especial como las AVA o las áreas naturales protegidas.

De forma congruente con lo anterior, y dado que el proyecto Metrobús Reforma no compromete especies forestales sujetas a protección especial o que se encuentren dentro de AVAs o áreas naturales protegidas, y que la AIA del proyecto contempla la afectación de arbolado urbano, la SEDEMA emitió el Acuerdo Relativo al Arbolado, que observa las disposiciones 7.4.4, 9, 9.1 y 9.2 de la NADF-001, imponiendo las medidas restitutorias y compensatorias idóneas, a fin de compensar el impacto ambiental ocasionado por el Metrobús Reforma. A pesar de que las disposiciones citadas por los Peticionarios no son *legislación ambiental* bajo el ACAAN y, por lo tanto, no pueden formar parte del Proceso SEM, al ser el Acuerdo Relativo al Arbolado un instrumento que se deriva de la emisión de la AIA del proyecto Metrobús Reforma, en esta Respuesta de Parte se dará cuenta de las medidas principales ordenadas por dicho Acuerdo, a fin de proporcionar la más amplia información sobre el proyecto, en un esfuerzo por lograr la mayor transparencia posible y la diseminación de información en beneficio de los Peticionarios y del público de Norteamérica, a fin de que tengan a la mano los mayores elementos en relación con el proyecto Metrobús Reforma.

El Acuerdo Relativo al Arbolado se emitió con base en los Artículos 53, penúltimo y último párrafo, 88 y 119 de la LAPT, así como 69 del RIAR y las medidas compensatorias en materia de arbolado se dictarán con base en los lineamientos de la NADF-001, concretamente lo dispuesto en sus secciones 7.4.4, 9, 9.1 y 9.2. Previamente a la emisión de la AIA y del Acuerdo Relativo al Arbolado, la SEDEMA ejerció sus atribuciones de verificación para constatar la información ambiental que consta en el Expediente No. DEIA-ME-1588/2016, a fin de que cumplir con lo dispuesto en el Artículo 18 de la LAPT, con objeto de que todos los resolutivos de la AIA y del Acuerdo Relativo al Arbolado garanticen el mantenimiento y conservación de la biodiversidad, así como de su continuidad e integridad. Del Acuerdo Relativo al Arbolado destacan los siguientes resolutivos:

- Como consecuencia de la autorización para derribar 56 (cincuenta y seis) árboles, se ordenó la restitución de 280 (doscientos ochenta) árboles de la siguiente manera: 112 (ciento doce) árboles con altura de seis metros; y 168 (ciento sesenta y ocho) con alturas de cinco metros. Lo anterior con fundamento en los Artículos 69; 70, fracción IV; 89; 90 penúltimo párrafo; 119 y 120 de la LAPT; así como con los Artículos 62, fracción III; 67, fracción II; 69; 79 y 88 del RIAR; y con las secciones 9 y 9.1 de la NADF-001.

- Como consecuencia de la autorización para derribar 302 (trescientos dos) árboles, se ordenó realizar una compensación económica de 206,627 Unidades de Cuenta de la Ciudad de México, lo cual, a razón de $75.49 (setenta y cinco pesos 49/100 MN) por Unidad de Cuenta, resulta en una compensación por $15’598,272.33 (quince millones quinientos noventa y ocho mil doscientos setenta y dos pesos 33/100 MN). Lo

anterior, con fundamento en los Artículos 119 y 120 de la LAPT y la sección 9.2 de la NADF-001.

La autorización de derribo de árboles sobre los cuales se autorizó una restitución económica se hizo con base en un dictamen grupal de arbolado existente en la zona, tomando en cuenta que eran individuos que presentaban afectaciones estructurales y/o sanitarias, o bien, ejemplares muertos, que ya no proporcionaban servicios ambientales a la Ciudad de México.

Tal como consta en el Resultando 7 de la AIA, y en estricta observancia de la sección 5 de la NADF-001 y del Artículo 18 de la LAPT, y de forma previa a la emisión de la AIA, la SEDEMA llevó a cabo la Visita de Reconocimiento Técnico No. DEIA-RT-040-2016 en las vialidades donde se desarrolla el proyecto Metrobús Reforma. Sobre el particular, la PAOT da cuenta que verificó la existencia del arbolado conforme al levantamiento forestal y resolvió que 8 (ocho) árboles eran idóneos para trasplante, registró 63 (sesenta y tres) tocones, y 618 (Seiscientos dieciocho) árboles para derribo de los 640 (seiscientos cuarenta) árboles y 49 (cuarenta y nueve) tocones dictaminados por la SOBSE, emitiendo en consecuencia el Acuerdo Relativo al Arbolado el cual, en su punto tercero, modificó respecto de la AIA el número de árboles a derribar, el retiro de tocones y los trasplantes a realizar como sigue:

Derribos	**Restitución**
363 árboles para derribo.	Compensación económica de $15’598,272.23 al Fondo Ambiental Público.
	294 árboles a restituir sin precisar sitios de plantación.
Poda	**Observación**
12 podas.	No deberán exceder la cuarta parte del follaje.
Retiro	
23 tocones.	
Trasplante	**Observación**
5 árboles.	Se deberá dar mantenimiento de dos años para asegurar supervivencia.

La PAOT, en coordinación con la SOBSE, y previo al inicio de las obras, realizó un censo del arbolado que habría de ser afectado por la construcción del proyecto Metrobús Reforma, el cual se asentó en el Reporte de Protección Ambiental No. RPA-14-2017 denominado "*Convalidación del levantamiento forestal relacionado con el proyecto de construcción del Corredor Vial de la Línea 7 del Metrobús*", el cual se acompaña a esta Respuesta de Parte como **Anexo "E"**. Durante este reconocimiento, la PAOT constató un total de 137 (ciento treinta y siete) árboles derribados, de los 363 (trescientos sesenta y tres) autorizados por la SEDEMA.

En relación con las áreas verdes, la AIA autorizó la afectación de 2,439.43 m2 (dos mil cuatrocientos treinta y nueve punto cuarenta y tres metros cuadrados) de áreas verdes permanentes, ordenando la restitución de con una superficie equivalente a la afectación, de conformidad con el Artículo 88 bis 2 de la LAPT. El 11 de junio del 2018, la PAOT llevó a cabo un reconocimiento de hechos en el trazo del proyecto Metrobús Reforma, mediante el cual constató la afectación de áreas verdes, documentando la afectación de únicamente 924.28 m2 (novecientos veinticuatro punto veintiocho metros cuadrados) en los siguientes puntos:

UBICACIÓN DEL ÁREA AFECTADA	ÁREA AFECTADA EN M2
Calzada de los Misterios entre las calles de Fray Juan de Zumárraga y Garrido	66.51
Calzada de los Misterios entre las calles de Garrido y Ricarte	165.12
Calzada de los Misterios entre las calles de Ricarte y Gabriel Hernández	223.11
Calzada de los Misterios entre las calles de Gabriel Hernández y Avenida de la Fortuna	
Calzada de los Misterios entre las calles de Avenida de la Fortuna y Fortaleza	40.5
Estación Euzkarro (conocida como "Avenida Talismán")	29.11
Estación Necaxa	20.16

Estación Excélsior	29.3
Estación Clave	31.5
Estación Misterios	33.26
Entre las calles Verdi y Beethoven	57.5
Estación Juventino Rosas (conocida como "MDO Beethoven")	48.1
Retorno Calzada de Guadalupe	110.21
Carril Peralvillo	70.1
TOTAL	**924.58**

c. Aplicación efectiva del **Artículo 134, fracción II, de la LGEEPA.**

La respuesta relativa a esta disposición será abordada en el apartado V siguiente, toda vez que la misma está relacionada con la prevención y control de la contaminación del suelo por residuos.

V. RESPUESTA DE PARTE EN MATERIA DE PLANES DE MANEJO DE RESIDUOS PELIGROSOS, RESIDUOS SÓLIDOS Y RESIDUOS DE MANEJO ESPECIAL DURANTE LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DEL PROYECTO METROBÚS REFORMA

A) Aseveraciones del Peticionario y Determinación del Secretariado

Los Peticionarios aseveran que no se está aplicando la legislación ambiental en materia de residuos porque la evaluación de impacto ambiental no hace un correcto estudio sobre los impactos por la generación de residuos peligrosos, de manejo especial (de construcción) y sólidos urbanos, además de que la SEDEMA no solicitó al promovente que hiciera una estimación sobre dicha generación y permitió que se iniciara la construcción del Metrobús Reforma sin el Plan de Manejo de Residuos correspondiente.

Por su parte, el Secretariado, en su Determinación 14(1)(2), solicita una respuesta del Gobierno de México en relación con los Artículos 150 y 151 Bis, fracción III, de la LGEEPA; 7, fracción IX; 9, fracciones III, IV, V y VI; 31, fracciones I a VII, y 42 de la LGPGIR; 16; 17; 20; 21; 24; 26 y 29 del Reglamento de la LGPGIR; 12 a 24 de la LRS; y la NADF-007.

B) Respuesta de Parte

Contrario a lo que afirman los Peticionarios, la SEDEMA, derivado de la Condicionante 1.0 de la AIA y mediante Acuerdo Administrativo No. SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017 del 14 de julio de 2017, una copia del cual se acompaña a la presente Respuesta de Parte como **Anexo "F"**, autorizó el *Plan de Manejo de Residuos de la Construcción y Demolición* ("Plan de Manejo"), en el cual se aprobó el volumen a generarse en metros cúbicos por la demolición y la preparación del sitio, así como por la excavación y construcción del proyecto Metrobús Reforma en conformidad con la NADF-007 y la NOM-161, condicionando la separación de residuos generados de acuerdo con la clasificación, A, B, C, D y F y su almacenamiento temporal clasificado, debiendo presentar registros fotográficos que lo acrediten, sobre lo cual el promovente presentó la siguiente información:

Clasificación del Residuo	Volumen Generado (m2)		Sitio de Acopio	Dirección del Sitio
	Demolición	Preparación del sitio, excavación y construcción		
A Provenientes de concretos hidráulicos y morteros	9,898.48		Concretos Reciclados, S.A. de C.V.	Avenida del Árbol No.106, colonia El Triángulo, Delegación Iztapalapa
B Mezclados				
C Provenientes de fresado de concreto asfáltico	25,596.40		El Arenal	Camino a Ayotzingo S/N, Santa Catarina Ayotzingo, Municipio de Chalco, Estado de México
D Residuos de excavación		31,094.09		
Total, m2	**34,494.89**	**31,094.09**		**65,588.98**

Adicionalmente a lo anterior, la SEDEMA autorizó el Plan de Manejo y, con fundamento en las secciones 8.1, 8.2, 8.3 y 8.4 de la NADF-007, impuso las siguientes obligaciones de reporte al promovente:

- Presentar de forma trimestral los manifiestos de entrega-transporte-recepción de los residuos conforme a lo estipulado en el Plan de Manejo.

- Solicitar la aprobación de la SEDEMA en caso de que se desee cambiar alguno de los sitios autorizados para el aprovechamiento y/o disposición final de los residuos.

- Informar a la SEDEMA las medidas implementadas para el cumplimiento de la NADF-007, anexando pruebas documentales que acrediten el manejo y disposición de residuos de la construcción generados durante el avance del proyecto Metrobús Reforma.

Los Peticionarios citan los Artículos 12 a 24 de la LRS, de los cuales sólo el Artículo 21y el Artículo 23, fracción I, resultan relevantes para la materia de la Petición. El resto de los artículos se refieren a asuntos como programas relacionados con el servicio de limpia, la prestación de servicios de limpia, incentivos económicos para la reducción de residuos, sistemas y mecanismos de intercambio de residuos, etc. Por su parte, el Artículo 21 de la LRS establece la propiedad sobre los residuos para sus generadores y la responsabilidad por el manejo integral de los mismos. Asimismo, el Artículo 23, fracción I, establece la obligación de instrumentar planes de manejo de los residuos de manejo especial generados durante sus procesos de producción.

El procedimiento de evaluación de impacto ambiental materia de la Petición se refiere a la construcción del Metrobús Reforma conforme al Expediente DEIA-ME-1588/2016. La evaluación del impacto ambiental de la construcción del Metrobús Reforma evaluó correctamente la generación de residuos relacionados con dicha obra. Al respecto, las autoridades de la Ciudad de México establecieron como condicionante de la AIA el que se presentara para su aprobación un plan de manejo de residuos de manejo especial, que son los residuos de competencia estatal a generarse por la misma. La construcción del Metrobús Reforma no implica la generación ni manejo de residuos peligrosos, los cuales son materia de la LGPGIR y competencia de la Federación. Consecuentemente, los Artículos de la LGEEPA y de la LGPGIR y su Reglamento citados por los Peticionarios no son aplicables a la materia de la Petición.

VI. RESPUESTA DE PARTE EN MATERIA DE EMISIONES A LA ATMÓSFERA PREVISTAS DEL PROYECTO METROBÚS REFORMA

A) Aseveraciones del Peticionario y Determinación del Secretariado

Los Peticionarios aseveran que no se está aplicando la legislación ambiental en materia de emisiones en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, ya que la SEDEMA no solicitó un estudio sobre las emisiones que se van a generar tanto en la construcción como en la operación de la Línea 7 del Metrobús Reforma, por lo que estiman que tanto las autoridades federales como de la Ciudad de México no están aplicando efectivamente la legislación ambiental correspondiente, con las consecuencias de contaminación al aire y daño a la salud de los habitantes de la Ciudad de México.

Por su parte, el Secretariado, en su Determinación 14(1)(2), solicita una respuesta del Gobierno de México en relación con los Artículos 109 Bis, párrafo segundo, y 110 de la LGEEPA en relación con las emisiones a la atmósfera previstas para el proyecto Metrobús Reforma.

B) Respuesta de Parte

La legislación ambiental sobre la cual el Secretariado solicita una respuesta dispone lo siguiente:

> ***Artículo 109 Bis.***
>
> …
>
> *Las personas físicas y morales responsables de fuentes contaminantes están obligadas a proporcionar la información, datos y documentos necesarios para la integración del registro. La información del registro se integrará con datos desagregados por sustancia y por fuente, anexando nombre y dirección de los establecimientos sujetos a registro.*
>
> ***Artículo 110.-*** *Para la protección a la atmósfera se considerarán los siguientes criterios:*
>
> ***I.*** *La calidad del aire debe ser satisfactoria en todos los asentamientos humanos y las regiones del país; y*
>
> ***II.*** *Las emisiones de contaminantes de la atmósfera, sean de fuentes artificiales o naturales, fijas o móviles, deben ser reducidas y controladas, para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico.*

En relación con las emisiones relativas a la construcción del proyecto Metrobús Reforma, la SEDEMA, durante el proceso de evaluación de impacto ambiental del mismo, en estricto cumplimiento de la Norma Ambiental NADF-018-AMBT-2009 *Que establece los Lineamientos Técnicos que deberán cumplir las personas que lleven a cabo obras de construcción y/o demolición en el Distrito Federal para prevenir las emisiones atmosféricas de partículas pm10 y menores* ("NADF-018"), misma que no fue citada por los Peticionarios ni respecto de la cual el Secretariado pide una respuesta, dictó las siguientes medidas de prevención, mitigación y compensación de los impactos ambientales a generarse durante la ejecución de dicho proyecto respecto de la emisión de partículas, además de exigir la realización de labores de demolición, excavación, carga y descarga, en horarios nocturnos:

- Con fundamento en los Artículo 9, fracción XXXVII; 133, fracción X y 186 de la LAPT, en caso de que se decrete una precontingencia o una contingencia ambiental, deberá suspender las obras y/o actividades que pudieran generar ozono, partículas

PM10 y/o menores, debiendo informar y acreditar las acciones realizadas durante el periodo de implementación de las mismas.

- Se deberán usar pinturas y recubrimientos libres de plomo y sin solventes; y se deberán colocar las protecciones necesarias para evitar que la radiación ultravioleta que emita la soldadura eléctrica sea visible desde el exterior de la zona de trabajo.

- Se deberá de cumplir con las especificaciones de la NADF-018, entre las que destacan las siguientes:

    - Colocar barreras contra el viento para evitar la dispersión de partículas.

    - Emplear cantidades mínimas para regar con agua tratada las zonas más susceptibles de generar partículas.

    - Instalar dispositivos de control que permitan la limpieza de los neumáticos de los vehículos que abandonan la zona de obras.

    - En caso de interrupción de la obra, se deberá de eliminar cualquier fuente que genere partículas.

    - Para minimizar las emisiones de ruido, gases y humos a la atmósfera, es necesario que el promovente exija a constructores y transportistas que cumplan con los tiempos de afinación y mantenimiento de los vehículos de carga, así como con los requerimientos del programa de verificación vehicular correspondiente.

    - El promovente deberá exigir a constructores y transportistas pagar los motores de los camiones cuando no se encuentren en uso.

    - Prohibición de que los constructores y transportistas estacionen vehículos de carga y descarga de materiales en calles aledañas al sitio de construcción.

    - Durante la construcción del proyecto, observar las disposiciones de las Normas Oficiales Mexicanas NOM-041-SEMARNAT-2015, NOM-045-SEMARNAT-2005 y NOM-050-SEMARNAT-1993.

- Implementar, en coordinación con la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, un sistema eficiente de desvío de tráfico por la realización de las obras, a fin de agilizar el tráfico afectado por las mismas.

- Coordinarse con la Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental para reubicar las cicloestaciones que se verán afectadas por las obras.

Por lo que hace a la generación de emisiones a la atmósfera por la operación del Metrobús Reforma, la operación del Metrobús Reforma traerá una reducción significativa a las emisiones a la atmósfera del orden de 19,000 (diecinueve mil) toneladas anuales de CO2 mediante el retiro de 180 (ciento ochenta) unidades de transporte obsoletas y su sustitución por 90 (noventa) unidades de doble piso y última tecnología, para transportar 130,000 (ciento treinta mil) personas al día, habilitando además 10 (diez) kilómetros de ciclovías, como consta en la Guía Técnica-Ambiental de los Autobuses de la Línea 7 que como **Anexo "G"** se acompaña a la presente Respuesta de Parte. Información adicional al respecto es consultable en la página electrónica http://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/L7.

Para lo anterior, el organismo público Metrobús ha llevado a cabo todas las gestiones para registrar ante la Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático a las líneas del Metrobús como mecanismos de desarrollo limpio. Derivado de dicho registro y para poder obtener los Certificados de Reducción de Emisiones, los proyectos están sometidos a un proceso de monitoreo, cálculo, reporte y verificación por una agencia verificadora acreditada por el Mecanismo de Desarrollo Limpio de dicha Convención conforme a las metodologías aprobadas por el Panel Intergubernamental para el Cambio Climático. Asimismo, los autobuses que circulan en la Línea 7 del Metrobús son certificados como *EPA16* que no sólo cumplen con la normatividad nacional que aplica a las fuentes móviles de emisiones, la NOM-044-SEMARNAT-2017*, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos no metano, hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno, partículas y amoniaco, provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores* ("NOM-044"), sino que su puesta en operación constituye un hito y un punto de referencia no sólo para la operación del transporte público de pasajeros, sino para el transporte de carga y para la industria automotriz en general, adelantando en tres años a lo establecido por la NOM-044 la introducción de la tecnología más limpia disponible en el mercado.

Por último, se señala que las emisiones de la flota del Metrobús Reforma han sido certificadas por el Consejo Internacional sobre Transporte Limpio como consta en el documento que como **Anexo "H"** se acompaña a la presente Respuesta de Parte.

VII. RESPUESTA DE PARTE EN MATERIA DE CAMBIO DE USO DE SUELO EN TERRENOS PRESUNTAMENTE FORESTALES COMO CONSECUENCIA DEL PROYECTO METROBÚS REFORMA

A) Aseveraciones del Peticionario y Determinación del Secretariado

Los Peticionarios aducen que la SOBSE omitió solicitar de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales la autorización de cambio de uso de suelo en terrenos forestales (CUSTF) y que, en consecuencia, existe una omisión de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente al no haber sancionado dicha omisión. Asimismo, los Peticionarios aducen que la CUTSF es necesaria toda vez que el trazado de la Línea 7 del Metrobús se desarrolla sobre el Paseo de la Reforma, el cual tiene el carácter de un bien cuyo dominio que ejerce la Federación conforme a lo dispuesto en la Ley General de Bienes Nacionales.

Por su parte, el Secretariado solicita una Respuesta de Parte del Gobierno de México en relación con la aplicación efectiva del Artículo 117 de la LGDFS y 122, fracción V, del Reglamento de la LGDFS.

B) Respuesta de Parte

En relación con la presunta omisión por parte de las autoridades del Gobierno de la Ciudad de México de solicitar y obtener de las autoridades ambientales federales una autorización de cambio de uso de suelo en terrenos forestales, el Gobierno de México resalta que para que las disposiciones de la LGDFS sean aplicables, es preciso determinar si un predio sustenta vegetación forestal y, si presenta vegetación forestal, si se actualizan o no las características y atributos biológicos previstos en el Artículo 7, fracciones XXV, XXVI, LX, y XLV de la LGDFS, así como en el Artículo2, fracciones V, XXXI y XL de su Reglamento.

En este caso, la vegetación situada a lo largo del trazo de la Línea 7 del Metrobús Reforma no cumple con las características de un terreno forestal y, por tanto, no se actualiza la obligación de solicitar y obtener la autorización para poder realizar el cambio de uso de suelo en terrenos forestales establecida por el Artículo 7, fracción V, de la LGDFS.

VIII. PROCEDIMIENTOS JUDICIALES PENDIENTES DE RESOLUCIÓN

Existe un juicio de amparo promovido por la Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C., uno de los Peticionarios, ante el Poder Judicial de la Federación. Dicho recurso se tramita actualmente bajo el Expediente 841/2017 ante el Juzgado 8º de Distrito en Materia Administrativa de la Ciudad de México. El juicio amparo mencionado coincide con la materia de la Petición. Es decir, entre el recurso de amparo y la Petición que se tramita bajo el Proceso SEM hay identidad de materia y de promovente.

Los actos reclamados en el mencionado juicio de amparo son, entre otros:

- La construcción del Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros de la Línea 7 del “Metrobús Reforma”.

- La afectación del Bosque de Chapultepec y Paseo de la Reforma con motivo de la construcción del Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros de la Línea 7 del "Metrobús Reforma".

- La tala de 640 (seiscientos cuarenta) árboles con motivo de la construcción del Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros de la Línea 7 del "Metrobús Reforma".

En el cuaderno principal de dicho Expediente existe programada una audiencia para el día 22 de junio de 2018, encontrándose pruebas pendientes de desahogo, entre las cuales figura una inspección judicial.

En el cuaderno incidental de dicho Expediente originalmente se concedió una suspensión provisional, la cual fue revocada en sesión del 15 de marzo de 2018 en la que el 18º Tribunal Colegiado dictó resolución del incidente de revisión 458/2017 en la que se determinó negar la suspensión definitiva con respecto al cese total de la construcción de la Línea 7 del Metrobús.

Asimismo, existen otros tres juicios de amparo actualmente en tramitación ante el Poder Judicial de la Federación en relación con diversos aspectos del Metrobús Reforma. En las páginas 13 a 15 del **Anexo "B"** de esta Respuesta de Parte se da cuenta de ellos y de su estado procesal.

IX. CONCLUSIONES

De la respuesta del Gobierno de México a las aseveraciones formuladas por los Peticionarios, se desprende lo siguiente:

- Al emitir la autorización en materia de impacto ambiental correspondiente a la construcción del proyecto Metrobús Reforma, las autoridades del Gobierno de la Ciudad de México se ciñeron estrictamente a la normatividad aplicable en la materia, así como a su competencia legal establecida en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, evaluando diversos impactos ambientales asociados con el mismo, incluyendo los relativos al arbolado, residuos, ruido, vegetación y áreas verdes, tomando en cuenta sus características y el lugar de su construcción y operación.

- En el proceso de evaluación y autorización del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma, las autoridades de la Ciudad de México aplicaron estrictamente los procesos de participación y consulta pública establecidos en la LAPT y en el RIAR. El hecho de que la ciudadanía no haya hecho uso oportuno de dichos mecanismos de participación y consulta de ninguna manera implica que la legislación correspondiente no haya sido aplicada efectivamente.

- Al autorizar el derribo, trasplante, poda y restitución de arbolado a ser afectado por la construcción del proyecto Metrobús Reforma, las autoridades de la Ciudad de México aplicaron estrictamente la normatividad aplicable a la materia, es decir, la LAPT y la NADF-001. Para la emisión de dicha autorización, la SEDEMA certificó y disminuyó el número original de árboles a ser afectados por la obra planteado por la SOBSE. Asimismo, sólo una fracción del número autorizado por la SEDEMA resultó afectado por la obra de construcción del Metrobús Reforma como lo constató la PAOT al ejercer sus facultades de verificación.

- La autorización en materia de impacto ambiental relativa a la construcción del Metrobús Reforma evaluó correctamente la generación de residuos relacionados con dicha obra. Las autoridades de la Ciudad de México establecieron como condicionante de la autorización correspondiente el que se presentara para su aprobación un Plan de Manejo de Residuos de Manejo Especial, el cual fue presentado por los promoventes del proyecto y cuyo cumplimiento ha sido materia de verificación e inspección. La construcción del Metrobús Reforma no implicó la generación ni manejo de residuos peligrosos, sino únicamente residuos que son considerados de "manejo especial" bajo la LGPGIR y la legislación de la Ciudad de México.

- Las autoridades de la Ciudad de México dictaron medidas apropiadas para la mitigación de emisiones generadas durante la construcción del Metrobús Reforma, en particular las actividades que pudieran generar ozono, partículas PM10 y/o menores. Asimismo, la operación del Metrobús Reforma implicará una reducción muy significativa de emisión de CO2 (del orden de 19,000 toneladas anuales), estando dicho proyecto inscrito, verificado y monitoreado bajo el mecanismo de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático. En la operación del Metrobús Reforma se emplean unidades de última tecnología que se encuentran avaladas internacionalmente y que superan los requisitos impuestos por la normatividad nacional para vehículos automotores.

- El arbolado que resultó afectado por la construcción del Metrobús Reforma no califica como un ecosistema forestal bajo la LGDFS y, por lo tanto, para su derribo no era necesaria la obtención de una autorización de cambio de uso de suelo de las autoridades federales competentes.

- Uno de los Peticionarios, la Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C., interpuso un juicio de amparo ante el Poder Judicial de la Federación, mismo que se encuentra pendiente de resolución. Al haber identidad entre el actor y la materia, dicho recurso califica como un *procedimiento judicial o administrativo* bajo el

Artículo 45(3)(a) del ACAAN para efectos del Artículo 14(3)(a) de dicho instrumento internacional.

En esta Respuesta de Parte, el Gobierno de México ha dado respuesta puntual a cada una de las cuestiones planteadas por los Peticionarios en su Petición, así como en la Determinación 14(1)(2) del Secretariado, esperando orientar al Peticionario y al público de Norteamérica respecto de la forma en que la legislación ambiental de la Parte es aplicada a los hechos concretos materia de la Petición.