

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A CANCELAR LA OBRA DEL PUENTE PERIFÉRICO-CANAL NACIONAL, REHABILITAR EL HUMEDAL AFECTADO Y DEJAR SIN EFECTOS EL ACUERDO DE FACILIDADES EN MATERIA DE IMPACTO AMBIENTAL; Y A LA PROFEPA Y LA CONANP, A EVALUAR Y, EN SU CASO, SANCIONAR DAÑOS EN LA ANP EJIDOS DE XOCHIMILCO Y SAN GREGORIO ATLAPULCO, SUSCRITA POR DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO Y SIN PARTIDO

Quienes suscriben, diputadas Julieta Macías Rábago, Lucía Riojas Martínez, Ana Priscila González, Pilar Lozano Mac Donald, Martha Tagle y diputados Mario Alberto Rodríguez Carrillo y Ariel Rodríguez Vázquez, integrantes a la LXIV Legislatura en la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I y 79, numeral 1, fracción II del Reglamento de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, someten a consideración de esta soberanía, proposición con punto de acuerdo mediante el cual se exhorta al gobierno de la Ciudad de México a cancelar la obra del puente Periférico-Canal Nacional, rehabilitar el humedal afectado y dejar sin efectos el acuerdo de facilidades en materia de impacto ambiental, y a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente y la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas a evaluar y, en su caso, sancionar daños en el territorio del Área Natural Protegida Ejidos de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco, conforme a la siguiente

Exposición de Motivos

Xochimilco, que en náhuatl significa “lugar de la sementera florida” o “campo de flores”, es considerado Patrimonio de la Humanidad Natural y Cultural, por parte de la UNESCO desde 1987, ello derivado tanto de sus elementos naturales, algunos de los cuales son únicos, como de sus tradiciones agrícolas y culturales que lo distinguen a nivel internacional.

También, derivado de la “Declaratoria que establece como zona prioritaria de preservación y conservación del equilibrio ecológico y se declara como área natural protegida, bajo la categoría de zona sujeta a conservación ecológica, la superficie que se indica de los ejidos de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco, DF.”² (Diario Oficial de la Federación, 11 de mayo de 1992), una superficie de 2 mil 657 hectáreas fueron declaradas Área Natural Protegida, entre las que ya desde entonces se contemplaba a la Laguna de Regulación Ciénega Chica, ubicada entre San Lorenzo la Cebada y Barrio 18, al sur de Anillo Periférico, así como la Laguna de Regulación Ciénega Grande, ubicada entre Canal Nacional y Canal de Chalco, al norte de Anillo Periférico.

Asimismo, desde 2004 dicha superficie se incluyó en la lista de sitios RAMSAR bajo la denominación “Zona Lacustre Ejidos de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco”³, en el marco de la Convención RAMSAR y derivado de su valor ecológico como área natural de descarga del flujo subterráneo, su biodiversidad y el patrimonio genético que ésta aporta, así como por ser hábitat para unas 180 especies de flora, así como para 139 especies de vertebrados, de los cuales 11 se encuentran enlistadas en alguna de las categorías de protección contenidas en la NOM-059-SEMARNAT-2010, como la ninfa mexicana, los tulares, el ajolote, la rana de Tláloc, rana de Moctezuma, entre otras.

Derivado de ello, el entonces gobierno del Distrito Federal acordó en 2005 la creación de una Comisión Interdependencial para la Conservación del Patrimonio Natural y Cultural de Milpa Alta, Tláhuac y Xochimilco, que en 2012 se transformó en la Autoridad de la Zona Patrimonio Mundial, Natural y Cultural de la Humanidad en Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta, con el objetivo de “consolidar, ampliar y eficientar las políticas, programas y acciones del gobierno de la Ciudad en materia de investigación, difusión, protección ecológica, conservación, mantenimiento, restauración y desarrollo sustentable, así como la realización y

promoción de actividades sociales, culturales, artísticas y académicas tendientes a la preservación de dicha zona.”⁴

En 2006 el gobierno de la ciudad elaboró y publicó el Programa de Manejo del Área Natural Protegida (ANP), con categoría de zona sujeta a conservación ecológica “Ejidotes de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco”, mismo que fue actualizado en 2018 y con el objetivo de “conservar, proteger y mejorar las condiciones ambientales, así como la integridad de sus procesos ecológicos y los servicios ambientales que favorecen la sustentabilidad ambiental”, el cual dispone que “la superficie actual no tendrá otro destino que aquel que resulte compatible con la conservación y protección de los ecosistemas”⁵.

Todo ello evidencia que el enorme valor de esta zona ha sido reiteradamente señalado a nivel nacional e internacional desde hace más de tres décadas, en reconocimiento de los importantes servicios ambientales que presta a la ciudad, como la regulación del clima, captación de agua, recarga de mantos acuíferos, producción de oxígeno y alimentos, reciclaje de nutrientes y secuestro de carbono, cuyo valor es aún mayor al considerar que este es el último humedal que queda en la ciudad.

Considerando lo anterior, resulta contradictorio y desconcertante que un proyecto considerado inviable en administraciones pasadas, precisamente por las consecuencias ambientales que implica, haya sido retomado y autorizado en condiciones de excepción a la normatividad ambiental y a pesar de las manifestaciones que pobladores y organizaciones de la sociedad civil han externado en el sentido de que prevalezca la conservación ambiental por encima de infraestructura vehicular.

El llamado “Proyecto integral para la construcción del puente vehicular Periférico Sur y Canal Nacional en la alcaldía Xochimilco, Ciudad de México”, con una longitud aproximada de 2 kilómetros y una superficie proyectada de casi 33 mil metros cuadrados, de los cuales 44.57 por ciento se encuentran dentro del área natural protegida (ANP), constituye un grave riesgo directo para las áreas de Ciénega Chica y Ciénega grande, así como para todo el humedal que es altamente vulnerable a la urbanización.

La propia MIA⁶ del proyecto reconoce la necesidad de talar 652 árboles, además, su construcción implica la destrucción de al menos tres hectáreas de humedal para el desarrollo de su cimentación y una vez terminado se constituirá como una barrera física que fragmentará el humedal, aislando Ciénega Grande del resto del Área y eliminando el humedal que contiene el camellón y que fue dispuesto específicamente como zona de cruce y conexión para la fauna que lo habita, con el objetivo de garantizar condiciones para la subsistencia de Ciénega Grande, sección más vulnerable por su cercanía con la mancha urbana y que prácticamente está siendo condenada a desaparecer con este proyecto.

Llama poderosamente la atención que, para facilitar los trámites de autorización, el 2 de septiembre de 2019 la jefatura de gobierno publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el “Aviso por el que se da a conocer el acuerdo de facilidades en materia de impacto ambiental para la realización de obras y/o actividades públicas en la Ciudad de México”⁷, al amparo del cual en tan solo dos semanas se consiguió la autorización para iniciar los trabajos, pues dicho acuerdo dispone una excepción al procedimiento ordinario de Evaluación de Impacto Ambiental, gracias a lo cual únicamente es necesario presentar la documentación para poder iniciar con el proyecto, sin que ésta sea sujeta a una auténtica evaluación por parte de la autoridad ambiental, salvo que así lo estime la Dirección General de Evaluación de Impacto y Regulación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente local. Por su trascendencia se transcriben a continuación las citadas disposiciones:

3) Con motivo de su utilidad pública, **una vez admitido el proyecto, los interesados podrán dar inicio con las obras autorizadas**, así como con las medidas de prevención, mitigación y/o compensación indicadas en el Formato de Facilidades para Obra y/o Actividad Pública.

6) **En aquellos casos en que la Dirección General de Evaluación de Impacto y Regulación Ambiental lo estime necesario, los proyectos de obra pública se sujetarán al procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental y riesgo** que establecen los diversos dispositivos normativos ambientales y procedimentales vigentes; por lo cual, no se verán beneficiados con las prerrogativas contempladas en el presente acuerdo.

Ante la inexplicable decisión de desarrollar este proyecto contra toda consideración de índole ambiental y bajo el argumento oficial de que la zona ya se encuentra degradada, los pobladores de la zona organizados en la Coordinación de Pueblos, Barrios y Colonias de Xochimilco, llevaron a cabo una protesta el pasado 15 de marzo, mientras que otro grupo conformado por ciudadanos y organizaciones ambientalistas realizaron una rodada en protesta el pasado 10 de julio.

En el ámbito jurídico la obra también ha sido objeto de controversia derivado del amparo interpuesto el pasado 7 de mayo, el cual si bien no logró su cometido que era la suspensión definitiva del proyecto, sí logró que el Gobierno de la Ciudad reconociera la necesidad de condicionar la construcción a la implementación de un programa de restauración del humedal en el camellón, así como una ampliación del mismo.

Lamentablemente, no existe certeza alguna de que la restauración y ampliación del humedal vayan a llevarse a cabo satisfactoriamente y, aunque así fuese, las consecuencias ambientales persistirán pues como asegura el Laboratorio de Restauración Ecológica de la UNAM, “Esta fragmentación condenaría a desaparecer la zona norte, que es la más pequeña y más presionada para la urbanización”⁸.

También dentro del ámbito jurídico, el pasado 8 de septiembre un grupo de ciudadanos, interpusimos una demanda de amparo respecto del proyecto por considerar que se violenta el derecho a un medio ambiente sano, consagrado en el artículo 4o. constitucional y que está estrechamente relacionado con la preservación de las condiciones esenciales para el goce de diversos derechos humanos fundamentales, incluyendo el derecho a la vida, como ya lo ha reconocido la Corte Interamericana de Derechos Humanos en el caso Kawas Fernández versus Honduras⁹. De igual forma por violentar los derechos a la ciudad y a la movilidad, consagrados en los artículos 12 y 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México, al no garantizarse una planeación de la Ciudad con perspectiva de género como resultado de propiciar violencias en contra de las mujeres y otras personas vulnerables al reproducir discriminaciones y desigualdades entre las personas habitantes de la ciudad y la alcaldía.

En el propio Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019¹⁰ de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, se reconoce que **“El principal modo de transporte para las mujeres entre semana es el transporte público no masivo”** y que **“las mujeres realizan un alto porcentaje de sus viajes a pie”**, derivado de lo cual se concluye que **“Al no tomar en consideración las necesidades específicas de las mujeres en las políticas de movilidad, ...se limita el acceso que tienen las mujeres a servicios y oportunidades que se ofrecen en la ciudad ...En ese contexto, se reduce su libertad y autonomía e incluso la posibilidad de realizar ciertos viajes, lo que limita su ejercicio de otros derechos.** Al continuar privilegiando la movilidad en automóvil con este proyecto, no se garantiza el ejercicio y goce del derecho a la movilidad para las mujeres y otros grupos vulnerables, con lo que se limita su movilidad al replicar un modelo carente de perspectiva de género, empleado sistemáticamente en la planeación de las ciudades, contraviniendo el marco jurídico local, federal y convencional en la materia.

Además, no puede omitirse señalar los riesgos para una obra de esta magnitud derivados del tipo de suelo en el que se construye, pues el proyecto se ubica en la zona lacustre de la Alcaldía y en la que “predominan sedimentos de tipo acrillosos intercalados con arenas de grano fino”¹¹, lo cual en una región con recurrentes y, en ocasiones, violentos eventos sísmicos se traduce en un inminente riesgo de falla constructiva o colapso, lo

cual quedó evidenciado en 2017 al haberse registrado 4 mil 796 reportes de daños¹² a construcciones en la alcaldía, consecuencia del sismo del 19 de septiembre.

El pasado 10 de septiembre, en un acto que implica el reconocimiento por parte del gobierno de la Ciudad de México respecto del daño ambiental derivado del proyecto, así como de los legítimos reclamos sociales en su contra, la Jefatura de Gobierno y las Secretarías de Obras y Servicios y de Medio Ambiente de la Ciudad, presentaron un proyecto de restauración del humedal¹³ argumentando que “la construcción del puente vehicular de Periférico Sur y Canal Nacional no generará un daño ecológico, **pues se construirá un humedal** con mayor valor ambiental”, lo cual es contradictorio en sí mismo al pretender minimizar la desaparición del humedal existente con la construcción de uno artificial, detallando más adelante que **“los trabajos, contemplados de agosto a diciembre de 2020, consistirán en movimiento de tierras y habilitación de superficie para creación del humedal, plantación de vegetación endémica, acciones que tendrán un periodo de aclimatación de enero a diciembre de 2021”**.

Esta llamada restauración, de la cual no se conoce más que el comunicado de prensa citado, no solo desconoce la fragilidad de los ecosistemas de humedales, particularmente uno tan cercano a la mancha urbana, sino que tampoco garantiza su viabilidad en el área del camellón que está siendo destruida, así como la conservación de Ciénega Grande que depende en gran medida de la conexión con el resto del humedal a través del camellón mismo. En el mismo sentido, la llamada restauración no solventa las vulneraciones al derecho a la movilidad ni atiende los riesgos sísmicos de la zona.

La ciudad, la alcaldía y sus habitantes merecen una planeación urbana que garantice el ejercicio de todos sus derechos y que sienta las bases para un modelo de movilidad del futuro en el que todas y todos gocen en igualdad de condiciones de la infraestructura urbana, en armónica coexistencia con los invaluable y cada vez más escasos ecosistemas endémicos de nuestra ciudad.

Particularmente cuando la comunidad científica nos ha alertado reiteradamente que tanto nuestra Ciudad, como nuestro planeta, se encuentran en un momento crítico que requiere acciones drásticas para mitigar el cambio climático antes de que este alcance niveles cuyas consecuencias serían desastrosas para cientos de millones de personas que serían afectadas y desplazadas por fenómenos climáticos sin precedentes. En ese contexto tenemos la responsabilidad de hacer todo lo que esté en nuestras manos para evitarlo y parte de ello nos requiere un completo replanteamiento de la relación entre los ámbitos urbanos y el medio ambiente, incluyendo la movilidad en los mismos, por lo que resulta inaceptable que en este caso se esté privilegiando un esquema de movilidad que no solo será insuficiente para solucionar el congestionamiento vial en la zona, sino que además implica graves e irreversibles afectaciones al último humedal de la ciudad.

El rescate de este humedal resulta de fundamental importancia para conservar la calidad y dinámica del acuífero y el suelo de conservación de la Cuenca de México, así como para conservar las especies endémicas que lo habitan, preservar el equilibrio ecológico de la región y la permanencia del sistema de cultivo en chinampas.

Por lo expuesto, nos permitimos someter a consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al gobierno de la Ciudad de México a cancelar definitivamente el desarrollo denominado “Proyecto integral para la construcción del puente vehicular Periférico Sur y Canal Nacional en la alcaldía Xochimilco, Ciudad de México”, por implicar un daño grave e irreversible al humedal y las especies que lo habitan, así como un riesgo

en eventos sísmicos y un proyecto que vulnera los derechos al medio ambiente sano, a la ciudad y a la movilidad.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al gobierno de la Ciudad de México a implementar un programa de restauración y protección del humedal ubicado en el camellón de Anillo Periférico, así como de la llamada Laguna de Regulación Ciénega Grande, con el objeto de garantizar su conservación y evitar que dicha superficie sufra afectaciones futuras derivadas de la actividad urbana.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente y a la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas a establecer coordinación inmediata para evaluar y, en su caso, imponer sanciones por los daños ambientales derivados de desarrollos de infraestructura pública en el área natural protegida ejidos de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco.

Cuarto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al gobierno de la Ciudad de México a dejar sin efectos el “Acuerdo de facilidades en materia de impacto ambiental para la realización de obras y/o actividades públicas en la Ciudad de México” y a ser exhaustivo y riguroso en la aplicación de la normatividad ambiental, tanto en desarrollos públicos como privados.

Notas

1 <https://www.patrimoniomundial.com.mx/xochimilco/> Consultado el 31 de julio de 2020.

2 https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4665227&fecha=11/05/1992&cod_diario=200950 Consultado el 31 de julio de 2020.

3 <https://azp.cdmx.gob.mx/storage/app/media/RAMSAR1.pdf> Consultado el 31 de julio de 2020.

4 <https://www.azp.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de> Consultado el 31 de julio de 2020

5 https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/1969f901fdb9bf10aefef40cc8e7fe58.pdf Consultado el 31 de julio de 2020.

6 <https://www.obras.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Proyecto%20Integral%20del%20Puente%20Vehicular%20Periferico%20Sur%20y%20Canal%20Nacional/recepcion-de-la-mia.pdf> Consultado el 31 de julio de 2020.

7 https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/8b98a8f620762d3c7e52095e89f4713e.pdf Consultado el 31 de julio de 2020.

8 <https://elpais.com/mexico/2020-07-15/la-obra-que-amenaza-xochimilco-el-ultimo-humedal-de-ciudad-de-mexico.html> Consultado el 31 de julio de 2020.

9 https://corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_196_esp.pdf Consultado el 11 de septiembre de 2020.

10 <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf> Consultado el 11 de septiembre de 2020.

11 http://www.atlas.cdmx.gob.mx/mapas/MR_Xochimilco.pdf Consultado el 2 de agosto de 2020.

12 <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/casi-dos-meses-del-sismo-xochimilco-denuncia-que-no-ha-recibido-recursos> Consultado el 2 de agosto de 2020.

13 <https://jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presenta-gobierno-capitalino-proyecto-de-restauracion-del-humedal-de-xochimilco-y-museo-del-axolote> Consultado el 11 de septiembre de 2020.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 15 de septiembre de 2020.

Diputadas: Julieta Macías Rábago, Lucía Riojas Martínez, Ana Priscila González, Pilar Lozano Mac Donald, Martha Tagle y **diputados** Mario Alberto Rodríguez Carrillo y Ariel Rodríguez Vázquez. (Rúbrica.)

S I L L