



I LEGISLATURA

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS

Ciudad de México a 20 de enero de 2020.

MGSM/184/2020

Asunto: Inscripción de punto de acuerdo

Dip. Isabela Rosales Herrera
Presidencia de la Mesa Directiva del
Congreso de la Ciudad de México,
I Legislatura
P R E S E N T E.

La que suscribe, **Diputada María Gabriela Salido Magos**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 12 fracción II y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXVIII, 76, 77, 79 fracción IX, 82, 83, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, me permito solicitar respetuosamente a usted, se inscriba y liste en el orden del día de la Sesión a celebrarse el próximo miércoles 22 de enero de 2020, para su debida consideración de este Congreso de la Ciudad, la proposición con punto de acuerdo que debidamente firmado y rubricado, anexo al presente.

Sin otro particular agradeciendo la atención que sirva dar al presente, le envío un cordial saludo.

ATENTAMENTE

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO
MAGOS



I LEGISLATURA
 COORDINACIÓN DE SERVICIO
 PARLAMENTARIOS

FOLIO: **00011719**FECHA: **20/1/20**HORA: **14:25**RECIBIÓ: **[Signature]**

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



I LEGISLATURA

+

Ciudad de México a 22 de enero de 2020.

Dip. ISABELA ROSALES HERRERA
Presidente de la Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México,
I Legislatura
P R E S E N T E

La que suscribe, **Diputada María Gabriela Salido Magos**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D y E, y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, 13 fracción IX y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de este H. Congreso, la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD A PRESENTAR LOS ESTUDIOS TÉCNICOS Y AMBIENTALES DEL TROLEBÚS ELEVADO.**

Lo anterior al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

A mediados del siglo XX se comenzaron a crear ideas futuristas de las ciudades bajo una imagen de desarrollo y construcción de vías y transporte elevado en las ciudades, una de las más famosas fue la imagen de Peter Hall, en su obra Ciudades del mañana, desarrollada y presentada a finales de los noventa. Aunque previamente, en 1900 ya se imaginaba la ciudad construía desde las alturas

La imagen de la ciudad desarrollada y global fue tomada por las principales ciudades del mundo que buscaban mostrar el crecimiento económico de sus ciudades.

En el caso de México se comenzaron las obras elevadas durante la construcción de la línea 4 del Sistema de Transporte Colectivo (STC) metro en 1981. Obra realizada con una inversión de casi 7 mil millones de pesos para su construcción y la puesta en funcionamiento de sus 10 estaciones. Modelo que replicaba las prácticas de las grandes ciudades como Francia, Japón y Estados Unidos.

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



I LEGISLATURA

Posteriormente se realizaron obras para construir la línea 9 del metro, la cual cuenta con un tramo elevado que va desde la estación Pantitlan hasta la estación Mixuca.

A inicios del siglo XXI se comenzó la construcción del segundo piso de Periférico, obra que buscaría desahogar el congestionamiento vehicular por medio de la creación de más espacios de circulación de alta velocidad, aunque debido a la tasa de incremento vehicular de la Ciudad de México y del Estado de México, las vías no pudieron atender el aforo vehicular de las horas de mayor afluencia vehicular.

En el caso de México se han desarrollado vías elevadas desde comienzos del siglo XXI, con la construcción del segundo del periférico poniente en 2001 y los posteriores desarrollos de vías de acceso rápido.

El 27 de mayo del presente año la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum, anuncio la construcción de una ruta elevada de trolebús que va desde la terminal Constitución de 1917 hasta la estación del metro Santa Martha.

Al mismo tiempo el Servicio de Transporte Eléctrico informo que "El trolebús elevado es una de las opciones que se encuentran consideradas para su implementación". Formando parte de las estrategias para combatir el cambio climático y mejorar la calidad de aire

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

En Estados Unidos han desaparecido vialidades elevadas en las ciudades de Cleveland, Seattle, Oklahoma City, New Haven, Buffalo, Syracuse y Baltimore, de la misma forma en Corea del Sur se considera la eliminación de la autopista elevada, para dar paso a la restauración del canal Cheonggyecheon y sus espacios naturales, para buscar una mejora en la calidad del medio ambiente y de los habitantes de la ciudad.

Declaraciones dadas aún cuando no se han presentado los estudios técnicos, como la Evaluación de Impacto Ambiental establecido por la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA).

De acuerdo a la LGEEPA las obras clasificadas dentro de vías de comunicación como el caso de ferrocarriles, carreteras, entre otras, deberán presentar un estudio de impacto ambiental. Las características del trolebús elevado lo ponen dentro de la calificación de construcción lineal con sus 8 kilómetros de longitud.

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



I LEGISLATURA

Evaluación que toma importancia por el proceso de construcción e intervención que tiene en el medio ambiente y en el espacio en el que se encuentran. Principalmente por el impacto ambiental que tendrá en la masa vegetal ubicada en el camellón de la vialidad sobre la que se planea construir.

De igual forma es importante contar con los estudios técnicos que muestren la viabilidad del proyecto, al encontrarse dentro de una zona de continuos y altos índices de hundimiento, de acuerdo al Atlas de Riesgos de la Ciudad de México.

En el atlas se precisa que la zona por donde se realizará la obra del trolebús cuenta con características de suelos arcillosos, por lo que la estructura física del suelo, presenta problema de hundimientos, mismos que no son de forma continua y homogénea, presentando problemas para las estructuras en vías y de cimentación de la zona.

Se ha sumado la constante extracción de agua de la zona oriente, lo cual ha sido causa del reacomodo y agrietamiento del suelo de avenidas principales como calzada Zaragoza y Ermita, vialidades que han presentado deformaciones en el pavimento.

Las vialidades colindantes a la calzada Ermita, han presentado un hundimiento diferenciado y deformaciones en sus calles secundarias, principalmente en la zona de Santa María Aztahuacán.

A inicios del año se presentó el registro de 2 mil fracturas en toda la alcaldía¹, de las cuales 59 se encuentran en la colonia Santa María. Estas se han relacionado a la extracción desmedida de agua subterránea, al contar con la perforación de más de mil pozos.

De igual forma la zona ha presentado problemas por inundaciones sobre la vialidad Ermita, misma vía por la que se construirá el trolebus elevado, y en la que se ubicaran las 4 estaciones intermedias entre las terminales de la ruta.

Hasta el momento, solo se han mostrado videos donde se muestran estaciones a niveles de calle en lo que hoy es el camellón de la vialidad.

Imagen que ha dejado poco claro el acceso a las estaciones en casos de inundación, situación que dejaría excluida y en situación de vulnerabilidad a la población usuaria de esas estaciones.

¹<https://www.24-horas.mx/2019/05/02/afectan-a-iztapalapa-2-mil-fracturas-en-su-territorio/>

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



I LEGISLATURA

Objetivo contrario a lo que se ha buscado en las estrategias de movilidad de los últimos años, en los que el peatón ha tomado mayor importancia en las obras de movilidad, en las cual se ha posicionado en la base de la pirámide invertida de movilidad.

Acciones que buscan ir acompañadas del diseño accesible para facilitar el desplazamiento entre los espacios de la Ciudad a favor de las y los habitantes.

De esta forma se perdería la conexión entre el aforo de los usuarios de esas zonas y las estaciones intermedias. Por otro lado, la vialidad cuenta con una alta densidad de arbolado, mismo que quedará vulnerable ante la construcción en una zona con una baja densidad vegetal.

De igual forma las construcciones elevadas han mostrado ser obras de altos costos de construcción, debido al proceso de cimentación requerido para obras elevadas, decisiones que deberán contar con una justificación técnica y financiera demostrada en los respectivos estudios técnicos del proyecto.

Esta situación ha creado un sistema delicado para la parte oriente de la ciudad, al cual se le suma la inserción de una nueva estructura de concreto, sostenida por un sistema de columnas de alto profundidad, debido a la estructura del suelo y las características el proyecto.

Por ello se considera necesario y de acuerdo a la LGEEPA considerar la publicación de la correspondiente Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) del proyecto, mismo que dará certidumbre a la vialidad técnica del proyecto, ambiental. Así como las acciones contempladas en la etapa de abandono, al ser una obra que quedara incrustada dentro de la estructura urbana de la ciudad.

De igual forma se muestra una reducción de recarga de mantos acuíferos, la baja en las áreas verdes, la disminución en la tasa de sobrevivencia de la paleta vegetal y la reducción de luz y agua natural que condicionara las especies que pudieran ubicarse debajo del trolebús, así como el proceso de empalme que requiere el proyecto.

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



I LEGISLATURA

CONSIDERACIONES

PRIMERO: La Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 17 apartado B hace referencia a la política económica capitalina, al tenor de lo siguiente:

“B. De la política económica

1. La política económica tendrá como objetivo el aumento en los niveles de bienestar de la población, la promoción de la inversión y la generación de empleos, respetando los derechos y promoviendo la expansión de las libertades económicas, la reducción de la pobreza y la desigualdad, el desarrollo sustentable y la promoción de la competitividad de la ciudad. Se realizará bajo la rectoría gubernamental en estrecha coordinación con los agentes económicos de la Ciudad y en el marco del régimen democrático, procurando la más amplia participación ciudadana.

2. Las autoridades proveerán lo necesario para que los emprendimientos económicos sean objeto de la protección y acompañamiento institucional. A la economía concurren los sectores público, social, privado y los demás que contribuyan al desarrollo; la ley la fomentará, protegerá y regulará, de acuerdo con el interés público y el beneficio general, la inversión, la generación de empleo y el ingreso dignos, la innovación y una distribución más justa del ingreso y la riqueza.”

SEGUNDO: Que México firmó la agenda 2030 en el cual se establecieron los Objetivos de Desarrollo Sostenible y con ellos los compromisos en materia de ciudades y comunidades sostenibles, marcado en el objetivo 11. Este busca “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, lo cual se lograra por medio de las 7 metas, entre ellas se encuentran:

11.2 Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguro, asequible, accesible y sostenible para todos

11.6 Reducir el impacto ambiental negativo per capita de las ciudades

TERCERO: Que en el artículo 28 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección el Medio Ambiente (LGEEPA) se establecen el tipo de obras que puede rebasar los límites y condiciones que regulan el medio ambiente, así como las que

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



I LEGISLATURA

puedan significar un desequilibrio ecológico, deberán presentar una evaluación de impacto ambiental, entre ellas se mencionan la siguientes tipos de obras:

- I. Obras hidráulicas, vías generales de comunicación, oleoductos, gasoductos, carboductos y poliductos;*
- II. Industria del petróleo, petroquímica, química, siderúrgica, papelera, azucarera, del cemento y eléctrica*

Entre ellas quedan establecidas las vías general de comunicación, categoría donde se encuentra la obra del trolebús elevado, misma que deberá presentar una Manifestación de Impacto Ambiental, de la misma forma se hace un desglose en el reglamento de la LGEEPA, en el capítulo II "de las obras o actividades que requieren autorización en materia de impacto ambiental y de las excepciones", Artículo 5.

CUARTO: Que las obras se encuentren dentro del plan parcial de desarrollo urbano o de ordenamiento ecológico que haya sido evaluado, tendrá que presentar un informe preventivo, como se establece en el artículo 29 del reglamento de la LGEEPA, el cual menciona que:

Artículo 29.- La realización de las obras y actividades a que se refiere el artículo 5o. del presente reglamento requerirán la presentación de un informe preventivo, cuando:

- I. Existan normas oficiales mexicanas u otras disposiciones que regulen las emisiones, la descargas, el aprovechamiento de recursos naturales y, en general, todos los impactos ambientales relevantes que las obras o actividades puedan producir;*
- II. Las obras o actividades estén expresamente previstas por un plan parcial o programa parcial de desarrollo urbano o de ordenamiento ecológico que cuente con previa autorización en materia de impacto ambiental respecto del conjunto de obras o actividades incluidas en él, o*
- III. Se trate de instalaciones ubicadas en parques industriales previamente autorizados por la Secretaría, en los términos de la Ley y de este reglamento.*

QUINTO: Que la construcción de un piso elevado sobre la avenida Ermita representa un riesgo de sobrevivencia para el arbolado de la vialidad, misma que

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



I LEGISLATURA

carece de superficies verdes, comprometiendo el medio ambiente de los habitantes de la zona en materia de superficie verde,

En la Constitución de la ciudad de México se establece el derecho a un ambiente sano para el desarrollo y bienestar de los habitantes, así como la preservación y protección de la naturaleza, ambos mencionados de la siguiente forma en el artículo 13, A. Derecho a un medio ambiente sano, numeral uno y dos:

A. Derecho a un medio ambiente sano

1. Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias, en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente y la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.

2. El derecho a la preservación y protección de la naturaleza será garantizado por las autoridades de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia, promoviendo siempre la participación ciudadana en la materia.

SEXTO: Que la Administración Pública deberá formular e implementar políticas, programas y acciones públicas mediante 10 principios, entre ellos la Calidad, misma que busca el menor daño ambiental, tal como se menciona en la fracción V del artículo 7 de la Ley de Movilidad:

Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental...

SÉPTIMO: Que es facultad de las y los diputados de ésta Soberanía presentar proposiciones con punto de acuerdo, de confinidad con lo establecido en el artículo 5 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México:

“Artículo 5. Son derechos de las y los diputados:

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



I. Iniciar leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso;

II. a IX. ...

X. Solicitar información a los otros Poderes Ejecutivo y Judicial o cualquier otra instancia de la Ciudad de México”

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de éste Honorable Congreso de la Ciudad de México, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO: Se exhorta respetuosamente a la Secretaria de Movilidad para que haga público los estudios técnicos y de evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente que sustenten la determinación de realizar la construcción de una vialidad elevada para el funcionamiento de una nueva línea de trolebús.

ATENTAMENTE

A handwritten signature in black ink, appearing to read "C. Salido Magos", is written over the printed name.

DIPUTADA MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS