



Petición SEM-18-002 (Metrobús Reforma)

**Observaciones e información complementaria que México proporciona en relación con el Expediente de Hechos sobre la Petición SEM-18-002 (Metrobús Reforma)**

El objetivo de este documento es puntualizar las observaciones, así como proporcionar información complementaria que se considera necesaria incluir en la versión final del Expediente de Hechos, con la finalidad de abonar a la transparencia y al principio del buen derecho, poniendo a disposición del público los argumentos que permitan un mejor entendimiento del tema que aborda considerando que el resultado potencial del proceso SEM es la presentación objetiva de los hechos relativos a las aseveraciones planteadas en una petición, incluyendo las respuestas a dichas aseveraciones hechas por la Parte involucrada. El expediente de hechos no contiene conclusiones ni determinaciones sobre si una Parte está aplicando de manera efectiva su legislación ambiental y no tiene carácter punitivo ni contencioso.

Al respecto, México tuvo comentarios en 57 párrafos del total de 166 que contiene la versión final del Expediente de Hechos de la Petición SEM-18-002 (Metrobús Reforma), lo cual representa más del 34% del total de la información contenida en dicho Expediente, de los cuales en 11 se considera que el Secretariado no respetó la esencia objetiva de los Expedientes de Hechos; 17 versan sobre cuestiones jurídicas en curso que explican la situación actual; 10 de información complementaria y en 11 se considera que el Secretariado no siguió las instrucciones que emitió el Consejo en el razonamiento del voto excediendo el alcance del expediente de hechos.

Por ello, se realizan diversas precisiones que clarifican el contexto sobre el ámbito de aplicación de los ordenamientos jurídicos que en el Expediente de Hechos se aluden y cuyo lenguaje puede influir u orientar al lector a que adopte una postura conclusiva sobre los hechos acontecidos, así como las





**MEDIO AMBIENTE**

SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES



acciones realizadas para el desarrollo del Proyecto Metrobús Reforma. Además, para mayor referencia, se anexan documentos adicionales que pueden facilitar la comprensión del público sobre cómo México aplicó las leyes relativas a la citada Petición con el fin de evidenciar de manera objetiva la finalidad de los Expedientes de Hechos, la cual busca brindar la información pertinente para que el público pueda formular sus propias conclusiones, respecto de lo informado en dicho documento.

A continuación, se presenta el párrafo textual del Expediente de Hechos y las respectivas observaciones de México:





PÁRRAFOS OBSERVADOS	CONTENIDO	OBSERVACIONES DE MÉXICO
16, 17, 18, 19 y 20	<p>16. <i>Con el fin de allegarse de información adicional necesaria para la preparación del expediente de hechos, el Secretariado efectuó una reunión de trabajo y visita de campo a las instalaciones del proyecto Metrobús Reforma el 18 de agosto de 2021. En dicha reunión —que contó con la participación de representantes de la Sobse y de la Sedema— se solicitó información en poder de ambas instancias gubernamentales, en apego al artículo 21(1) a) del ACAAN. Asimismo, se acordó que la entrega de la documentación pertinente se efectuaría mediante solicitudes ingresadas a través de la Plataforma Nacional de Transparencia (PNT). Al momento de someter el proyecto de expediente de hechos al Consejo, y a más de un año de su solicitud, seguían pendientes las respuestas a solicitudes de información a la Sobse y a la Sedema.</i></p>	<p>México consideró que la información que se indica en los párrafos 16 al 20, no se sujeta a los supuestos que establece el numeral 12.1 de las Directrices y el artículo 15.4 del ACAAN, toda vez que no constituye información técnica ni científica conforme a lo instruido por el Consejo de la CCA en su Resolución 20-05; en ese sentido y atendiendo a que ello no contribuye a poner los hechos en claro, de conformidad con los artículos 47 y 53 de la LAPT, y 41, 44, 50, 52, 54 y 62 del RIAR, México sugirió al Secretariado su eliminación, o bien ajustarlos, a fin de evidenciar de manera objetiva los esfuerzos del Secretariado para allegarse de información, ejemplo de ello podría ser el siguiente texto:</p> <p>16. <i>El Secretariado realizó numerosas gestiones a fin de obtener acceso a la</i></p>





17. El Secretariado realizó numerosas gestiones a fin de obtener acceso a la documentación necesaria para la preparación del expediente de hechos. El resumen de tales acciones se encuentra en el apéndice 6 de este expediente de hechos.

documentación necesaria para la preparación del expediente de hechos. El resumen de tales acciones se encuentra en el apéndice 6 de este expediente de hechos.

17. Los siguientes documentos relativos al proyecto Metrobús Reforma no se identificaron durante el proceso de recopilación de información para preparar el expediente de hechos y por lo tanto no fue posible su inclusión:

- a. Oficio de autorización de inversión
- b. Autorización presupuestal por obra
- c. Propuesta arquitectónica
- d. Proyecto ejecutivo completo
- e. Oficios de aviso de inicio de los trabajos de la Sobse a la Sedema; del contratista del proyecto a la Sobse, y de la Sobse a la contraloría.





18. Con fechas 23 y 24 de marzo de 2022, el Secretariado informó al Comité General Permanente del Consejo de la CCA sobre los esfuerzos realizados para la obtención de la información en posesión de la Sobse y proporcionó la línea de tiempo de todas las solicitudes presentadas a través de la PNT y a la Sobse.

19. El Secretariado no recibió respuesta a su última solicitud de información del 23 de marzo de 2022. Los siguientes documentos relativos al proyecto Metrobús Reforma no se identificaron durante el proceso de recopilación de información para preparar el expediente de hechos y por lo tanto no fue posible su inclusión:

- a. Oficio de autorización de inversión
- b. Autorización presupuestal por obra
- c. Propuesta arquitectónica
- d. Proyecto ejecutivo completo
- e. Oficios de aviso de inicio de los trabajos de la Sobse a la Sedema; del contratista del proyecto a la Sobse, y de la Sobse a la contraloría

20. El Secretariado preparó el presente expediente de hechos con base en la información sometida tanto por la

18. El Secretariado preparó el presente expediente de hechos con base en la información sometida tanto por la Semarnat como por la Sedema el 20 de abril de 2021.





	<p><i>Semarnat como por la Sedema el 20 de abril de 2021. El Secretariado hace la aclaración pertinente en los casos en que le fue imposible acceder a información pública gubernamental.</i></p>	
<p><b>Apartados 3, 3.1 y 3.2</b></p>	<p><b>3. Descripción del área de interés y del proyecto Metrobús Reforma.</b></p> <p>29. <i>A decir de algunos investigadores, el sistema de transporte colectivo denominado Metrobús en la Ciudad de México (otrora Distrito Federal) no puede analizarse aisladamente, sino que se debe considerar en el contexto del desarrollo urbano de dicha urbe, toda vez que su creación se dio en un momento en el que la gran ciudad se estaba redefiniendo. El siguiente apartado expone el contexto de crecimiento de la Ciudad de México.</i></p>	<p>México estimó que los elementos señalados en los numerales 3, 3.1 y 3.2, no se sujetaban a la resolución del Consejo 20-05; ello, al observarse que el propósito principal de éstos, es relatar el incremento poblacional de la Ciudad de México, cabe destacar que el objetivo del Expediente de Hechos, era analizar la aplicación efectiva de la legislación nacional, no evaluar la pertinencia de las políticas de transporte público que se implementaron en México.</p> <p>De igual forma, después de efectuar su análisis, se prevé que tiene como objetivo intentar dilucidar la pertinencia o no del desarrollo de transporte Metrobús Reforma. Al respecto,</p>





		<p>resulta importante recordar que, tal y como se informó en la Respuesta de Parte a través del Anexo B (Para pronta referencia se comparte el siguiente enlace: <a href="http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/18-2-rsp_anexo_b.pdf">http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/18-2-rsp_anexo_b.pdf</a>), las cuestiones relacionadas con la necesidad de la prestación de este servicio estaban siendo combatidas a través del Juicio de Amparo 1122/2017, ante el Juzgado Décimo Primero de Distrito en Materia Administrativa en la Ciudad de México; puntualmente, en contra del Aviso por el que se da a conocer el balance entre oferta y demanda de Transporte Público de Pasajeros en el Corredor “Metrobús Reforma” y la Declaratoria de Necesidad para la Prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor “Metrobús Reforma”.</p> <p>Por lo anterior, México solicitó la</p>
--	--	---





		<p>eliminación de los apartados señalados, toda vez que si bien desde su perspectiva no se efectúan juicios de valor y se brinda “contexto” para el entendimiento de la Petición, se puede observar que la redacción superó lo instruido por el Consejo de la CCA en su Resolución 20-05, para la elaboración del Expediente de Hechos.</p>
	<p><b>3.1 El Metrobús en el contexto del desarrollo de la Ciudad de México.</b></p> <p>30. <i>A principios de la década de los ochenta se inició una política de redensificación del entonces Distrito Federal con el propósito principal de detener la expansión urbana. La justificación era que el centro de la Ciudad de México estaba experimentando un proceso de despoblamiento, mientras que se observaba un significativo crecimiento de los municipios conurbados del Estado de México, así como de los contornos externos del Distrito Federal, con</i></p>	





*afectación del suelo de conservación en ambas entidades federativas.*

*31. En la figura 1 se presenta una gráfica que muestra la variación de la población en los contornos de la Ciudad de México entre 1950 y 2020. La curva roja en la gráfica y la zona sombreada roja en el mapa corresponden a la ciudad central. Observando la curva roja se puede ver que, entre 1960 y 1970, la población efectivamente dejó de crecer en esa zona, y de 1970 a 1980 se registró una disminución de 15%, lo que representa poco menos de 500 mil habitantes. En ese mismo periodo —de 1960 a 1980—, los tres contornos alrededor de la ciudad central aún presentaban un aumento de población: la tasa de crecimiento del primer contorno, sin embargo, disminuía, mientras que la del segundo y tercero aumentaba. Por otra parte, el crecimiento poblacional de la zona conurbada del Estado de México registró un máximo de casi 400% de 1960 a 1970, llegando a más de 1.75 millones de habitantes y, apenas diez años después, en 1980, a más de 4.6 millones de habitantes.*

México sugirió verificar el contenido del presente párrafo, toda vez que la población de la Ciudad de México y su Zona Conurbada se ha incrementado de acuerdo con datos del INEGI (<https://www.inegi.org.mx/>), fuente oficial de información de población; se solicitó al Secretariado se atienda la misma.

Además, es de comentar que el crecimiento del número de habitantes en la Zona Metropolitana del Valle de México ha generado la necesidad de contar con transporte público eficiente hacia el centro de la Ciudad (Reforma e Insurgentes). Los deseos de viaje son de las zonas externas de la Ciudad hacia la zona céntrica, esto de acuerdo con la Encuesta Origen - Destino 2017 que también es una fuente





oficial de información; para mayor referencia se puede consultar el siguiente link: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>.

32. El tercer contorno de la ciudad y los municipios conurbados del Estado de México han continuado su crecimiento poblacional a tasas muy altas, aunque en los últimos años ya se empieza a notar una disminución en este parámetro. La tasa de crecimiento poblacional en el tercer contorno de la ciudad pasó de 50% entre 1990 y 2000 a 17% de 2010 a 2020, mientras que la de los municipios conurbados del Estado de México pasó de 58% en la década de 1980 a 1990 a 11% de 2010 a 2020.

33. En la gráfica de la figura 1 se muestra también la densidad poblacional. Se observa que, de todas las regiones de la zona metropolitana del valle de México, la ciudad central es la que ha tenido la mayor densidad de población, en tanto que el primer contorno de la ciudad ha tendido a estabilizarse en cerca de 110 habitantes por hectárea. La densidad de población de la ciudad central tendía de





*manera decreciente hacia ese valor, pero a partir de 2000 se revirtió dicha tendencia y volvió a aumentar ligeramente.*

*34. En el año 2000 se estableció una directriz de política pública conocida como el Bando Informativo número 2 ("Bando 2"), por la que se informó que se promovería el crecimiento poblacional en las delegaciones Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza con el objetivo de aprovechar la infraestructura y servicios subutilizados, y que se restringiría la construcción de unidades habitacionales y desarrollos comerciales hacia el sur de la delegación Benito Juárez.*

*35. Esta política se instrumentó a través de los Programas Delegacionales y Parciales de Desarrollo Urbano: por un lado, brindando facilidades para el desarrollo residencial en la ciudad central y, por el otro, congelando la construcción de nuevos desarrollos residenciales en las delegaciones hacia donde se creía estaba migrando la población del centro de la ciudad. El instrumento clave de dicha instrumentación fue el Certificado Único*

México solicitó la eliminación de los párrafos 34, 35 y 36; toda vez que el contenido de los mismos, no es acorde con el objetivo del Expediente de Hechos, el cual no es evaluar las políticas de desarrollo urbano.





*de Zonificación de Uso de Suelo Específico y de Factibilidades, que se otorgaba para los desarrollos dentro de la ciudad central.*

*36. La política de densificación concuerda con una tendencia global que considera que las ciudades compactas tienen ciertas ventajas: movilidad más eficiente, uso de tierra más eficiente, mayor sustentabilidad ambiental, mayor igualdad social y mayores oportunidades económicas. Pero en realidad, la densificación resultará en diferentes efectos para distintas ciudades, por lo que no sólo es necesario adaptar las estrategias de densificación para cada ciudad, sino que se deben considerar los riesgos que dicha densificación implica y prever planes de acción en caso de que resulte en impactos negativos. Cabe señalar que otra corriente de pensamiento que prevaleció hasta la década de los noventa postulaba que la densidad poblacional era el origen de los innumerables problemas que padecían las ciudades. Por su parte, la agenda de ONU-Hábitat enuncia el compromiso de fomentar el desarrollo de instrumentos de planificación y diseño urbanos que apoyen “un nivel adecuado de compacidad y*





*densidad urbana”, aun cuando no se define qué es un “nivel adecuado”.*

*37. Ahora bien, como se muestra en la gráfica 1, lo cierto es que se logró contener el despoblamiento de la ciudad central, y se redujo el crecimiento del primer y segundo contornos de la ciudad; sin embargo, el tercer contorno, que se puede catalogar como “rural con áreas de conservación”, siguió creciendo a un promedio de 3.5% anual de 2000 a 2010. En todo caso, fue la zona conurbada del Estado de México la que presentó el aumento de población más importante: 1.4 millones de habitantes en el periodo 2000-2010. Parte de este hecho puede atribuirse a que, debido a las restricciones del Bando 2, los promotores inmobiliarios trasladaron sus proyectos a los municipios del Estado de México en la periferia norte y oriente de la ciudad.*

México sugirió sustituir los datos de la gráfica, obtenidos del estudio del programa universitario referido, por la información oficial del INEGI sobre el incremento de la población (análisis de población del 2000 a 2022).

Sumado a lo anterior, es de señalar que con base en la Declaratoria de Necesidad para la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Corredor “Metrobús Reforma”, publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el 21 de junio de 2016, se estableció la justificación siguiente:

*Que el “Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013 – 2018” establece como uno de sus ejes estratégicos el desarrollo económico*





sustentable, que entre sus objetivos considera el mejoramiento de la calidad del aire mediante la reducción de las emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles, como respuesta a los efectos negativos de la dinámica urbana desordenada, propiciada por el aumento poblacional en la Zona Metropolitana del Valle de México y el crecimiento desordenado de la mancha urbana, con el consiguiente incremento en la cantidad y longitud de los desplazamientos de sus habitantes, en detrimento de su calidad de vida;

Que el transporte público de pasajeros adolece de importantes deficiencias físicas, operativas, administrativas y económicas que se reflejan en incapacidad para renovar el parque vehicular, introducir tecnología ambiental





actualizada y profesionalizar la prestación del servicio, motivo por el cual el “Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013 – 2018” lo incluye como un área de oportunidad dentro de su eje estratégico 4 “Habitabilidad, servicios, espacio público e infraestructura”, estableciendo como objetivo su expansión y reconfiguración en un sistema integrado que articule física, operativa y tecnológicamente diferentes modos y sistemas, a efecto de garantizar un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, accesibilidad y cobertura.

Que el “Programa Integral de Movilidad del Distrito Federal 2013 – 2018” contempla como una de sus acciones incrementar en 100 kilómetros la red de Metrobús.

38. Asimismo, debe tenerse en cuenta que

México solicitó la eliminación de





*varios de los municipios más poblados del Estado de México crecieron de manera acelerada lo que ha dado lugar a presiones sociales y ambientales.*

39. *Otra consecuencia de la reurbanización del centro de la ciudad fue el aumento de precios de la vivienda en esa zona. El elevado precio de habitar en la zona central de la ciudad tiene dos consecuencias: por un lado, quienes pueden vivir ahí tienen empleos altamente remunerados que no corresponden al tipo de empleos que satisfacen los servicios que la zona demanda; por el otro, quienes pueden trabajar para satisfacer dichos servicios de baja remuneración no pueden vivir en esa zona y se ven obligados a desplazarse diariamente desde y hacia las periferias de la ciudad.*
40. *Desde 2000, la población ha aumentado sólo marginalmente tanto en la ciudad central, como en el primer y el segundo contorno de la ciudad. Este hecho en sí no explica por qué se ha vuelto insuficiente el transporte, ni justificaría la necesidad de*

los párrafos 38 y 39, toda vez que el contenido de los mismos, no es acorde con el objetivo del Expediente de Hechos, el cual no es evaluar las políticas de desarrollo urbano.

México sugirió verificar el contenido de este párrafo, toda vez que la población de la Ciudad de México y su Zona Conurbada se ha incrementado, de acuerdo con datos del INEGI





*nuevos modos de transporte como el Metrobús. El análisis de densidad resumido en la figura 1, no contempla el número de personas que por uno u otro motivo tienen actividades en esos contornos pero que en realidad no viven ahí. Se ha sugerido que las estrategias de densificación poblacional deberían considerar los flujos de empleos que atraen a más personas al núcleo urbano: estas personas que diariamente deben viajar desde sus hogares a sus lugares de trabajo, y de regreso, incrementan la demanda de transporte en la zona, adicionalmente a la requerida por la movilidad interna propia de los habitantes locales. Además, es necesario el desarrollo de una red de transporte que conecte la periferia de la ciudad con el centro, lo que implica trayectos más largos.*

(<https://www.inegi.org.mx/>), fuente oficial de información de población; se solicitó al Secretariado atendiera la misma.

Es preciso señalar que, el derecho a la movilidad es un derecho humano reconocido por la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (<https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-06/Cartilla-Mov-Vivi-DH.pdf>).

Asimismo, para los efectos señalados en este párrafo, México solicitó considerar la justificación contenida en la Declaratoria de Necesidad para la Prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor “Metrobús Reforma”, publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el 21 de junio de 2016. Misma que se puede consultar en la siguiente liga: [http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/DN\\_MBL7.pdf](http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/DN_MBL7.pdf).





41. En 2003, el gobierno del Distrito Federal tuvo la iniciativa de identificar elementos de la estructura urbana que constituyeran problemáticas u oportunidades concretas para implementar una primera etapa del denominado “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús”. Con este propósito, se encomendó al Colegio de México un estudio que produjo un análisis multidimensional que, entre otros aspectos, consideró detalladamente la incorporación del Metrobús a lo largo de la avenida Insurgentes, en un contexto de redensificación habitacional de la ciudad central. En dicho estudio, se evaluó el éxito de la política del Bando 2 y la medida en que ésta podría, junto con la implementación del Metrobús, potenciar la transformación de la Ciudad de México hacia una ciudad sustentable. Como se explica posteriormente, en 2004 se aprobó la creación del sistema de corredores confinados de transporte público Metrobús, cuya primera línea de autobuses de tránsito rápido se inauguró en 2005.





42. El 7 de febrero de 2007, el gobierno del entonces Distrito Federal anunció que el Bando 2 quedaría sin efecto y a la postre, el titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi) informó que la política derivada del bando informativo número 2 había concluido. En sesión del 27 de agosto de 2007, las Comisiones Unidas de Vivienda y de Desarrollo e Infraestructura Urbana de la ALDF aprobaron un punto de acuerdo para exhortar al jefe de gobierno a dejar sin efecto el Bando 2. En su sesión plenaria del 18 de octubre de 2007, la ALDF aprobó el dictamen a la proposición con punto de acuerdo sobre el Bando 2 que presentaron las Comisiones Unidas de Vivienda y Desarrollo e Infraestructura Urbana.

43. Con anterioridad a la promulgación del Bando 2, el desarrollo urbano en el Distrito Federal se regía por la Norma de Ordenación General número 26 (la "Norma 26"), orientada a impulsar y facilitar la construcción de vivienda de interés social y popular en suelo urbano. Este instrumento normativo se aplicaba de acuerdo con los programas delegacionales de desarrollo urbano de 1997 en áreas con potencial de

Resulta importante mencionar que el crecimiento del número de habitantes en la Zona Metropolitana del Valle de México generó la necesidad de un transporte público eficiente hacia el centro de la Ciudad de México (Reforma e Insurgentes); los deseos de viaje son de las zonas externas de la Ciudad





*reciclamiento y en colonias específicas señaladas en los propios programas delegacionales de desarrollo urbano. Las áreas con potencial de reciclamiento son aquellas con gran capacidad de uso más densificado para obtener mejor rentabilidad, y se caracterizan por contar con servicios urbanos, infraestructura vial y transporte adecuados. La Norma 26 no fue abrogada ni suspendida por dicha promulgación: se mantuvo vigente en los términos prevalecientes en ese momento, pero no podía ser aplicada fuera de las delegaciones centrales de la ciudad. Con todo, algunos autores consideran que la actualización de la Norma 26 dejó sin efecto al Bando 2.*

hacia la zona céntrica, esto de acuerdo con la Encuesta Origen - Destino 2017 que también es una fuente oficial de información, misma que puede ser consultada en el siguiente sitio:

<https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>

Lo anterior, pone de manifiesto que el transporte público de pasajeros eficiente, para atender la demanda de viajes en la zona de Reforma, sí era una primera necesidad, ya que el derecho a la movilidad es un derecho humano reconocido por la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (<https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-06/Cartilla-Mov-Vivi-DH.pdf>).

Finalmente, no pasa desapercibido señalar que lo precisado en este párrafo por el Secretariado, aborda cuestiones relacionadas con hechos previos





44. *El Bando 2 quedó sin efecto a partir de 2007. Aunque se había logrado contener el despoblamiento de la ciudad central, su densidad poblacional no alcanzó los niveles que tenía en los años 60; en los contornos fuera de la ciudad central también se moderó el crecimiento, y hubo un significativo aumento de densidad poblacional en los municipios conurbados del Estado de México. Todo ello generó una intensa presión sobre el sistema de transporte colectivo en toda la ciudad. En ese contexto y por su mérito, la expansión del Metrobús ha continuado hasta la fecha.*

45. *Actualmente, el sistema de autobús rápido de la Ciudad de México está conformado por 7 líneas y un total de 279 estaciones; su extensión es de 158.5 km; da servicio a más de un millón doscientos mil pasajeros por día (véase el cuadro 1), y cuenta con 660 autobuses que circulan sobre carriles exclusivos, incluidos los 90 autobuses de doble piso con certificación oficial ambiental Euro VI del Metrobús*

a la presentación de la Petición, la cual fue presentada el 02 de febrero del año 2018.

México solicitó verificar el contenido de este párrafo, toda vez que actualmente la extensión de las 7 líneas del Metrobús es de 164 km, dando servicio a más de 1.8 millones de personas diarias, y cuenta con 830 autobuses; a la fecha, la Línea 7 del Metrobús da servicio a más de 190 mil pasajeros





*Reforma. Además, el sistema Metrobús cuenta con planes estratégicos de género y movilidad. Recientemente se han iniciado pruebas con autobuses eléctricos lo que representaría un paso más hacia un sistema de cero emisiones directas a la atmósfera con sistemas de transporte insuficientes o desorganizados, que generan continuos congestionamientos de tránsito.*

### **3.2 Desarrollo del sistema Metrobús.**

*46. Los sistemas de autobuses de tránsito rápido (en inglés: bus rapid transit, BRT) son considerados como una respuesta económica al transporte masivo de pasajeros en localidades urbanas que se han expandido bajo esquemas de planeación desarticulados y con sistemas de transporte insuficientes o desorganizados, que generan continuos congestionamientos de tránsito.*

diarios; por lo que se solicitó al Secretariado se atienda esta observación.

No obstante, resulta necesario señalar que el contenido de los párrafos 37 a 45 no es acorde con el objetivo del Expediente de Hechos, el cual no es evaluar las políticas de desarrollo urbano, por lo que se solicita la eliminación respectiva.

En el caso de la Ciudad de México, de conformidad con lo establecido en el Aviso por el que se aprueba el establecimiento del Sistema de Transporte Público, denominado "Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal", publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 24 de septiembre de 2004, y el artículo 9º fracción XXIV de la Ley de Movilidad, se establecen como características de los corredores de transporte las





siguientes:

Servicio de transporte público de pasajeros colectivo de alta capacidad.

Operación regulada.

Recaudo centralizado.

Operan de manera exclusiva en vialidades con carriles reservados para el transporte público, total o parcialmente confinados.

Paradas predeterminadas e infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, en estaciones ubicadas a lo largo de los recorridos y terminales en su origen y destino.

Organización para la prestación del servicio como personas morales.

Con objeto de mejorar radicalmente el autotransporte público de pasajeros en vialidades con alta concentración de oferta y demanda, contribuyendo al cuidado del medio ambiente de





la Ciudad, mediante la aplicación de nuevas tecnologías.

Que para administrar de manera adecuada y eficaz el “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal”, se creó el organismo público descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal denominado “Metrobús”, mediante Decreto publicado en la Gaceta Oficial el 9 de marzo de 2005. Metrobús se encuentra sectorizado a la Secretaría de Movilidad y tiene por objeto la planeación, administración y control del sistema de corredores, basado en los principios de legalidad honradez, lealtad, imparcialidad, eficiencia y profesionalismo de acuerdo con la normatividad, con el propósito de atender de manera eficiente, segura y con menores tiempos de recorridos la demanda de transporte público en la Ciudad de México.





47. El sistema BRT tuvo sus orígenes en 1974 en Curitiba, Brasil. Desde 1965 se había preparado un plan de desarrollo urbano para esa ciudad que modificaba el modelo de crecimiento radial por uno que incentivaba el crecimiento lineal creando ejes estructurales de norte a sur y de este a oeste. Con esta expansión urbana lineal, se lograría la descentralización del comercio y los servicios, pero se necesitaría implementar un nuevo sistema de transporte público en esos ejes, mismo que posibilitaría su uso como elemento inductor del crecimiento propuesto. Así nació formalmente el primer sistema BRT.

48. En 2002, conjuntamente con EMBARQ, del Centro Ross para Ciudades Sustentables del Instituto de Recursos Mundiales (WRI, por sus siglas en inglés), el gobierno del entonces Distrito Federal creó el Centro de Transporte Sustentable de la Ciudad de México (CTS México) para desarrollar un programa para el transporte sustentable en la Ciudad de México. Ese mismo año se planteó el reto de implementar en el Distrito Federal un sistema BRT —el Metrobús— como





*alternativa sustentable de transporte público para los habitantes de la gran ciudad. Al año siguiente, en 2003, con asesoría del Centro de Transporte Sustentable de la Ciudad de México, el gobierno del Distrito Federal inició el análisis de viabilidad de varias líneas del sistema Metrobús. articulación física, operacional, informativa, de imagen y de medio de pago, que funcione bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte.*

*52. Durante el proceso de implementación y construcción de corredores del sistema Metrobús se constató en diversos reportes obtenidos por el Secretariado el inicio prematuro de las obras, entre los cuales se constata que algunos proyectos del sistema Metrobús iniciaron sin los permisos necesarios, particularmente los ambientales. Es así, por ejemplo, que la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT) del entonces Distrito Federal encontró en el año 2008 que las obras de la línea 1 del Metrobús, en la avenida Insurgentes, se inauguraron cuando no se contaba con el resolutive de autorización del*

México solicitó verificar el contenido de este párrafo, toda vez que en el apartado 4.2 (numeral 105) de este documento se citó que sí fue entregada la Manifestación de Impacto Ambiental; ello, sin que pase desapercibido precisar que en este párrafo el Secretariado aborda cuestiones relacionadas con hechos previos a la presentación de la Petición.





	<p>correspondiente estudio de impacto ambiental (EIA).</p> <p>53. <i>En el caso de otra línea del sistema Metrobús, los documentos de la PAOT revelan casos de falta de comunicación entre dependencias del gobierno de la ciudad respecto a la debida autorización ambiental de las obras correspondientes. Un total de 24 denuncias ciudadanas en materia de afectación de arbolado con relación a dicho proyecto. En una de estas denuncias presentada por un ciudadano, se pudo constatar que a cinco días de emitida la autorización condicionada de impacto ambiental, se llevó a cabo el derribo de 22 árboles, sin que se contara con el fallo de licitación de infraestructura en el que se incluían las podas y el retiro de árboles que pudieran interferir con la construcción.</i></p>	<p>Esta cuestión no fue señalada en la Petición.</p>
56	<p>56. <i>Las Peticionarias aseveran que el proyecto Metrobús Reforma fue construido en supuesta violación de la legislación ambiental aplicable en materia de:</i></p> <ol style="list-style-type: none"><li><i>1. impacto ambiental;</i></li><li><i>2. manejo de vegetación y arbolado;</i></li><li><i>3. protección del suelo;</i></li><li><i>4. actividades en áreas de valor ambiental</i></li></ol>	<p>México solicitó verificar el contenido de este párrafo, toda vez que como se reitera en demás comentarios, la MIA es un instrumento de política pública preventiva, por lo que tanto su presentación como su correspondiente evaluación se</p>





	<p>y áreas naturales protegidas;</p> <p>5. manejo de residuos, y</p> <p>6. emisiones a la atmósfera.</p>	<p>rigen por el principio jurídico de buen derecho, es decir, las actuaciones tanto del promovente como de la autoridad técnica normativa, se rigen bajo el principio de buena fe.</p>
<b>64</b>	<p>64. La vegetación original de la Calzada de los Misterios consistía en árboles como el ahuejote (<i>Salix bonplandiana</i>), un tipo de sauce originario del centro-sur de México que en la época prehispánica servía para sostener las chinampas. No obstante, estos árboles se fueron perdiendo con el paso del tiempo, de manera que, hacia el año 2015, la calzada carecía de vegetación abundante y la mayor parte de su superficie se encontraba pavimentada. Con todo, a lo largo del camellón y de las banquetas había algunos árboles de varias especies —incluidos ciprés común o mediterráneo (<i>Cupressus sempervirens</i>), arce de hojas de fresno (<i>Acer negundo</i>), eucalipto (<i>Eucalyptus globulus</i>), pirul (<i>Schinus molle</i>) y hule (<i>Ficus elastica</i>)—, al igual que arbustos de especies como trueno verde (<i>Ligustrum lucidum</i>) y tuya o tulia (<i>Platyclusus orientalis</i>), que junto con</p>	<p>México solicitó verificar el contenido de este párrafo y, en su caso, valorar mantenerlo, toda vez que el corredor de Línea 7 inició operaciones en marzo de 2017, y la obra se llevó a cabo en 2016, por lo que la vegetación a la que hace mención, no existía desde 2015.</p>





	<i>el ciprés eran de los de mayor abundancia en el camellón.</i>	
<b>73, 74, 75 ,76 y 77</b>	73. <i>El 11 de julio de 2014, la jefatura de gobierno del entonces Distrito Federal emitió un decreto modificador de la poligonal que delimitaba el AVA Bosque de Chapultepec (el “Decreto de 2014”).</i>	<p>México solicitó verificar el contenido de este párrafo y los subsecuentes (74, 75 ,76 y 77), toda vez que la información desarrollada en éstos, desde la perspectiva de México, no contribuye a presentar un contexto sobre la implementación del Proyecto Metrobús Reforma y, por ende, la clarificación de los hechos conforme a la instrucción del Consejo, quien no ordenó la elaboración del Expediente de Hechos sobre el Decreto de 2014; en cambio, de su lectura se advierten posibles juicios de valor con relación a la modificación del Acuerdo en comento (párrafo 76).</p> <p>Por tal razón, se recomendó la eliminación de los mencionados párrafos.</p>
	74. <i>Cabe hacer notar que la LATP promueve</i>	





<p><i>la restauración de áreas verdes en donde los ambientes originales han sido modificados por las actividades antropogénicas. En la petición se hace alusión al Decreto de 2014 y se argumenta su nulidad por contravenir a la LAPT en el sentido expuesto; asimismo, se argumenta que dicho decreto viola los derechos humanos a un medio sano y a la salud de los habitantes de la ciudad.</i></p>	
<p><i>75. La figura 5 muestra el área afectada por el Decreto de 2014, en tanto que en la figura 6 se presenta, en acercamiento, el trazo de la línea 7 Metrobús Reforma y el área afectada por el Decreto en cuestión.</i></p>	
<p><i>76. Se observa que el área afectada por el Decreto de 2014 no forma parte del trazo de la línea Metrobús Reforma. También es importante señalar que el polígono original asignado al AVA Bosque de Chapultepec en 2003 no incluía el paradero de autobuses “metro Chapultepec”, mismo que data de décadas atrás.</i></p>	
<p><i>77. El Decreto de 2014 fue emitido con el fin de permitir la realización del proyecto</i></p>	





	<p>denominado “CETRAM Chapultepec”, el cual consiste en la construcción y operación de una edificación de usos mixtos (oficina, hotel y comercio) que albergará el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) y que se desarrollará en dos torres —una de 49 niveles y otra de diez— y ocho sótanos. El análisis de dicho proyecto queda fuera del alcance del presente expediente de hechos.</p>	
<p><b>Apartado 3.3.4</b></p>	<p><b>3.3.4 Sobre los ahuehuetes</b></p> <p>78. Durante el proceso de evaluación del proyecto Metrobús Reforma, se presentó información sobre las recomendaciones para el derribo de tres ahuehuetes en el trazo del proyecto Metrobús Reforma. En la Ciudad de México, algunos árboles, entre ellos el ahuehuate (<i>Taxodium mucronatum</i>), se consideran monumentos urbanísticos.</p> <p>79. El ahuehuate o “viejo del agua” (del náhuatl atl: agua y huehuetl: viejo,</p>	<p>México solicitó verificar el contenido de este apartado, toda vez que las Peticionarias no hicieron referencia al artículo 15 fracción I de la Ley de Salvaguarda del Patrimonio Urbanístico Arquitectónico del Distrito Federal; aunado a que, el Consejo en su resolución, tampoco instruyó la elaboración de un Expediente de Hechos sobre dicho artículo; por tal razón, se recomendó la eliminación de los párrafos conducentes.</p>





*antepasado), también conocido como ciprés mexicano o ciprés de Moctezuma, sabino y, en algunos lugares, como tule. Desde la época prehispánica, los habitantes del Valle de México daban consideración muy especial a los ahuehuetes: para ellos eran árboles sagrados debido a, entre otras razones, su longevidad y su estrecha relación con el agua. Las crónicas del fraile Diego Durán (1581) relatan que:*

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

80. *Es muy difundido el mito de que los ahuehuetes “llaman” al agua: la hacen brotar o subir del subsuelo. Casos muy emblemáticos son el del ahuehuete sagrado del santuario del Señor de Chalma, actualmente un importante*





centro religioso, en el que brota un caudaloso río, y el ahuehuate de Tepetitlán, Hidalgo, del cual se dice que fue sembrado en una zona muy árida, pero ahora alrededor del árbol hay un manantial. Ciertamente, los hábitos y ecología de la especie están asociados con el agua. Adaptado a una diversidad de climas (prospera desde casi el nivel del mar hasta los dos mil quinientos metros de altitud sobre el nivel del mar), el ahuehuate suele crecer en las riberas de arroyos, ríos y lagos.

81. Los tlatoanis Nezahualcóyotl, Moctezuma y Cuitláhuac ordenaron en su tiempo la plantación de estos árboles en distintos puntos del valle de México. Se afirma que el ahuehuate conocido como “El Sargento” fue sembrado cerca del año 1460 por Nezahualcóyotl, durante uno de sus paseos por el Bosque de Chapultepec. Se sabe, además, que el bosque de Chapultepec era considerado un lugar sagrado en donde la realeza solía descansar. También se atribuye a Nezahualcóyotl la plantación de una hilera de ahuehuetes en la Calzada del Rey, que continúa siendo una de las principales





	<p><i>avenidas de la primera sección del bosque de Chapultepec.</i></p> <p>82. <i>Por constituir un elemento milenariamente presente en la historia del país, ligado indisolublemente a la cultura mexicana desde la época prehispánica hasta nuestros días, y por ser una especie nativa de muy amplia presencia geográfica, diseminada en prácticamente todo el territorio de la república mexicana, el ahuehuete fue designado árbol nacional de México en 1921.</i></p> <p>83. <i>Además de su majestuosa belleza, los ahuehuetes son los árboles más corpulentos y longevos que existen en México. Por ejemplo, el Árbol del Tule, en Oaxaca, ha vivido alrededor de dos mil años. El ahuehuete de Lagos de Moreno, Jalisco, tiene alrededor de 370 años de edad y, por sus dimensiones colosales, constituye uno de los organismos con mayor biomasa en el planeta.</i></p>	
	<p>84. <i>Aunque existieran guías para la presentación de una manifestación de impacto ambiental, la Sedema no contaba con un proceso estandarizado para la</i></p>	<p>Con relación al contenido de este numeral, resulta importante aclarar que la SEDEMA no es la responsable de elaborar la MIA,</p>





	<p><i>elaboración del estudio. Es por ello que los evaluadores responsables de la preparación de una MIA podían presentar la información que éstos consideraran relevante. En términos generales, la adecuada determinación de los impactos de un proyecto permite dictaminar su viabilidad, establecer medidas de mitigación e identificar impactos acumulativos y residuales asociados. Y, puesto que la identificación y evaluación de impactos puede realizarse empleando diferentes metodologías, corresponde al responsable técnico de cada proyecto seleccionar el método que a su juicio es el más apropiado para el proyecto en cuestión y justificar su aplicación.</i></p>	<p>sino el propio promovente, toda vez que la propia LAPT, así como el anexo 113 del Manual de Trámites y Servicios al Público del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 13 de marzo de 2015, son los preceptos jurídicos que determinan los lineamientos que deben contener estos estudios de manera específica.</p> <p>Por otro lado, es de precisar que la liga electrónica que se señala al pie de página, para justificar esta aseveración, está obsoleta.</p>
	<p><i>85. El sistema de corredores de transporte público de pasajeros de la Ciudad de México se ha desarrollado en un sitio cuyas condiciones naturales han sido modificadas en reiteradas oportunidades con respecto a las del entorno original. En tal sentido, es de esperar que en la implementación de un proyecto —en este caso, la nueva línea de Metrobús— los posibles impactos ambientales —tanto los generados durante las fases de</i></p>	<p>El contenido de este numeral pone de manifiesto que las condiciones naturales del entorno, ya habían sido modificadas antes de la implementación del proyecto de Metrobús Reforma; no obstante, si bien es cierto que todos los proyectos tienen esos impactos, resulta importante precisar que la MIA de la Línea 5 no tiene</p>





<p><i>construcción, mantenimiento y desmantelamiento de la infraestructura del sistema, como los generados por la prestación del servicio de transporte— se circunscriban impactos identificados en estudios previos realizados en relación con las distintas líneas del sistema Metrobús de la Ciudad de México en operación.</i></p>	<p>relación con la de la Línea 7, referida en el Cuadro 2 de este párrafo.</p>
<p>87. <i>Asimismo, pueden haber impactos ambientales que no ocurren directamente en el sitio del proyecto sino en zonas donde se realiza la extracción de materiales.</i></p>	<p>México solicitó verificar el contenido de este numeral, toda vez que es de señalarse que la evaluación de impacto ambiental para el aprovechamiento de minerales, requiere para cada caso concreto de la evaluación y autorización correspondiente; por lo que, al no tratarse el presente Expediente de Hechos sobre presuntas violaciones a la legislación ambiental durante el aprovechamiento extractivo de tales minerales, se recomendó la eliminación del mencionado párrafo, a fin de evidenciar objetivamente lo relativo a la implementación del Proyecto Metrobús Reforma.</p>





<p>89. Finalmente, es necesario también considerar los impactos ambientales positivos de los sistemas BRT de autobuses de tránsito rápido, como el Metrobús de la Ciudad de México, entre los cuales figura —por tratarse de la afectación más significativa— la reducción de emisiones en la fase de operación, tanto de contaminantes criterio (impacto en la calidad del aire), como de gases de efecto invernadero (impacto en materia de cambio climático).</p> <p>Otros beneficios:</p>	<p>México estimó procedente aceptar el contenido de este párrafo con las modificaciones propuestas por el Secretariado; no obstante, se solicitó complementar esta idea, señalando entre otros aspectos que, los Sistemas BRT son capaces de ir migrando hacia una mejor tecnología, gracias a sus condiciones; tal es el caso de la transición hacia la electromovilidad.</p> <p>Metrobús es un sistema de transporte público que actualmente mueve diariamente más de 1.8 millones de pasajeros, utilizando autobuses de alta capacidad y tecnología de punta, que brinda movilidad urbana de manera rápida y segura, por medio de la integración de una infraestructura preferente, operaciones rápidas y frecuentes, sistema de pago automatizado y excelencia en</p>
---	---





calidad en el servicio; cuya misión es planear, administrar y controlar el Sistema de Corredores, promoviendo un servicio de calidad mundial, contribuyendo a la mejora de la calidad del aire de la Zona Metropolitana del Valle de México con acciones que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte público, como parte del combate al cambio climático.

Metrobús ha logrado la transición hacia la movilidad eléctrica con la primera línea de autobuses articulados eléctricos. Actualmente, la Línea 3 de Metrobús cuenta con 60 autobuses articulados eléctricos en operación, con su infraestructura de recarga; por lo que la estrategia de electromovilidad de Metrobús consiste en continuar con la transformación de corredores diésel a corredores cero





emisiones, con el orden que vaya dando la sustitución natural de flota que va terminando su vida útil.

Asimismo, se solicitó al Secretariado incorporar un párrafo denominado “Otros beneficios”, los cuales para mejor referencia se pueden consultar en el documento denominado “Introducción de medidas ambientalmente amigables en transporte (2003-2009)” que se proporciona, y cuya información se señala a continuación:

La Ciudad de México, ante la inminencia del cambio climático, enfrenta un sin número de problemas a resolver a fin de mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero de los cuales, las grandes urbes como ésta, son consideradas como importantes generadoras directas e indirectas, resultado principalmente del consumo de





combustibles fósiles, utilizados en sectores tan diversos como la industria, el transporte, la generación de electricidad, etc.; y al mismo tiempo promover acciones de adaptación, mediante estrategias de desarrollo que disminuyan el grado de vulnerabilidad.

La mitigación como acción fundamental para enfrentar al cambio climático, a través de provocar en la población que habita o transita en la Ciudad de México, un cambio en su estilo de vida, mediante políticas públicas encaminadas a reorientar actividades como el uso eficiente de la energía, la introducción de energías renovables y nuevas tecnologías, incremento del área forestal, y manejo sustentable de los bosques, promover el manejo adecuado de residuos y de agua residual, implementar regulaciones para mejorar el uso eficiente de fertilizantes,





influenciar la movilidad de la ciudad a través de regulaciones de uso del suelo y planeación de infraestructura, así como de transporte público atractivo y formas no motorizadas de transporte.

Todas estas medidas tienen otros impactos benéficos adicionales que tienen que ver con el combate al cambio climático, una mejoría significativa en la calidad del aire, reducción de la congestión vehicular, mejoras en servicios urbanos y ahorro de recursos financieros y energéticos.

Por lo anterior, los sistemas BRT han sido reconocidos como una solución de bajo costo para los problemas de tráfico, en particular en las grandes ciudades de los países en desarrollo. Por ejemplo, el sistema Transmilenio está operando desde diciembre del 2000 en Bogotá, Colombia; el





sistema TransJakarta fue instalado en enero del 2004 en Jakarta, Indonesia; el sistema Nan Zhongzhouxian fue instalado a finales del 2004 en la línea Beijing y el sistema TransSantiago en Santiago de Chile inició su operación en octubre del 2005, con el objetivo de reemplazar el sistema antiguo de transporte público. En la Ciudad de México, un sistema BRT denominado “Metrobús” fue implementado en junio del 2005 sobre la Avenida Insurgentes, la avenida principal de la ciudad que conecta el norte con el sur. Antes de la implementación del Metrobús, la mayoría de los 250,900 pasajeros, calculados por día, recorrían la ruta de aproximadamente 20 kilómetros en microbuses y autobuses, con una velocidad promedio de 14 km/h (SETRAVI, 2004).

Los microbuses son uno de los modos de transporte más





populares en la Ciudad de México, los cuales usan gasolina o gas licuado de petróleo (GLP); este medio de transporte ha sido reconocido como una opción altamente contaminante de transporte, debido a la edad de la flota, y al deficiente mantenimiento. Además, los microbuses recogen sus pasajeros según la demanda en cualquier punto a lo largo de la calle, en lugar de utilizar únicamente las paradas designadas, lo cual provoca una disminución del flujo del tráfico, además de altas emisiones vehiculares.

Por otra parte, los autobuses convencionales, que usan diésel como combustible, tienen una edad promedio de 8.3 años (SETRAVI, 2004). Al respecto, es de señalar que ambos modos de transporte tienen un impacto sobre la salud de sus pasajeros, debido a la autocontaminación (emisiones propias del vehículo





		que penetran en su interior) y a las emisiones de vehículos cercanos.
<b>Apartado 4.</b>	<p><b>4. Acciones emprendidas por México para aplicar la legislación ambiental en cuestión.</b></p> <p>90. <i>A continuación, se describen las acciones de aplicación instrumentadas por México con relación a los artículos 47 y 53 de la LAPT y 41, 44, 50, 52, 54 y 62 del RIAR. Se destaca que para la preparación de este apartado del expediente de hechos se solicitó información a la Sobse, pero el Secretariado no obtuvo respuesta (véase el apartado 2). Al respecto, el Secretariado hace referencia los casos específicos en que no pudo obtenerse la información solicitada e incluye, en el apéndice 4, la relación de documentos a los que sí tuvo acceso en solicitudes enviadas a la Semarnat y a la Sedema.</i></p>	<p>México solicitó verificar el contenido de este numeral toda vez que se observó que la información vertida en éste no contribuye a la presentación objetiva de los hechos materia de la Petición, por lo que se recomendó su eliminación, de conformidad con el numeral 12.2 de las Directrices. Que a la letra establece: “[...]12.2 Los proyectos y las versiones finales de los expedientes de hechos tienen como Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental 11 propósito presentar de manera objetiva los hechos relacionados con el asunto o asuntos planteados en una petición. Cuando el proyecto y la versión final del expediente de hechos contengan información recabada en términos del</p>





		artículo 15(4) del Acuerdo, deberán incluir citas apropiadas para dicha información. [...]”
<b>95</b>	95. El 30 de noviembre de 2016, la DGRA-Sedema emitió una resolución administrativa de impacto ambiental respecto del proyecto Metrobús Reforma (es decir, la Autorización de Impacto Ambiental o AIA), mediante la cual aprobó la construcción y operación del sistema de autobús rápido en la avenida Paseo de la Reforma, desde la Fuente de Petróleos hasta Indios Verdes. La AIA comprende, entre otros aspectos: la habilitación de dos carriles confinados de una longitud de 15 km, en una superficie de 99,282.40 m <sup>2</sup> ; la construcción de 26 estaciones de paso y seis estaciones terminales, y la rehabilitación de la vialidad, en una superficie de 274,167.91 m <sup>2</sup> , y de las banquetas, en una superficie de 41,541,00 m <sup>2</sup> . El área del proyecto abarca una superficie total de 523, 151.83 m <sup>2</sup> , incluida el área de influencia, y comprende las — hoy día— alcaldías de Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.	México solicitó verificar el contenido de este párrafo, toda vez que el proyecto de referencia no fue aprobado, sólo fue autorizado condicionadamente, es decir, se autorizó con la condición de cumplir con las medidas de prevención, mitigación y compensación impuestas a través de condicionantes; así mismo, es de señalar que la propia Resolución Administrativa en su Resolutivo PRIMERO, señala que se autoriza condicionadamente.
<b>Apartado 4.2</b>	<b>4.2 Manifestación de Impacto Ambiental</b>	México solicitó reforzar el





## **del proyecto Metrobús Reforma**

96. El artículo 47 de la LAPT establece que, para obtener la correspondiente autorización en materia de impacto ambiental de cualquier obra o actividad, los interesados deberán presentar ante la Secretaría un estudio o manifestación de impacto ambiental en la modalidad que corresponda, antes de dar inicio a los trabajos en cuestión. Dicha disposición estipula que el estudio debe contener por lo menos los siguientes elementos:

- I. Nombre, denominación o razón social [...] de quien pretenda llevar a cabo la obra o actividad objeto de la manifestación [ambiental] y nombre [...] de la persona física o moral responsable de [elaborarla...]
- II. Descripción de la obra o actividad proyectada [...].
- III. Aspectos generales del medio natural y socioeconómico del área donde pretenda desarrollarse la obra o actividad.
- III bis. Delimitación y justificación del área de influencia del proyecto.
- IV. Vinculación con las normas y regulaciones sobre uso del suelo en el área correspondiente.
- V. Identificación, descripción y evaluación de

numeral 4.2 relativo a la Manifestación de Impacto Ambiental, con el contenido señalado en el oficio administrativo número SEDEMA/DGEIRA/SAJAOC/0057 65/2022 de fecha 19 de octubre de 2022, mismo que se anexa al presente.





	<p><i>los impactos ambientales que ocasionaría la ejecución del proyecto o actividad, en sus distintas etapas, determinando los indicadores ambientales del proyecto.</i></p> <p><i>VI. Medidas de prevención y mitigación para los impactos ambientales identificados en cada una de las etapas, así como el escenario ambiental modificado.</i></p>	
	<p><i>97. Por cuanto a “la modalidad que corresponda” a la que alude el artículo 47 de la LAPT, la misma ley establece diversas modalidades para los EIA, entre los que se incluye la modalidad de MIA específica.</i></p>	<p>México solicitó que en este numeral se haga referencia al artículo 44 de la LAPTDF, ya que éste es el que señala las modalidades de los estudios de impacto ambiental, encontrándose en la fracción II la Manifestación de Impacto Ambiental modalidad Específica.</p>
	<p><i>98. La modalidad para la presentación de los estudios de impacto ambiental se establece conforme al reglamento correspondiente —en este caso, el RIAR— y podrán, asimismo, precisarse en manuales de trámites y servicios, guías técnicas, formatos y acuerdos administrativos correspondientes.</i></p>	<p>México solicitó que en este párrafo se elimine lo tachado, toda vez que solo el RIAR y la LAPT determinan el estudio aplicable que se deberá someter a evaluación de impacto ambiental, dependiendo la actividad a ejecutar.</p>





<p>99. <i>El RIAR establece que las MIA se presentarán en la modalidad específica cuando se refieran a los programas, obras o actividades incluidos en dicho reglamento.</i></p>	<p>México solicitó complementar este numeral, para precisar que la MIA específica debe presentarse en los casos que establecen los artículos 6° y 38 del RIAR, para quedar de la siguiente manera:</p> <p>99. El RIAR establece que las MIA se presentarán en la modalidad específica cuando se refieran a las obras o actividades señaladas en su artículo 38 en relación con el 6°.</p>
<p>101. <i>En virtud de lo anterior, la manifestación de impacto ambiental del proyecto Metrobús Reforma fue presentado en su modalidad específica.</i></p>	<p>En este párrafo se confirma la observación planteada en el numeral 56 (<i>la Manifestación de Impacto Ambiental fue tramitada y emitida la resolución que autoriza condicionadamente la obra</i>), toda vez que se citó que la Manifestación de Impacto Ambiental si fue tramitada.</p>
<p>104. <i>La MIA en su modalidad específica del proyecto Metrobús Reforma fue sometida</i></p>	<p>México solicitó verificar el contenido de este párrafo, toda</p>





<p><i>a evaluación por el titular de la Dirección de Pavimentos de la DGPE-Sobse. Al respecto, cabe señalar que la información disponible sobre la trayectoria profesional de dicho funcionario no demuestra su experiencia en lo relativo a preparación de estudios de impacto ambiental. Asimismo, se hace notar que la elaboración de estudios de impacto ambiental no forma parte de las funciones de la Dirección de Pavimentos ni tampoco de las funciones específicas de sus dos subdirecciones.</i></p>	<p>vez que el Consejo no ordenó la elaboración de un Expediente de Hechos sobre el artículo 187 de la LAPT; además que, de la lectura de la segunda parte de dicho numeral se advirtieron señalamientos o aseveraciones que podían considerarse como juicios de valor con relación a la persona titular de la Dirección de Pavimentos de la DGPE-Sobse, lo cual supera lo instruido por el Consejo de la CCA en su Resolución 20-05, para la elaboración del Expediente de Hechos.</p> <p>Por lo anterior, se recomendó la eliminación de la segunda parte de dicho párrafo, o se ajustara, a fin de evidenciar objetivamente lo relativo a la tramitación de la MIA.</p>
<p><i>105. Tanto la promovente del proyecto (Sobse) como la responsable de su autorización (Sedema) correspondían a dependencias del mismo gobierno del entonces Distrito Federal. El Secretariado no identificó</i></p>	<p>Sobre el contenido de este numeral, resulta conveniente señalar que, la MIA es un instrumento de política pública preventiva, por lo que tanto su</p>





*información sobre el mecanismo para asegurar la imparcialidad del proceso de evaluación del impacto ambiental.*

presentación como su correspondiente evaluación se rigen por el principio jurídico de buen derecho, es decir, las actuaciones tanto del promovente como de la autoridad técnica normativa, se rigen bajo el principio de buena fe.

Asimismo, se consideró que esta información más que brindar contexto para el entendimiento de la Petición, respecto a comprender las medidas de prevención, mitigación y compensación de los impactos ambientales del proyecto Metrobús Reforma, atiende a un criterio subjetivo, dado que la misma orienta al lector a adoptar una postura conclusiva, lo cual superó lo instruido por el Consejo de la CCA en su Resolución 20-05, para la elaboración del Expediente de Hechos.

Por lo anterior, se solicitó su





	<p>eliminación, ya que la finalidad de los Expedientes de Hechos, es brindar la información pertinente para que el público pueda formular sus conclusiones propias, respecto de lo informado en dicho documento.</p>
<p>109. <i>El artículo 50 del RIAR indica que cuando la MIA presente insuficiencias que impidan la evaluación del proyecto, la Secretaría podrá solicitar al promovente, por única vez, que presente las aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones de contenido pertinentes. En el caso del proyecto Metrobús Reforma, la autoridad evaluadora solicitó, por segunda ocasión, la siguiente información para poder emitir la resolución administrativa de impacto ambiental correspondiente:</i></p> <ol style="list-style-type: none"><li>i. <i>Memoria descriptiva del proyecto.</i></li><li>ii. <i>Imagen satelital georreferenciada del trazo del proyecto en coordenadas UTM 14 Norte con Datum WGSB4.</i></li><li>iii. <i>Características, ubicación y superficie de las áreas verdes y jardines previstos por el proyecto.</i></li></ol>	<p>Con relación a esta aseveración, se advierte que no se consideró lo establecido por el artículo 50 párrafo tercero del RIAR, el cual establece la posibilidad de solicitar información, después de haberlo hecho en una primera instancia, como se muestra a continuación:</p> <p>“Artículo 50. (...)</p> <p>...</p> <p>En caso de que se requiera información adicional al promovente, éste deberá proporcionarla en original y una copia identificada...”</p>





<ul style="list-style-type: none"> <li>iv. <i>Plano general del proyecto en el que se señalen las áreas verdes a afectar de manera permanente y temporal.</i></li> <li>v. <i>Perfil del proyecto con indicación de las estaciones, así como de los cadenamientos.</i></li> <li>vi. <i>Plano de estaciones de paso del proyecto.</i></li> <li>vii. <i>Plano de estaciones terminales del proyecto.</i></li> <li>viii. <i>Plano del levantamiento forestal completo, en formato DWG.</i></li> <li>ix. <i>Preparación del sitio y construcción del proyecto.</i></li> </ul>	<p>Como es de observarse, la información solicitada debe entenderse como información complementaria, a fin de que la autoridad normativa tenga mayores elementos de convicción en el momento de emitir la resolución administrativa correspondiente.</p> <p>Por lo anterior, se recomendó ajustar o complementar este párrafo, a fin de evidenciar objetivamente lo relativo a la tramitación de la MIA.</p>
<p>113. <i>En resumen, las condicionantes de la AIA —en especial, la condicionante 1.0— comprendieron los elementos faltantes de la MIA que habían sido notificados a la DGPE-Sobse mediante el acuerdo administrativo emitido por la DGRA-Sedema el 20 de septiembre de 2016 y luego solicitados por segunda ocasión poco más de un mes después, el 27 de octubre. Al no haber sido presentados tales elementos e información para la consiguiente evaluación del proyecto, la Sedema determinó autorizarlo, pero</i></p>	<p>Sobre el contenido de este párrafo, como se señaló con anterioridad, el proyecto Metrobús Reforma fue autorizado condicionadamente en la Resolución Administrativa en cita, como se puede apreciar en la condicionante 1.0, la cual señala que no se podrían iniciar obras hasta en tanto la promovente ingresara a la otrora Dirección General de Regulación Ambiental, la información</p>





	<i>condicionando el inicio de obras a la presentación de las omisiones o deficiencias identificadas en la MIA.</i>	solicitada y la misma fuese aprobada y, de ser necesario, se otorgaran las medidas de mitigación o compensación procedentes.
<b>139</b>	<i>139. Es importante señalar que en la información proporcionada al Secretariado no se identificó ninguna constancia del pago por compensación ambiental derivado del derribo de árboles en el espíritu del Acuerdo DGRA/4234.</i>	Con relación al contenido de este numeral, resulta importante señalar que mediante el Acuerdo Administrativo SEDEMA/DGRA/DEIA/016591/2018 de fecha 15 de noviembre de 2018, se determinó el cumplimiento de la compensación de arbolado y área verde.
<b>140</b>	<i>140. Respecto de la estimación de emisiones contaminantes a la atmósfera en las etapas de preparación del sitio, construcción y operación del proyecto Metrobús Reforma, el organismo operador del sistema Metrobús de la Ciudad de México entregó sus estimaciones a la Sedema. Al respecto, se observaron diferencias en los valores presentados. Por ejemplo, las estimaciones de emisiones de gases de efecto invernadero referidas en el oficio son de 10,757 tCO2-eq/año, mientras</i>	Con relación al contenido de este párrafo, se consideró importante señalar que el documento se emitió en su momento desde Metrobús con base en la Metodología Internacional de Estimación de Emisiones. Cabe señalar que la Línea 1 se encuentra registrada como Proyecto de Mecanismo de Desarrollo Limpio y fue reconocido con Bonos de





	<p><i>que en el cuadro de resumen adjunto a dicho oficio el valor correspondiente suma 15,119 tCO<sub>2</sub>-eq/año. Asimismo, no se menciona la metodología para dicha estimación, ni tampoco se presenta la memoria de cálculo.</i></p>	<p>Carbono por la reducción de emisiones contaminantes, por lo que la metodología empleada en Metrobús para la estimación de emisiones se reconoce internacionalmente.</p> <p>Con base en el documento “Introducción de medidas ambientalmente amigables en transporte (2003-2009)”, se informa que desde el desarrollo del Proyecto de Metrobús Línea 1 se generó una metodología y procedimientos necesarios para la Venta de Bonos de Carbono, producto de la reducción de emisiones del Metrobús.</p> <p>Parte de los objetivos del estudio fue el desarrollar metodología para cuantificar, monitorear y verificar la reducción de bióxido de carbono equivalente generada por los Corredores Insurgentes y Eje 8, estimando la emisión actual de GEI locales y las emisiones reducidas esperadas como resultado dela</p>
--	--	--





		<p>implementación de los corredores en el área. El análisis se realizó en el área de influencia antes de que iniciara la construcción, y después de la construcción.</p> <p>En el desarrollo de la metodología, se atendieron los consejos de los expertos para que fuera aprobada dada ante el Mecanismo de Desarrollo Limpio. El desarrollo incluye una definición del área de influencia que asegura que las emisiones por fugas son mínimas.</p> <p>Asimismo, se aplicó el modelo “Traffic Emission Model”, para estimar las emisiones actuales, las emisiones futuras y las emisiones reducidas asociadas con la implementación de los corredores.</p> <p>La clave para el éxito de la venta de créditos de carbono ante el mercado internacional requerirá que los siguientes pasos estén</p>
--	--	---





		<p>completos y sean aprobados por la Autoridad Nacional Designada y la Junta Ejecutiva de la UNFCCC:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Desarrollar el documento de idea del proyecto (PIN, por sus siglas en inglés-Project Idea Note).</li><li>• Desarrollar una metodología para demostrar la línea base del proyecto, la cual debe ser validada y verificada de forma independiente por una Entidad Operativa Designada (EOD).</li><li>• Estimar la reducción de emisiones durante la vida del proyecto.</li><li>• Analizar el costo beneficio del proyecto (con costos de transacción).</li><li>• Desarrollar un Plan de Monitoreo para asegurar</li></ul>
--	--	--





		<p>que las reducciones están sucediendo cada año.</p> <p>Por lo anterior, se recomendó considerar esta observación, a efecto de complementar este párrafo, a fin de evidenciar objetivamente lo relativo a las estimaciones de emisiones de gases de efecto invernadero del proyecto Metrobús Reforma; solicitando al Secretariado se atienda esta observación, en la nueva versión del Expediente de Hechos.</p>
--	--	---

