Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental
Notificación del Secretariado de conformidad con el artículo 15(1) del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte

Peticionarias: **Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C.**
La Voz de Polanco, A.C.
Parte: Estados Unidos Mexicanos
Fecha de recepción: 2 de febrero de 2018
Fecha de la determinación: 17 de diciembre de 2018
Núm. de petición: **SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*)**

Resumen Ejecutivo

El 2 de febrero de 2018 el Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental recibió la petición SEM-18-002 en la que se asevera que el gobierno de la Ciudad de México omite la correcta atención de los impactos ambientales del proyecto Metrobús Reforma al no haber instrumentado adecuadamente el proceso de evaluación de impacto ambiental del proyecto. Luego de la determinación del Secretariado en la que solicitó una respuesta a México, el 25 de julio de 2018 México presentó su respuesta en la que se refirió a las aseveraciones de las peticionarias referidas en el encabezado (las "Peticionarias") y presentó una notificación sobre recursos pendientes de resolverse respecto de ciertas aseveraciones.

Respecto del proceso de evaluación del impacto ambiental, México sostiene que dicho procedimiento se pone en marcha por la Secretaría de Medio Ambiente de la Ciudad de México (Sedema) a solicitud del promovente del proyecto y que la legislación ambiental en cuestión no comprende un catálogo de impactos ambientales que deban considerarse (véase párrafo 29 *infra*).

Por otro lado, las Peticionarias aseveran que la legislación aplicable exige que el proponente del proyecto prepare una manifestación de impacto ambiental (MIA) en la que se asientan los impactos de la obra o actividad del proyecto correspondiente. En este caso, el proponente del proyecto es la Secretaría de Obras y Servicios Públicos (Sobse). Las Peticionarias también sostienen que con base en la MIA la autoridad competente para autorizar el proyecto (en este caso la Sedema) puede otorgar o negar la autorización de impacto ambiental del proyecto con base en la información contenida en la MIA (párrafo 32 *infra*). Las Peticionarias señalan que la MIA del proyecto Metrobús Reforma —la cual comprende la evaluación de los impactos— y la autorización respectiva, no cumplen con la legislación ambiental aplicable.

Con base en la petición y la respuesta de México, incluyendo los documentos sometidos por la Sedema al punto de contacto en México, el Secretariado llegó a la conclusión de que hay cuestiones centrales abiertas respecto del procedimiento de evaluación del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma y considera que la petición SEM-18-002 amerita la preparación de un expediente de hechos a este respecto. El Secretariado estima por otro lado que el resto de las aseveraciones de la petición no ameritan la preparación de un expediente de hechos. En conformidad con el Articulo 15(1) de Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte, el Secretariado expone su razonamiento al Consejo en la presente notificación.

I. INTRODUCCIÓN

1. Los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN o el "Acuerdo") establecen un proceso que permite a cualquier persona u organización sin vinculación gubernamental que resida o esté establecida en Canadá, Estados Unidos o México presentar una petición en la que se asevere que una Parte del ACAAN está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental (proceso SEM por sus siglas en inglés). El Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (el "Secretariado" de la "CCA")[1] examina inicialmente las peticiones con base en los requisitos establecidos en el artículo 14(1) del ACAAN. Cuando el Secretariado considera que una petición cumple con tales requisitos, entonces determina, conforme a lo señalado en el artículo 14(2), si la petición amerita una respuesta de la Parte en cuestión. A la luz de cualquier respuesta de la Parte —si la hubiere— y en conformidad con el ACAAN, el Secretariado determina si el asunto amerita la elaboración de un expediente de hechos y, de ser así, lo notifica al Consejo, exponiendo sus razones en apego al artículo 15(1); en caso contrario, el trámite de la petición se da por concluido.[2]

2. El 2 de febrero de 2018, las organizaciones Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C. y La Voz de Polanco, A.C. (en lo sucesivo las "Peticionarias") presentaron una petición ante el Secretariado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14(1) del ACAAN. Las Peticionarias aseveran que las autorizaciones, permisos y concesiones de la línea 7 del Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros Metrobús Reforma (en adelante "proyecto Metrobús Reforma"), promovido por el gobierno mismo de la Ciudad de México, se han otorgado "de forma opaca y en la ilegalidad". Sostienen, en particular, que no se siguió el procedimiento establecido en la ley para la evaluación de los impactos ambientales del proyecto. El Secretariado hace notar que el proyecto Metrobús Reforma se encuentra actualmente en operación por parte de las autoridades de la Ciudad de México (Véase la figura, en la que se ilustra el trazo del proyecto.)

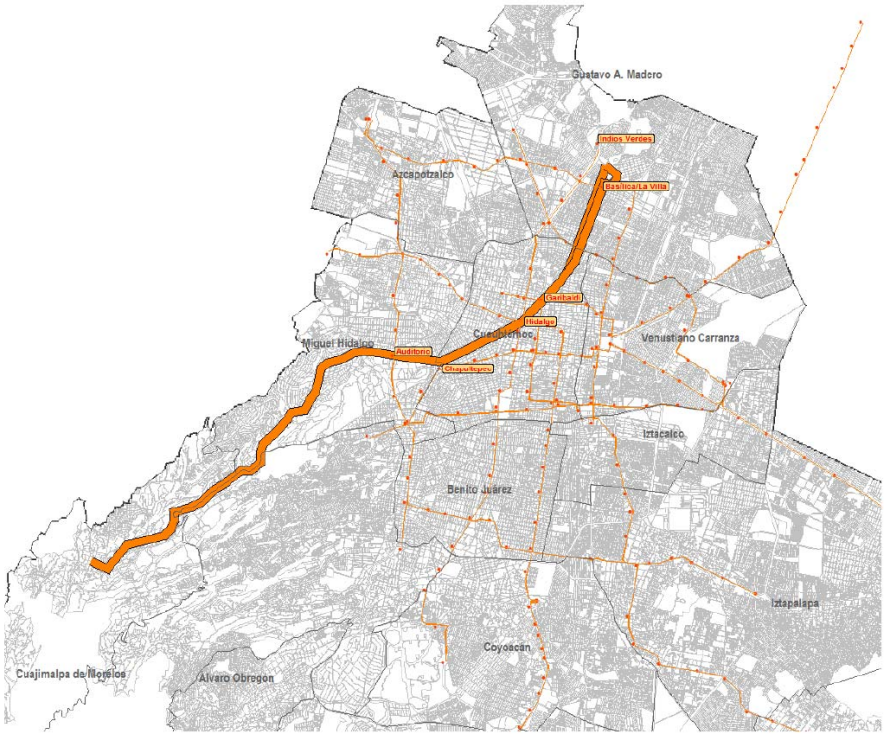
3. Entre otras aseveraciones que se exponen en la petición, los Peticionarias sostienen que la legislación en cuestión requiere que la manifestación de impacto ambiental (MIA) del proyecto debe ser preparada por el promovente del proyecto, es decir la Secretaría de Obras Publicas y Servicios (Sobse). Sostienen que la MIA comprende la evaluación de los impactos ambientales que se someten a revisión de la Secretaría de Medio Ambiente de la Ciudad de México (Sedema). A la luz de los impactos manifestados, la Sedema puede emitir una autorización en materia de impacto ambiental (AIA). Las Peticionarias sostienen que la MIA fue deficiente que la AIA no debió haberse emitido respecto del proyecto Metrobús Reforma.

---

[1] La Comisión para la Cooperación Ambiental se creó en 1994 al amparo del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN), firmado por Canadá, Estados Unidos y México (las "Partes"). Los órganos que constituyen la CCA son el Consejo, el Secretariado y el Comité Consultivo Público Conjunto.

[2] Para conocer más detalles relativos a las diversas fases del proceso, así como las determinaciones y expedientes de hechos del Secretariado, consúltese el sitio web de la CCA, en: <www.cec.org/peticiones>.

Figura 1. Trazo de la línea 7 del proyecto Metrobús Reforma



Fuente: Estudio de Transporte Público del Corredor Reforma, Metrobús/Cetran (sin fecha).

4. En la petición SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*) se afirma que México está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (la "Constitución"); la Constitución Política de la Ciudad de México; la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA); la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal (LAPT); tratados internacionales suscritos por México; leyes generales de aplicación federal en materia de desarrollo forestal, gestión integral de residuos y cambio climático, entre otros instrumentos normativos; legislación de la Ciudad de México (CDMX) en materia de movilidad, desarrollo urbano y residuos sólidos, entre otros aspectos; normas oficiales mexicanas, y normas ambientales de la CDMX, así como diversos decretos y avisos de carácter administrativo.

5. El 1 de mayo de 2018, el Secretariado determinó que la petición era admisible conforme al artículo 14(1) y solicitó a México una respuesta de acuerdo con el artículo 14(2) del ACAAN sobre aplicación efectiva de las siguientes disposiciones citadas en la petición:[3]

   a. Respecto de la evaluación del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma:

[3] SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*), Determinación conforme a los artículos 14(1) y (2) (1 de mayo de 2018), §91.

i. artículos 44; 46: fracciones III, IV 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. artículos 6, incisos C y D: fracciones I y II (núm. 131); 14; 41; 44; 50; 52; 54; 62, y 63 del Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo (**RIAR**), y

iii. artículo **7**: fracción V de la **Ley de Movilidad**;

b. Respecto de la participación del público durante la evaluación del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma:

i. artículos 6, 7 y 8 del Convenio 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes (**Convenio 169 de la OIT**);

ii. artículos 13 y 85: fracción VI de la **LAPT**;

iii. artículos 45, 53: fracción III, 57, 58 y 60 del **RIAR**, y

c. Respecto del manejo de vegetación y arbolado previsto para la construcción del proyecto Metrobús Reforma, así como la protección del suelo y la realización de actividades en superficies asentadas en áreas de valor ambiental (AVA) o áreas naturales protegidas (ANP) colindantes al proyecto:

i. artículo 134: fracción II de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (**LGEEPA**);

ii. artículos 88 *bis* 1, 89 *bis*, 93 *bis* 1 y 105: fracción III de la **LAPT**, y

iii. 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**).

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

i. artículos 150 y 151 *bis*: fracción III de la **LGEEPA**;

ii. 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. artículos 16, 17, 20, 21, 24, 26 y 29 del **Reglamento de la LGPGIR**;

iv. artículos 12 a 24 de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal (**LRS**);

v. 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 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 proyecto Metrobús Reforma:

i. artículos 109 *bis* párrafo segundo y 110 de la LGEEPA.

f. Respecto del cambio de uso de suelo en terrenos presuntamente forestales para el proyecto Metrobús Reforma:

i. artículo 117 de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable (**LGDFS**), y

ii. artículo 122: fracción V del **Reglamento de la LGDFS**.

6. El 25 de julio de 2018 el Secretariado recibió la respuesta del gobierno de México, en la que se sostiene que las autoridades del gobierno de la CDMX "se ciñeron estrictamente a la normatividad aplicable en la materia" y que actuaron dentro del marco normativo que les otorga facultades para emitir la AIA.[4] México señala que durante el proceso de evaluación de impacto ambiental se aplicaron los procesos de participación y consulta pública de la LAPT y del RIAR; se evaluó en forma correcta la generación de residuos relacionados con las obras, y se establecieron medidas para mitigar las emisiones atmosféricas.[5] Plantea, además, que para emitir la AIA, la Sedema "certificó y disminuyó el número original de árboles a ser afectados por la obra".[6] Asimismo, la Parte afirma que una de las Peticionarias interpuso un juicio de amparo, el cual coincide con la materia de la petición.[7]

7. Tras examinar la petición a la luz de la respuesta en apego al artículo 15(1) del Acuerdo, y con base en las *Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental conforme a los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte* (las "Directrices"), el Secretariado considera que la petición SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*) amerita la preparación de un expediente de hechos en lo concerniente a la aseveración sobre la evaluación del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma (véase el párrafo 5(a)(i) y (ii) *supra*). El Secretariado encuentra además que el resto de las aseveraciones no ameritan la preparación de un expediente de hechos. El razonamiento del Secretariado se expone a continuación.

II. ANÁLISIS

A) Cuestiones preliminares

8. El mecanismo de peticiones prevé que una Parte del ACAAN notifique "si el asunto es materia de un procedimiento judicial o administrativo pendiente de resolución, en cuyo caso el Secretariado no continuará con el trámite", en conformidad con el inciso (a) del artículo 14(3) del ACAAN. Asimismo, el mecanismo prevé que, en su repuesta, la Parte señale si el asunto ha sido previamente materia de un procedimiento judicial o administrativo o, bien, si existen recursos internos relacionados con el asunto que estén al alcance de la persona u organización que presenta la petición.[8] En este apartado, el

[4] Respuesta, p. 28.
[5] *Ibid.*, pp. 28-29.
[6] *Ibid.*, p. 29.
[7] *Idem*.

Secretariado realiza el análisis correspondiente, guiándose por la definición de "procedimiento judicial o administrativo" del artículo 45(3) del ACAAN.

9. Un procedimiento judicial o administrativo se define en términos del artículo 45(3)(a) del ACAAN como:

> [U]na actuación judicial, cuasi judicial o administrativa realizada por una Parte de manera oportuna y conforme a su legislación. Dichas actuaciones comprenden: la mediación; el arbitraje; la expedición de una licencia, permiso, o autorización; la obtención de una promesa de cumplimiento voluntario o un acuerdo de cumplimiento; la solicitud de sanciones o de medidas de reparación en un foro administrativo o judicial; la expedición de una resolución administrativa [...]

i) Acciones de aplicación instrumentadas por la Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México

10. México notificó al Secretariado la existencia de procedimientos administrativos instrumentados por la Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México (PAOT), así como diversas acciones orientadas a la aplicación de la legislación ambiental en cuestión.

11. El 20 de julio de 2015 la PAOT inició una investigación de oficio por los presuntos incumplimientos en materia ambiental del proyecto Metrobús Reforma. Asimismo, dicha procuraduría recibió cerca de 15 denuncias ciudadanas relacionadas con las actividades del proyecto. De acuerdo con la información recibida de México, la PAOT realizó 26 reconocimientos de hechos, es decir, diligencias mediante las cuales se verifica el cumplimiento de las obligaciones jurídicas en materia ambiental y del ordenamiento territorial. La PAOT verificó, además, el cumplimiento de condicionantes de la AIA del proyecto respecto del arbolado, áreas verdes, ruido y emisión de partículas a la atmósfera.[9]

12. En el oficio emitido por la PAOT[10] señala la existencia de actividades que no le corresponde realizar, tales como la evaluación del impacto ambiental y cuestiones relativas a la participación del público y la consulta pública, por quedar éstas fuera de su ámbito de competencia.[11]

13. Si bien las investigaciones de la PAOT buscaron el cumplimiento de condicionantes del proyecto en materia de impacto ambiental, las actividades instrumentadas por la PAOT no dieron origen a algún procedimiento judicial o administrativo, según se define en el artículo 45(3)(a) del ACAAN, de manera que, por sí mismas, no constituyen razón suficiente para dar por terminado el proceso de la petición. Con todo, la información proporcionada por México sirve para constatar que la autoridad local realizó acciones para verificar el cumplimiento de las condicionantes en materia de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma.

---

[8] ACAAN, artículo 14(3)(b).
[9] PAOT, Oficio de la Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México, PAOT-05-300/500-599-2018 (15 de junio de 2018), p. 2.
[10] *Idem*.
[11] *Ibid*., p. 9.

ii) Recurso de amparo interpuesto por una de las Peticionarias

14. México notificó, además, la existencia de un recurso de amparo promovido por una de las Peticionarias y que se encuentra en trámite bajo el expediente núm. 841/2017 ante el Juzgado 8º de Distrito en Materia Administrativa en la Ciudad de México.[12] México argumenta que la materia de este recurso coincide con el asunto planteado en la petición SEM-18-002 porque se reclaman, entre otros actos, la construcción del proyecto Metrobús Reforma; la consecuente afectación al Bosque de Chapultepec y el Paseo de la Reforma, y el derribo de 640 árboles con motivo de la construcción del proyecto.[13]

15. El recurso de amparo promovido por una de las Peticionarias en efecto constituye formalmente una actuación judicial en los términos del artículo 45(3)(a) del ACAAN, toda vez que, mediante el juicio de amparo, se buscan medidas de reparación en un foro judicial.

16. El Secretariado estima, sin embargo, que la materia del juicio de amparo notificado coincide sólo parcialmente con el asunto de la petición, en particular con las aseveraciones sobre la aplicación efectiva de las disposiciones pertinentes al manejo de vegetación y arbolado y a la realización de actividades en el AVA colindante con el proyecto, a saber: artículo 134: fracción II de la LGEEPA; artículos 88 *bis* 1, 89 *bis*, 93 *bis* 1 y 105: fracción III de la LAPT, y la norma NADF-001. Si bien la información ofrecida en la respuesta de México a este respecto se presenta más adelante en la presente notificación (véase el inciso iii del apartado B), el Secretariado considera que no debe continuar con el análisis de estos elementos de la petición.

17. La notificación de México conforme al artículo 14(3)(a) no brinda mayor información sobre si el resto de las cuestiones planteadas por las Peticionarias están sujetas a un recurso pendiente de resolver, en particular: el proceso de evaluación del impacto ambiental; la participación del público; la realización de obras colindantes a un AVA; la preparación de planes de manejo de residuos peligrosos y residuos sólidos; la estimación de emisiones a la atmósfera, y el cambio de uso de suelo en terrenos forestales. En virtud de ello, el Secretariado determina continuar con su análisis.

B) Sobre el resto de las aseveraciones de la petición SEM-18-002

18. El Secretariado procede a considerar si, a la luz de la respuesta de México, se amerita la elaboración de un expediente de hechos.

i) Preparación de una manifestación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma

19. Las Peticionarias sostienen que en el caso del proyecto Metrobús Reforma no se respetó el procedimiento que la ley establece en la preparación de la manifestación de impacto ambiental del proyecto propuesto por la Sobse. Las Peticionarias aseveran que la MIA presentada por la Sobse no presentó información suficiente para identificar las medidas necesarias a fin de evitar y reducir los impactos negativos para el medio ambiente derivados del proyecto. Señalan que el promovente del proyecto (el propio gobierno de la CDMX a través de la Sobse): "entregó información incoherente, incompleta, desarticulada,

[12] *Ibid*, p. 11.
[13] Respuesta, pp. 27-28.

sin conclusiones claras y en parcialidades".[14] De acuerdo con las Peticionarias, en la MIA del proyecto no se consideraron los impactos en materia de: contaminación del agua, aire y suelo; generación de vibraciones; modificación de la topografía; modificación del paisaje urbano; modificación de la configuración de áreas verdes; reducción de superficies con cobertura vegetal; desplazamiento de fauna urbana, y destrucción del hábitat urbano e impacto urbano.[15] Las Peticionarias aseveran que, al momento de presentarse la MIA, el proyecto no contaba siquiera con el trazo definitivo de las obras.[16]

20. Las Peticionarias afirman, además, que "se subsanaron trámites previos que el gobierno de la CDMX tuvo que haber realizado antes de solicitar la EIA [evaluación del impacto ambiental del proyecto]".[17] Citan como ejemplo el hecho de que fue la autoridad ambiental (en este caso la Sedema), y no el promovente del proyecto, quien realizó el cuadro de distribución de áreas con base en sus propios cálculos. En materia de emisiones, las Peticionarias resaltan el que la propia Sedema se haya obligado a realizar las estimaciones, en lugar de que dicha condicionante fuera impuesta al promovente del proyecto.[18]

21. Por otra parte, además de plantear las supuestas deficiencias en la MIA del proyecto, las Peticionarias sostienen que el promovente dio inicio a las obras sin haber instrumentado las acciones previas requeridas a fin de cumplir con las condicionantes incluidas en la autorización del proyecto.

La respuesta de México

22. Respecto de algunas de las disposiciones citadas en la petición en relación con la evaluación del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma, México argumenta que: no son aplicables al proyecto (LAPT, artículos 48, 111 y 112; RIAR, artículos 6 [incisos C y D: fracciones I y II], 14 y 63); que algunas de estas disposiciones establecen una facultad potestativa (LAPT, artículo 52 *bis*; RIAR, artículo 52), o bien no constituyen legislación ambiental (Ley de Movilidad, artículo 7: fracción V).

23. México también argumenta que la superficie donde se realiza el proyecto Metrobús Reforma es suelo urbano que cuenta con infraestructura y equipamiento urbanos, por lo que no presta servicios ambientales ni está sujeto a regulación especial como ocurre con el suelo de conservación, de manera que los artículos 111 y 112 de la LAPT no resultan aplicables. En efecto, de la información de la respuesta se desprende que el proyecto Metrobús Reforma se realiza sobre un área totalmente urbanizada que no es susceptible de ser conservada, restaurada, protegida o aprovechada en forma sustentable, y de ahí que dichos artículos ciertamente no sean aplicables.

24. Sobre los artículos 48 de la LAPT y 6 incisos C y D: fracciones I y II, y 14 del RIAR, referentes a las condiciones aplicables a los proyectos que se desarrollen en un ANP o un AVA o que colinden con un ANP, México argumenta que se trata de disposiciones no aplicables porque el proyecto no se localiza dentro de un ANP o un AVA, ni tampoco es

[14] Petición, p. 10.
[15] *Idem*.
[16] *Idem*.
[17] *Idem.*
[18] *Ibid*., p. 11.

colindante con un ANP.[19] Por lo anterior, el Secretariado determina que estas disposiciones (48 de la LAPT y 6 incisos C y D: fracciones I y II, y 14 del RIAR) no ameritan análisis ulterior (véanse además los párrafos 48-54 *infra*).

25. Respecto del artículo 63 del RIAR, México considera que no debe calificar para su análisis puesto que se refiere a actividades riesgosas, lo cual no es el caso del proyecto Metrobús Reforma. El Secretariado determina que, en efecto, esta disposición no amerita mayor análisis pues nada en la petición sugiere que el proyecto involucre actividades riesgosas.

26. Por cuanto a los artículos 52 *bis* de la LAPT y 52 del RIAR, que establecen la facultad potestativa de realizar visitas o reconocimientos técnicos, el Secretariado observa que —independientemente del carácter que ambas normativas puedan tener—, en efecto, la PAOT realizó 26 reconocimientos de hechos y actuaciones para constatar el cumplimiento de disposiciones en materia ambiental y de ordenamiento territorial,[20] por lo cual el Secretariado determina que no se amerita un expediente de hechos a ese respecto.

27. México sostiene que contrario a la apreciación del Secretariado, el artículo 7: fracción V de la Ley de Movilidad no es legislación ambiental porque la disposición establece criterios que las autoridades deben considerar para regular cuestiones relativas a la movilidad en la Ciudad de México y no tiene como propósito principal el cuidado del medio ambiente. El Secretariado coincide con ello y, por ende, modifica su determinación en el sen tido de no considerar para ulterior análisis tal normativa.

La aseveración sobre la preparación de una MIA amerita la preparación de un expediente de hechos

28. El Secretariado considera que se amerita la preparación de un expediente de hechos en torno a la aplicación efectiva de disposiciones de la LAPT y el RIAR concernientes a la preparación de una manifestación de impacto ambiental. El razonamiento del Secretariado al respecto se expone en los siguientes párrafos.

29. Por cuanto a las supuestas deficiencias en la MIA, México argumenta que "el procedimiento de evaluación del impacto ambiental en la Ciudad de México se realiza a solicitud de los interesados en realizar un programa, obra o actividad" y que "de los artículos de la LAPT aducidos por las Peticionarias […] 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"

30. De acuerdo con la respuesta de México, la autoridad competente —la Sedema— realiza— con base en la información presentada por el solicitante o promovente en la MIA— la evaluación de los efectos en el medio ambiente derivados de obras o actividades sujetas a evaluación de impacto ambiental en virtud del artículo 46 de la LAPT.[21] México señala también que ninguna de las distintas etapas relacionadas con el procedimiento de evaluación del impacto ambiental en el artículo 47: fracción V de la LAPT se incluye un catálogo de impactos ambientales. México sostiene sin embargo que la identificación de impactos debe hacerse en forma "lógica, mesurable y cuantificable", considerando "el

[19] En todo caso, el proyecto colinda con el Área de Valor Ambiental Bosque de Chapultepec, según se analiza más adelante, en el inciso iii) apartado B de la presente notificación.
[20] Respuesta, p. 7.
[21] *Ibid*., p. 5.

efecto acumulativo que podría tener con todos los impactos identificados"[22] y subraya que el estudio de impacto ambiental debe "identificar, describir y evaluar los impactos ambientales".[23]

31. Al autorizar el proyecto, la AIA emitida por la Sedema hace referencia a los *Lineamientos para elaborar la manifestación de impacto ambiental – modalidad específica* (los "Lineamientos"), los cuales fueron consultados por el Secretariado al preparar esta notificación.[24] Dichos lineamientos, publicados por la propia Sedema y disponibles en el sitio web de la dependencia,[25] establecen la información, contenido y estructura requeridos para la elaboración de una MIA de modalidad 'específica' como la presentada para el proyecto Metrobús Reforma.[26] Los Lineamientos establecen que para la fase constructiva de un proyecto deben identificarse los impactos relevantes relacionados con las emisiones a la atmósfera y la generación de residuos y de ruido, entre otros,[27] y que la MIA debe identificar los impactos que se anticipan para la fase operativa del proyecto: emisiones a la atmósfera —indicando tipo, volúmenes y estimados—, generación de residuos sólidos, peligrosos y domésticos, generación de ruido, entre otros elementos.[28] Asimismo, los Lineamientos establecen que, en caso de que un proyecto se encuentre dentro o en la colindancia de un área natural protegida o suelo de conservación, debe incluirse en la MIA el plano de los principales ecosistemas del predio y su situación actual, así como establecerse la localización de la(s) ANP o suelo(s) de conservación y su relación con el proyecto en cuestión.[29]

32. El Secretariado considera que la legislación ambiental en cuestión requiere que el promovente del proyecto (Sobse) someta a consideración de la Sedema los elementos suficientes para determinar si la MIA del proyecto considera "en forma lógica, mesurable y cuantificable"[30] y que corresponde a la autoridad considerar los impactos al ambiente derivados del proyecto en la AIA correspondiente. De la consulta de la respuesta de México y sus anexos, no se desprende que ello se haya atendido.

---

[22] *Ibid.*, p. 6.
[23] *Idem*.
[24] "Asimismo, se presentó la siguiente información técnica del Proyecto aplicable al caso concreto en términos de lo señalado en […] los Lineamientos para elaborar la MIAE [Manifestación de Impacto Ambiental en su modalidad específica], Petición, nota 38: Sedema, Oficio SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (30 de noviembre de 2016) que contiene la autorización de impacto ambiental del proyecto denominado "Construcción del Corredor Vial de la Línea 7 del Metrobús ["AIA"], p. 3.
[25] Sedema, *Lineamientos para elaborar la manifestación de impacto ambiental – modalidad específica*, Secretaría de Medio Ambiente de la Ciudad de México, disponible en: http://www.registrocdmx.df.gob.mx/statics/formatos/TSEDEMA-DGRA_LINMIAE.pdf (consulta del 5 de octubre de 2018) [Lineamientos].
[26] La modalidad específica difiere de una MIA modalidad general en el sentido que se hace un análisis más detallados de los impactos al ambiente. Véanse al respecto: LATP, artículo 44 and RIAR, artículo 41.
[27] Lineamientos, inciso II.3 "Etapa de preparación del sitio y construcción".
[28] *Ibid.*, inciso II.4.8 "Contaminantes al ambiente".
[29] *Ibid.*, inciso II.6 "En caso de que el proyecto se localice dentro o en la colindancia de un área natural protegida, suelo de conservación o en el cauce de ríos y arroyos, se deberá incluir la siguiente información".
[30] Respuesta, p. 6.

33. Las disposiciones citadas por las Peticionarias establecen que la obligación de elaborar una MIA corresponde a quienes realicen "obras o actividades que impliquen o puedan implicar afectación del medio ambiente o generación de riesgos requieren evaluación de impacto ambiental" y en particular las obras o servicios destinados a la prestación de un servicio público y las vías de comunicación competencia de la ciudad (LAPT, artículo 46: fracciones VIII y IX). Asimismo, la MIA debe describir las obras; especificar la vinculación con la normatividad; identificar, describir y evaluar los impactos al ambiente, y proponer las medidas de prevención y mitigación correspondientes (LAPT, artículo 47). La Sedema está facultada para negar la autorización en el caso de que la evaluación de impacto ambiental realizada con base en la MIA no garantice la integridad del ambiente (LAPT, artículo 53: fracción III, inciso d).

34. México confirma en su respuesta que la MIA se preparó en su modalidad específica que la AIA se emitió como resultado 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".[31] Asimismo, en diversos apartados de la AIA elaborada por la Sedema se alude a una MIA preparada bajo tal modalidad.[32]

35. En su artículo 41, el RIAR establece que, además de la información aplicable a toda manifestación de impacto ambiental en modalidad general, una MIA en modalidad específica deberá contener: la memoria técnica del proyecto; descripción detallada tanto de las características biológicas del área del proyecto, como de los ecosistemas y el paisaje; descripción del escenario ambiental modificado, incluidos un proyecto de alternativas de solución y los escenarios sobre la posible modificación de las condiciones originales del proyecto. El RIAR señala también los documentos que deben anexarse a una MIA (artículo 44); prevé la posibilidad de presentar aclaraciones al proyecto "por única vez", así como la forma en que se consideran tales modificaciones (artículos 50 y 54), y otorga a la autoridad la facultad de realizar visitas técnicas al sitio donde se realizará el proyecto (artículo 52). Por otra parte, al evaluar una MIA, la autoridad deberá considerar las medidas preventivas y de mitigación o compensación propuestas, al igual que los proyectos de alternativas de adecuación o modificación al proyecto original propuestas (RIAR, artículo 62).

36. La respuesta de México no incluye información que arroje luz sobre cómo se instrumentaron las disposiciones de la LAPT y el RIAR aplicables a la MIA. De hecho, la respuesta no incluyó una copia de la MIA del proyecto, o cuando menos un enlace para poder consultarla, ni tampoco hizo referencia a algún apartado de ésta. En todo caso, los argumentos expuestos por la Parte en su respuesta se sustentan mediante referencias a la AIA emitida por la autoridad, respecto de la cual México sostiene que no existe "un catálogo específico de impactos ambientales que la Sedema deba considerar al emitir una autorización en materia de impacto ambiental."[33]

37. Las Peticionarias centran sus aseveraciones en la supuesta falta de congruencia de los documentos que presuntamente conformaron la MIA del proyecto, así como carencias en la identificación de los impactos ambientales derivados la construcción y operación del

[31] *Ibid.*, p. 5.
[32] AIA, pp. 1, 3-4.
[33] *Idem*.

proyecto. La respuesta de México no aborda las supuestas deficiencias de la MIA y, en todo caso, confirma que fue la Semade quien realizó la identificación de los impactos ambientales del proyecto.

38. Sin embargo, la respuesta de México deja cuestiones centrales abiertas sobre una aseveración central de las Peticionarias: que la MIA del proyecto se presentó de manera incompleta y desarticulada, sin la debida evaluación sobre los impactos al agua, aire y suelo, y en torno a la generación de vibraciones y la modificación de topografía, paisaje urbano y áreas verdes, entre otras supuestas deficiencias. Por ende, el Secretariado considera que la petición amerita la preparación de un expediente de hechos en lo que toca a la aseveración sobre presuntas omisiones en la aplicación efectiva de los artículos 44; 46: fracciones IV a), VIII y IX; 47, y 53 de la **LAPT**, así como de los artículos 6, inciso D: fracción II (núm. 131), 41, 44, 50, 52, 54 y 62 del **RIAR**.

39. Si bien la respuesta de México parece sugerir que las deficiencias de la MIA fueron, a la postre, suplidas por acciones de la Semade, la legislación citada por las Peticionarias y los instructivos administrativos consultados por el Secretariado establecen que la obligación de identificar los impactos ambientales corresponden al promovente del proyecto.

40. En otras ocasiones, el Consejo de la CCA ha instruido al Secretariado la elaboración de expedientes de hechos relacionados con supuestas deficiencias en el procedimiento de evaluación del impacto ambiental, particularmente cuando la MIA correspondiente ha carecido de información sobre componentes del proyecto o en el caso en que los impactos ambientales no han sido debidamente identificados por el promovente de una obra o actividad.[34]

41. Un expediente de hechos ayudaría a la ciudadanía a comprender la manera en que se preparó y presentó a consideración de la autoridad la MIA del proyecto Metrobús Reforma, así como la forma en que se consideraron los impactos manifestados por el promovente del proyecto.

[34] Véanse, por ejemplo: SEM-96-001 (*Cozumel*), Expediente de hechos (25 de octubre de 1997) (relacionado con la supuesta fragmentación de los impactos ambientales), y SEM-10-004 (*Humedales en Manzanillo*), Expediente de hechos (7 de septiembre de 2016) (en el que se abordan las supuestas deficiencias en la MIA respecto de los estudios de hidrodinámica del proyecto).

El Secretariado no recomienda la preparación de un expediente de hechos con respecto al resto de las aseveraciones de la petición

ii) Participación del público durante la evaluación del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma

42. Las Peticionarias aseveran que los pueblos originarios de la Ciudad de México no fueron consultados respecto del proyecto Metrobús Reforma en conformidad con el Convenio 169 de la OIT. Asimismo, señalan que la Sedema omitió realizar una consulta pública previa a la emisión de la autorización en materia de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma y que, en todo caso, la autoridad realizó una encuesta después de aprobado el proyecto.[35]

43. Al respecto, México sostiene que el Convenio 169 de la OIT no es aplicable porque la construcción y operación del proyecto "no ocurre sobre zonas que sean propiedad o se encuentren habitadas por comunidades indígenas y, por lo tanto, no ocasionan un perjuicio directo alguno a dichas comunidades" y que, por lo tanto, no se actualiza el derecho de las comunidades indígenas en el marco del Convenio 169.

44. La Parte sostiene que durante todo el proceso de evaluación del impacto ambiental del proyecto, las autoridades se ajustaron a las disposiciones de la LAPT y del RIAR en materia de participación y consulta ciudadana.[36] México explica las distintas fases que se siguieron para realizar una consulta conforme al artículo 50 de la LAPT, entre las que destaca:

    a. La publicación del resumen del estudio de impacto ambiental en un diario de circulación nacional (artículos 51 de la LAPT y 45 del RIAR); en este caso, el diario *El Sol de México*, con fecha 2 de septiembre de 2016.

    b. La puesta a disposición del público de la MIA y sus anexos para su consulta en las oficinas de la Sedema (artículos 49 de la LAPT y 46, 57 y 58 primer párrafo del RIAR). Al respecto, México informa que no recibió comentarios u observaciones por parte de la ciudadanía

    c. La publicación de un listado de manifestaciones de impacto ambiental sujetas a evaluación en el sitio web de la Sedema (artículo 58, segundo párrafo del RIAR).

45. México concluye que la Sedema aplicó los procesos de participación establecidos en la LAPT y el RIAR y que "el hecho de que la ciudadanía no haya hecho uso de dichos instrumentos ni haya ejercido su derecho de participar en el procedimiento de evaluación del impacto ambiental" no implica que la Sedema "incumplió en la aplicación efectiva de la legislación correspondiente."[37]

46. Luego de analizar la respuesta de México y considerar el alcance del *Catálogo de colonias y pueblos originarios del Distrito Federal 2010* (el "Catálogo") citado por las Peticionarias con

[35] Petición, p. 11.
[36] Respuesta, p. 11.
[37] *Ibid*., p. 14.

el propósito de establecer el carácter de los pueblos tribales que —aseveran— están establecidos en la Ciudad de México, el Secretariado determina que no procede considerar la aseveración por cuanto a la consulta a comunidades indígenas. El Catálogo —disponible en la página web del Instituto Electoral de la Ciudad de México—[38] no identifica pueblos o naciones indígenas en el área por la que corre el trazo del proyecto.[39] Incluso si se admitiera que el Catálogo identifica pueblos tribales en el sentido del Convenio 169 de la OIT, según aducen las Peticionarias, el artículo décimo tercero de la Ley de Participación Ciudadana comprende el listado de pueblos originarios en la Ciudad de México donde se mantiene la figura de autoridad tradicional de acuerdo a sus normas, procedimientos y prácticas,[40] y ninguno de éstos se identifica en el trazo del proyecto.[41]

47. Es por ello que el Secretariado adopta el argumento de México respecto de la ausencia de comunidades indígenas en el trazo del proyecto y no recomienda la preparación de un expediente de hechos respecto de la supuesta falta de aplicación efectiva de los artículos 6, 7 y 8 del Convenio 169 de la OIT en relación con el proyecto Metrobús Reforma.

48. Respecto de la aseveración sobre la falta de la consulta pública del proyecto, el Secretariado estima que las herramientas para ejercer el derecho previsto en las disposiciones de la LAPT (artículos 13, 49, 50, 51 y 85: fracción VI) y del RIAR (artículos 45, 53: fracción III, 57, 58 y 60) estuvieron al alcance de la ciudadanía, como lo refleja la respuesta de México.

49. El Secretariado no recomienda, por ende, la elaboración de un expediente de hechos en lo concerniente a la aplicación efectiva de los artículos 13, 49, 50, 51 y 85: fracción VI de la LAPT y 45, 53: fracción III, 57, 58 y 60 del RIAR respecto de la participación del público durante la evaluación del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma.

iii) Manejo de vegetación y arbolado durante la construcción del Metrobús Reforma, protección del suelo y realización de actividades en el área de valor ambiental del Bosque de Chapultepec, colindante con el proyecto Metrobús Reforma

50. En la petición se asevera que para la construcción del proyecto Metrobús Reforma se autorizó el derribo de 640 árboles sin que se contara con un estudio justificativo y sin

[38] Instituto Electoral de la Ciudad de México, *Catálogo de colonias y pueblos originarios del Distrito Federal*, en: <https://portal.iedf.org.mx/SCMGPC2016/catalogo.html>.

[39] El artículo 1 del Convenio 169 de la OIT señala:

> 1. El presente Convenio se aplica:
>
> (a) a los pueblos tribales en países independientes, cuyas condiciones sociales, culturales y económicas les distingan de otros sectores de la colectividad nacional, y que estén regidos total o parcialmente por sus propias costumbres o tradiciones o por una legislación especial;
>
> (b) a los pueblos en países independientes, considerados indígenas por el hecho de descender de poblaciones que habitaban en el país o en una región geográfica a la que pertenece el país en la época de la conquista o la colonización o del establecimiento de las actuales fronteras estatales y que, cualquiera que sea su situación jurídica, conservan todas sus propias instituciones sociales, económicas, culturales y políticas, o parte de ellas.

[40] Véanse el artículo 6: fracción V del Convenio 169 de la OIT y el artículo décimo tercero transitorio de la Ley de Participación Ciudadana.

[41] Los pueblos originarios reconocidos en la Ley de Participación Ciudadana se encuentran ubicados en Xochimilco, Tláhuac, La Magdalena Contreras, Cuajimalpa de Morelos y Tlalpan.

autorización en materia de cambio de uso de terrenos forestales.[42] Lo anterior, en contravención de los artículos 88 *bis* 1, 89 *bis*, 93 *bis* 1 y 105: fracción III de la LAPT, mismos que establecen la prohibición del cambio de uso de suelo en las zonas con cualquier cubierta vegetal en la vía pública (88 *bis* 1, LAPT); la autorización por excepción de derribo de árboles en suelo de conservación, áreas de valor ambiental y áreas naturales protegidas (89 *bis*, LAPT); las actividades permitidas y prohibidas en las áreas naturales protegidas (93 *bis* 1, LAPT), y la protección de suelos y áreas boscosas a fin de contribuir a mantener la integridad de los elementos naturales que intervienen en el ciclo hidrológico (105: fracción III, LAPT).

51. En su respuesta, México sostiene que las mencionadas disposiciones no son aplicables al proyecto Metrobús Reforma porque ninguna parte de su trazo atraviesa un área natural protegida ni tampoco un área de valor ambiental. El proyecto en cuestión se desarrolla en superficies urbanizadas de la Ciudad de México y, en todo caso, colinda con una parte de la Primera Sección del Bosque de Chapultepec, que es un AVA, pero que no está categorizada como ANP.[43]

52. México plantea que no se autorizó poda, derribo o trasplante de árboles ubicados dentro del área de valor ambiental de la Primera Sección del Bosque de Chapultepec, y que todos los árboles objeto de derribo se localizan fuera del AVA Bosque de Chapultepec, en vialidades existentes.[44]

53. Sobre la aplicabilidad de la Norma NADF-001, México considera que no se trata de legislación ambiental porque ésta se refiere exclusivamente al arbolado urbano y no a la flora y fauna silvestres como se prevé en el artículo 45(2)(a)(iii) del ACAAN.[45] La Parte señala que la norma NADF-001 se orienta a la forestación de áreas urbanas y que no es aplicable a árboles sujetos a un régimen de protección especial como ocurre con la vegetación en las AVA y las ANP.

54. Respecto de la afectación del arbolado ubicado en áreas urbanas, México señala que la Sedema estableció medidas restitutorias y compensatorias a través del Acuerdo Relativo al Arbolado, instrumento que se derivó de la AIA, mas no de la aplicación de la NADF-001, por el que se busca imponer disposiciones compensatorias a fin de contrarrestar el impacto ambiental.[46]

55. Por otra parte, como se señaló ya en el apartado A, inciso ii) de la presente notificación, México notificó la existencia de un procedimiento pendiente de resolverse conforme al artículo 45(3)(a) del ACAAN.

---

[42] Petición, p. 12.
[43] Respuesta, pp. 16-17.
[44] *Ibid*., p. 17.
[45] ACAAN, artículo 45(2):
> Para los efectos del artículo 14(1) y la Quinta Parte:
> (a) **"legislación ambiental"** significa cualquier ley o reglamento de una Parte, o sus disposiciones, 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:
> (iii) la protección de la flora y fauna silvestres […]

[46] *Cfr*. Artículos 53 (penúltimo y último párrafos), 88 y 119 de la LAPT.

56. Por todo lo anterior, el Secretariado determina dar por terminada la petición respecto de las aseveraciones sobre la aplicación efectiva de la legislación ambiental de los artículos 134: fracción II de la LGEEPA, 88 *bis* 1; 89 *bis*; 93 *bis* 1, y 105: fracción III de la LAPT, y la norma NADF-001.

iv) Preparación de planes de manejo de residuos peligrosos, residuos sólidos y residuos de manejo especial durante la construcción y operación del proyecto Metrobús Reforma

57. Las Peticionarias aseveran que el gobierno de la CDMX está omitiendo la aplicación efectiva de la legislación ambiental correspondiente a manejo de residuos peligrosos, residuos sólidos y residuos de manejo especial, en virtud de que éstos no se incluyeron en la manifestación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma.

58. Al respecto, México señala que como resultado de las condicionantes establecidas en la AIA, se emitió un acuerdo administrativo de fecha 14 de julio de 2017[47] por el que se autorizó un plan de manejo de residuos derivados del proyecto. Este plan definió el volumen de residuos (en metros cúbicos) autorizado para los procesos de demolición, preparación, excavación y construcción asociados al proyecto, en conformidad con las normas NADF-007 y NOM-161. México reitera que en el proceso de evaluación de impacto ambiental de la construcción del Metrobús Reforma se "evaluó correctamente la generación de residuos relacionados con dicha obra".[48] Asimismo, la Parte sostiene que la construcción del proyecto "no implica la generación ni manejo de residuos peligrosos" los cuales caen dentro del ámbito de competencia federal y se regulan por las disposiciones de la LGPGIR y su reglamento.

59. El Secretariado estima que la respuesta de México atiende las afirmaciones en torno a supuestas deficiencias del proyecto por cuanto al manejo de residuos generados durante la construcción. En virtud de ello, no se recomienda la preparación de un expediente de hechos sobre la supuesta falta de aplicación efectiva de los artículos 12 a 24 de la LRS, así como de la NADF-007.

60. Sin embargo, la Parte no responde a la aseveración sobre supuestas deficiencias de la MIA en lo concerniente a la estimación de los impactos de la generación de residuos peligrosos durante la fase operativa del proyecto.

61. Por lo anterior, el Secretariado determina que no se amerita la preparación de un expediente de hechos respecto de la aplicación efectiva de los artículos 150 y 151 *bis*: fracción III de la LGEEPA; los artículos 7: fracción IX; 98: fracciones III, IV y VI; 31: fracciones I a VII, y 42 de la LGPGIR; los artículos 16, 17, 20, 21, 24, 26 y 29 del Reglamento de la LGPGIR, y la NOM-161, salvo en lo que pudiera relacionarse con la evaluación del impacto ambiental, conforme al apartado B, inciso i) de la presente notificación.

[47] Sedema, Acuerdo administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017, Secretaría de Medio Ambiente de la Ciudad de México (14 de julio de 2017).
[48] Respuesta, p. 23.

v) Emisiones a la atmósfera previstas en el proyecto Metrobús Reforma

62. Las Peticionarias aseveran que durante el procedimiento de evaluación del impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma, el gobierno de la CDMX incurrió en omisiones en la aplicación efectiva de la legislación ambiental en materia de emisiones a la atmósfera, en virtud de que la Sedema no solicitó al proponente un estudio sobre las emisiones que iban a generarse como resultado de la construcción y operación del proyecto. Las Peticionarias hacen cita de los artículos 109 *bis*, párrafo segundo y 110: fracciones I y II de la LGEEPA: el primero establece la obligación por parte de los responsables de las fuentes de contaminación atmosférica de proporcionar información para la integración de un registro de emisiones;[49] el segundo prevé que para la protección a la atmósfera se considerarán criterios de calidad satisfactoria en todo el país, así como la reducción y control de las emisiones contaminantes.[50]

63. México sostiene que la Sedema dictó medidas de prevención, mitigación y compensación de los impactos ambientales conforme a la Norma Ambiental NADF-018-AMBT-2009,[51] incluidas la suspensión de obras en caso de que se decrete una contingencia ambiental y el uso de pinturas y recubrimientos libres de plomo y sin solventes, así como el cumplimiento de las especificaciones de la NADF-018.[52]

64. Según afirma la Parte, la operación del proyecto Metrobús Reforma dará lugar a una reducción de contaminantes a la atmósfera de 19,000 toneladas anuales de CO_2 gracias al retiro de 180 unidades de transporte, las cuales serán sustituidas por 90 unidades de doble piso y última tecnología para transportar 130 mil personas al día. El proyecto contempla, además, habilitar 10 kilómetros de ciclovías.

65. México señala, asimismo, que está realizando las gestiones pertinentes a fin de registrar las líneas del Metrobús de la Ciudad de México en el mecanismo de desarrollo limpio de la Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático. Además, asevera que el proyecto se adelanta al cumplimiento de la NOM-044-Semarnat-2017[53] y constituye un punto de referencia en materia de transporte urbano de pasajeros.[54]

66. México sostiene, por último, que las emisiones de la flota del proyecto Metrobús Reforma han sido certificadas por el Consejo Internacional sobre Transporte Limpio.

---

[49] LGEEPA, artículo 109 *bis*, segundo párrafo.
[50] *Ibid*., artículo 110: fracciones I y II.
[51] 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 PM_{10} y menores*.
[52] Respuesta, pp. 24-25.
[53] Norma Oficial Mexicana 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*, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* (DOF) el 19 de febrero de 2018.
[54] Respuesta, p. 26.

67. La respuesta de México atiende la preocupación sobre los impactos ambientales derivados de la construcción y operación del proyecto. Sin embargo, una de las principales aseveraciones de las Peticionarias se refiere a la consideración de tales impactos en la MIA del proyecto, misma a la que no se hace referencia en la respuesta y que tampoco se adjuntó como parte de la información documental proporcionada por México.

68. En la información sobre la MIA del proyecto no se evidencian las medidas instrumentadas, ni tampoco un referente en materia de control de emisiones en el sistema urbano de transporte de pasajeros (véase el apartado B, inciso i, *supra*).

69. En virtud de todo lo anterior, no se recomienda la preparación de un expediente de hechos sobre la supuesta falta de aplicación efectiva de los artículos 109 *bis*, párrafo segundo y 110: fracciones I y II de la LGEEPA y la Norma Ambiental NADF-018-AMBT-2009, salvo en lo que corresponda a la evaluación del impacto ambiental conforme al apartado B, inciso i) de la presente notificación.

vi) Respecto del cambio de uso de suelo en terrenos presuntamente forestales en relación con el proyecto Metrobús Reforma

70. Las Peticionarias sostienen que la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (Sobse) omitió solicitar a la Sedema el cambio de uso de suelo de terrenos forestales conforme a lo previsto en los artículos 117 de la LGDFS y 122: fracción V del Reglamento de la LGDFS. Las Peticionarias aseveran que dicho cambio de uso de suelo es "indispensable" para la realización del proyecto Metrobús Reforma porque su trazo se realiza sobre bienes de propiedad nacional que mantienen vegetación forestal.[55]

71. En su respuesta, México señala que la vegetación situada a lo largo del trazo de la línea 7 del proyecto Metrobús Reforma no es de carácter forestal y, por lo tanto, "no se actualiza la obligación de solicitar" la referida autorización.[56]

72. El Secretariado considera que, a la luz de la respuesta de México, no quedan cuestiones centrales abiertas en torno a la aseveración de las Peticionarias sobre la presunta obligación en materia de cambio de uso de suelo de terrenos forestales y, por consiguiente, no recomienda la preparación de un expediente de hechos a este respecto.

III. NOTIFICACIÓN

73. El Secretariado ha examinado, a la luz de la respuesta de los Estados Unidos Mexicanos, la petición SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*).

74. Luego de su análisis, el Secretariado estima que el procedimiento de amparo notificado por México da por terminado el trámite de la petición con respecto a la aseveración sobre la falta de aplicación efectiva del artículo 134: fracción II de la LGEEPA; los artículos 88 *bis* 1, 89 *bis*, 93 *bis* 1 y 105: fracción III de la LAPT, y la norma NADF-001.

75. Asimismo, habiendo considerado la petición a la luz de la respuesta de México, el Secretariado encuentra que existen cuestiones centrales abiertas en relación con las

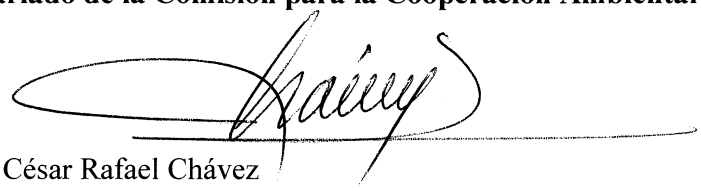
[55] Petición, p. 9.
[56] Respuesta, p. 27.

supuestas deficiencias en la manifestación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma y recomienda un expediente de hechos respecto de la aplicación efectiva de los artículos 44; 46: fracciones IV a), VIII y IX; 47, y 53 de la LAPT, así como de los artículos 6, inciso D: fracción II (núm. 131), 41, 44, 50, 52, 54 y 62 del RIAR.

76. Por las razones aquí expuestas y de conformidad con el artículo 15(1) del ACAAN, el Secretariado notifica al Consejo su determinación en cuanto a que, en aras de la consecución de los objetivos del Acuerdo, se recomienda la elaboración de un expediente de hechos relativo a la petición SEM 18-002. En apego a lo previsto en el apartado 19.4 de las Directrices, [e]l "Consejo votará si se ordena al Secretariado elaborar un expediente de hechos, normalmente dentro del término de 60 días hábiles contados a partir de que reciba la recomendación del Secretariado", es decir, a más tardar el día 2 de abril de 2019.

Sometida respetuosamente a consideración del Consejo el día 17 de diciembre de 2018.

Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental



Por: César Rafael Chávez
Director ejecutivo, Comisión para la Cooperación Ambiental

ccp: Norma Munguia Aldaraca, representante alterna de México
Jane Nishida, representante alterna interina de Estados Unidos
Isabelle Bérard, representante alterna de Canadá
Peticionarias