A14/SEM/18-002/01/SUB
DISTRIBUCION: 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 púbico, 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 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, nos estamos desarrollando estudios jurídicos sobre patrimonio biocultural, biodiversidad, especies exóticas invasoras y apoya procesos de litigio socio-ambiental.

Domicilio: Calle Zempoala 374-1, Colonia Narvarte, Delegación Benito Juárez, Ciudad de México, CP. 03020.

Mail: 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, CP. 11560 CDMX, México

Mail: contacto@lavozdepolanco.org

II. Parte en cuestión

Gobierno federal mexicano, gobierno de la CDMX y autoridades de las delegaciones de la 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 (Jefe de Gobierno) en su calidad de ordenadora
i. Delegación Gustavo A. Madero (GAM) en su calidad de ordenadora
j. Delegación Cuauhtémoc, en su calidad de ordenadora
k. Delegación Miguel Hidalgo, en su calidad de ordenadora

III. Legislación ambiental[1]

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 Independientes[4]
- 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]
- TLCAN[9]

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 apartado D; 13 apartado A; 16 apartados A (numerales 4, 5, 8 y 9) y C (numeral 6); 53 apartado B (numeral 3, inciso b, fracciones XXII y XXIV); y 59 apartado B (numerales 1, 2 y 8 fr. II)

f. Leyes de la CDMX

- Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal (LAPT)[19]
- Ley de Movilidad (LM)[20]

---

[1] Se mantienen los nombres de la legislación local, entendiendo que todas las referencias al Distrito Federal se refieren a la ahora Ciudad de México
[2] Diario Oficial de la Federación (DOF) el 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: http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/documents/declaracionrio.htm (última consulta 21 de enero de 2018)
[8] DOF 12 de mayo de 1981.
[9] DOF 20 de diciembre de 1993.
[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 (última consulta el 23 de enero de 2018)
[19] GODF 26 de marzo de 2004

- 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]

h. Normas Oficiales Mexicanas (NOM)

- 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-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 fundándola 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 de la 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]

---

[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 d 2008
[29] DOF 1 de febrero de 2013
[30] GODF 1 de abril de 2016
[31] GODF 26 de febrero de 2015
[32] DOF 29 de septiembre de 1932
[33] GODF 2 de noviembre 2003
[34] GODF 11 de Julio de 2014

- 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 número SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (RIA)[38]
- Acuerdo administrativo No. SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017[39] (*Acuerdo de inicio SEDEMA)*

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 desconocía[40].

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 indican la ubicación 31 estaciones[43].

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 publicó en GODF la *Declaratoria de Necesidad* en donde la 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 contar[47].

---

[35] GODF 29 de junio de 2005. Ver: http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/AA_MBL7.pdf (última consulta 23 de enero de 2018)
[36] GODF 21 de junio de 2016. Ver: http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/Av_BOD_MBL7.pdf (última consulta 23 de enero de 2018)
[37] GODF 21 de junio de 2016. Ver: http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/DN_MBL7.pdf (última consulta 23 de enero de 2018)
[38] Metrobús CDMX. RIA. http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/RIA_MBL7.pdf (última consulta 23 de enero de 2018)
[39] Metrobús CDMX. Acuerdo administrativo No. SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017. http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/AADM.pdf (última consulta 23 de enero de 2018)
[40] Ver página: http://www.metrobus.cdmx.gob.mx/portal-ciudadano/informacion-linea-7 (última consulta 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.

Adicionalmente, se indica que el proyecto contará con 32 puntos de ascenso y descenso distribuidas a lo largo del corredor[48] (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".

El **30 de noviembre de 2016**, la SEDEMA emite Resolución de Impacto Ambiental número SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (RIA) en donde se resuelve la autorización condicionada en materia de impacto ambiental a favor del Promovente[52].

El **25 abril de 2017**, la SEDEMA emite Acuerdo administrativo No. 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 lndios 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 Chapultepec[53]; (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 2,439.43m^2 de área verde permanente y la restitución equivalente a la misma, lo más cercano posible al área de influencia del proyecto[54].

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 con reunión la Jefa delegacional de delegada de Miguel Hidalgo, la autoridad del sistema Metrobús y la Secretaria de Gobierno de la CDMX[55].

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, y diversas autoridades encargadas de la conservación del patrimonio cultural. Por violar los derechos humanos al medo ambiente sano, a la salud y culturales y el patrimonio histórico, cultural, arqueológico y urbanístico de los habitantes del país y, en especial, de los habitantes de la CDMX.[56]

---

[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 (última consulta 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.
[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.

El **1º 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 que:

> […] 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.
>
> […]

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,

> Persiste la suspensión definitiva con el fin de garantizar que no se afecten los otros 3 derechos de la suspensión definitiva:
>
> - Considerandos 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 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 5 actas de hechos[58] 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 maneral 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.

[57] Acuerdo de admisión. P. 3.

[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

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, áreas naturales protegidas, emisiones a la atmósfera y de gases de efecto invernadero, manejo de residuos, gestión ambiental, impacto ambiental, consulta indígena, 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.

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 despende la suspensión definitiva del mismo 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 están decididos a que se construya el proyecto a pesar de la ilegalidad son las declaraciones del Jefe de Gobierno 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 amenace 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 México [60]

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;

---

[59] https://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 apartado D; 13 apartado A; 16 apartados A (numerales 4, 5, 8 y 9) y C (numeral 6); 53 apartado B (numeral 3, inciso b, fracciones XXII y XXIV); y 59 apartado B (numerales 1, 2 y 8 fr. 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 (apartado 1, c); y 1114 del TLCAN. Artículo 13 de la LAPT.
Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental: Todas las autoridades de mencionadas en la sección "II. Parte en cuestión".

estudios de impacto de flora y fauna; características ambientales de las unidades de Metrobús; impacto en la ANP de Chapultepec, entre otros), e (ii) información sobre el proyecto que tuvo que haber solicitado al Promovente 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 de: "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."

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 el que tiene el carácter de un bien cuyo dominio que ejerce la Federación conforme a lo dispuesto en la LGBN. El no contar con dicha autorización contribuye a la perdida 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 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 estudio[63] al que hacen referencia tanto el *Aviso de balance de oferta y demanda* y la *Declaratoria de Necesidad,* el cual se no justifica las características técnicas de las unidades de 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.

---

[61] **Fundamento legal:** Artículos 58, fracción I y 117 de la LGDFS. Artículo 122 del RLGDFS. Artículos 6, fr. II; 7, fr. 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, fr. 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

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 análisis [64]

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.

Esto es porque el promovente entregó información incoherente, incompleta, desarticulada, sin conclusiones claras y en parcialidades, es decir; el promovente no entrego 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, y/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 EIA [65]

Además, como se señala en la RIA, el promovente no presenta trazo definitivo y se observa en la RIA que se subsana información faltante[66].

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…"

[64] **Fundamento legal:** Artículos 5º, 19, 44 a 52, 52 bis, 53, 93 Bis 1, 107, 111, y 112, fr. VIII de la LAPT. Artículos 3, fr. VI, XIII, XV, XVII, XXIX, y XXXI; 4; 6, C), D) 131, 14, 41, 44, 50, 52, 54, 62 al 64 del RIAR.
Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental: SOBSE y SEDEMA

[65] **Fundamento legal:** Artículos 5º, 19, 44 a 52, 52 bis, 53, 93 Bis 1, 107, 111, y 112, fr. VIII de la LAPT. Artículos 3, fr. VI, XIII, XV, XVII, XXIX, y XXXI; 4; 6, C), D) 131, 14, 41, 44, 50, 52, 54, 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. https://goo.gl/Qgc8US

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.

iii. La EIA tuvo que incluir el impacto urbano [67]

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 consulta [68]

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 RIA[69]

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

i. Incumplimiento de la condicionante 1.0 de la RIA

Se inició la obra son 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

[67] **Fundamento legal:** Artículos 5 y 45 de la LAPT. Artículos 3, fr. XIV; 7, fr. XVII;63, 64; 87, fr. 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. Artículo 45, 46, 53, fr. III; 57, 58 y 60 del RIAR.
Autoridades que no aplicaron efectivamente la legislación ambiental: SOBSE y SEDEMA
[69] **Fundamento legal:** Artículos 9º, fr. 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

Se inicio 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.

F. Daño al medio ambiente y a la salud de los habitantes de la Ciudad de México por la tala de seiscientos cuarenta árboles[70]

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

G. Daño al medio ambiente por la omisión en la aplicación de la legislación ambiental de la AVA del Bosque de Chapultepec[71]

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 resientes, se han tenido de implementar medidas drásticas para disminuir el uso de los automotores como la publicación de la Norma emergente de verificación vehicular publicada en 2016[72]. 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 atmosférica[73].

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 rurales[74].

En México se producen cerca de 9,300 muertes al año asociadas con la contaminación del aire[75]. 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

---

[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 GAM, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.

[71] **Fundamento legal:** Artículo 4o de la Constitución. Artículo 13 apartado A de la Constitución CDMX. Artículos 3º, fr. II; 7º, fr. V, 45, y 46, fr. IX y párrafo tercero de la LGEEPA. Artículo 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.* Ver: http://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. http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/es/

[74] Stroke. *Long-Term Exposure to Fine Particulate Matter, Residential Proximity to Major Roads and Measures of Brain Structure* 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. http://www.cemda.org.mx/wp-content/uploads/2016/05/Los-Derechos-Humanos-y-la-calidad-dei-aire-en-Me%CC%81xico.pdf

causan ausentismo laboral, cuestión que provoca pérdidas económicas para las familias y para el país[76].

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].

El Bosque de Chapultepec no sólo provee oxígeno y limpia el aire de la CDMX, sino, como también proporciona los siguientes servicios ambientales: (i) regulación de la temperatura y de la humedad, (ii) el control del ruido, (iii) la recarga de mantos acuíferos, (iv) la captura de los contaminantes atmosféricos, y (v) la conservación de valores escénicos y paisajísticos; aunado a la preservación del valor histórico, cultural, turístico y recreativo de la zona[78].

Por esta razón, desde 1932 se reconocido 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 donde se reconocen sus los antecedentes artísticos y en 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 UNESCO[79].

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 integral[80]. 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 área[81]. Por lo que en el decreto se señala claramente que se sólo se pueden realizar acciones de restauración y rehabilitación en toda el área declarada[82].

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 de 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 de la 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.

---

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

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

[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: http://www.contraloriadf.gob.mx/prontuario/vigente/466.htm

[79] http://whc.unesco.org/en/tentativelists/1273/

[80] Considerando octavo del *Decreto por el que se declara como Área de Valor Ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec* del 2 de noviembre de 2003.

[81] Considerando décimo tercero del *Decreto por el que se declara como Área de Valor Ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec* del 2 de noviembre de 2003.

[82] Considerando sexto del *Decreto por el que se declara como Área de Valor Ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec* del 2 de noviembre de 2003.

[83] Artículo Primero del *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*

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.

H. Daño al medio ambiente por la omisión en la aplicación de la legislación ambiental del manejo de residuos peligrosos, de manejo especial y sólidos urbanos [84]

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 los Plan de Manejos 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 de las emisiones a la atmósfera y gases y compuestos de efecto invernadero[85]

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 la consulta indígena[86]

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 LPC[87]. Además, de que se presentó un peritaje antropológico en el que se indican las comunidades y indígenas y pueblos originarios afectados en sus derechos ambientales por la construcción de la Línea 7 del Metrobús.

---

[84] **Fundamento legal:** Artículos 3º, fr. XXXIII; 5º, fr. VI; 7º, fr. IV; 11, fr. II; 109 BIS, 134, fr. II; 135, 150, y 151 BIS de la LGEEPA. Artículos 1, 5, fr. X, XVII, XXI, XXIX, XXX, XXXI, XXXII, XXXIII; 6, 7, 9, 31 y 42 de la LGPGIR. Artículos 2, 16, 17, 20, 21, 24, 26, 29 del RLGPGIR. Artículos 3°, fr. XXV, XXXIV, XXXVII y XXXVIII; 6º, 9º, 10º y 59 de la LRS. Artículos 2º, fr. VII y XXIV; 3º, 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 8º, fr. III; 109 BIS y 110 de la LGEEPA. Artículo 87 de la LGCC. Artículos 8º, fr. 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 apartado A 4 y 9 y apartado B 4; 25 apartado A 6 y F; y 26 apartado A de la Constitución de la CDMX. Artículos 85, fr. VI; 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 GAM, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo

[87] Instituto Electoral del Distrito Federal. *Catálogo de Colonias y Pueblos.* http://www.iedf.org.mx/index.php/elecciones/geografia-electoral-00/174-catalogo-de-colonias-y-pueblos/1350-catalogo-de-colonias-y-pueblos. (última consulta 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) 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