

IMPACTO AMBIENTAL Y RIESGO DEL PROYECTO

"SISTEMA VIAL DE PUENTES, TÚNELES Y DISTRIBUIDORES SUR-PONIENTE DE LA CIUDAD DE MÉXICO"

México, D.F. a 1o. de Junio de 2010.

En cumplimiento al Art. 51 de la Ley Ambiental del Distrito Federal y de conformidad con el Art. 45 del Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo del Distrito Federal, se hace público el desarrollo del proyecto "Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores Sur-Poniente de la Ciudad de México".

- a) La empresa responsable del proyecto es Controladora Vía Rápida Poetas, Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable.
- b) El sistema vial consiste en la construcción y operación de una vía rápida confinada con sistema de peaje, que unirá la Av. de los Poetas con Av. Luis Cabrera mediante un sistema de túneles, puentes y terracerías; el proyecto incluye los entronques con las avenidas Centenario, Las Águilas, Las Torres y Luis Cabrera así como la construcción de las adecuaciones viales complementarias necesarias para agilizar el tránsito en las avenidas de los Poetas y Luis Cabrera (incluyendo puentes vehiculares de libre circulación en Luis Cabrera en su cruce con la Calle Magnolia y el distribuidor vial de incorporación al Anillo Periférico). El sistema vial pretendido tendrá una longitud troncal confinada total de 5,240 metros desde el entronque de Centenario hasta el entronque de Luis Cabrera, consistente en 2,060 metros de vialidades en terraplén, 730 metros de puentes y 2,450 metros de túneles.
- c) El proyecto se desarrolla desde el entronque de las Avenidas de los Poetas y Centenario hasta Avenida Luis Cabrera a la altura aproximada de Avenida San Jerónimo, en el tramo confinado de peaje, y hasta el entronque de Luis Cabrera con el Anillo Periférico en el tramo de libre circulación. La vialidad nueva confinada cruzará varias avenidas de circulación importante: Calz. Las Águilas, Av. Desierto de Los Leones, Av. Las Torres y Av. Luis Cabrera, pasando por debajo de la Av. Desierto de los Leones, pertenecientes a las delegaciones Álvaro Obregón y Magdalena Contreras. El trazo cruzará el AVA Barranca de Tarango, la Barranca de Guadalupe, los arroyos Tinajas y San Ángel, el ANP La Loma y el Arroyo La Mallinche. En el proyecto se distinguen dos tipos de unidades ambientales que serán sujetas de afectación: las zonas urbanas y sus vialidades, y la zona de bosques urbanos y barrancas. Las zonas urbanas se caracterizan por la pérdida de superficies de infiltración y de cobertura forestal nativa, con la posterior población de especies exóticas como eucaliptos, ficus y casuarinas. El arbolado urbano, aunque está compuesto en gran parte por especies introducidas, se encuentra en términos generales sano y bien conformado, pues menos del 4% se encuentra en declive.
- d) La zona de barrancas es considerada como un área de importancia ecológica, debido a que captan, filtran y conducen el agua tanto a los mantos acuíferos como a los cauces naturales de los escurrimientos pluviales, formando ríos y riachuelos. Estas barrancas, presentan además condiciones topográficas, geológicas y ecológicas únicas, que permiten mantener remanentes de bosques nativos, que sirven de refugio de flora y fauna silvestre.

La zona de barrancas, que todavía cuenta con una superficie de cobertura forestal, aunque en distintos grados de conservación, corresponde a la región de montaña de la cuenca de México y en ella se presentan elementos holárticos y neotropicales formando un complejo mosaico de vegetación. Entre los principales tipos de vegetación en la zona de estudio se encuentran los Bosques de *Quercus* y plantaciones forestales de especies exóticas que son producto de programas de reforestación, y zacatonal subalpino con mezcla de matorrales. Este último tipo de vegetación está presente en el Parque Tarango, y las principales especies que dominan la comunidad de gramíneas amacolladas pertenecen a los géneros *Festuca*, *Muhlenbergia* y *Stipa*, con una gran abundancia de *Baccharis*. En el área del proyecto, las condiciones de este hábitat se encuentran en pobre estado de conservación, principalmente como consecuencia del pastoreo de ganado, quemas provocadas, la introducción de especies exóticas y el ingreso de vehículos.

De acuerdo a los resultados del Diagnóstico Ambiental, en el área de influencia del proyecto se reportó un total de 70 especies (63 registradas directamente en las vialidades y bosques urbanos y 7 especies adicionales provienen de registros bibliográficos) pertenecientes a 39 familias botánicas, siendo las mejor representadas las familias Rosaceae (9 especies), Cupressaceae (7 especies), Salicaceae (5 especies), Pinnaceae (4 especies) y Fagaceae (4 especies). De estas 70 especies el 36% son especies nativas de la región, y corresponden al 60% de las especies reportadas por Nava (2003) en su inventario florístico de los bosques nativos mixtos y de *Quercus* sp, propios de la cuenca del Río Magdalena, a la que pertenece el área de estudio. Las especies con mayor número de individuos en el muestreo realizado fueron *Fraxinus uhdei* (28% de los individuos muestreados), *Eucalyptus resinifera* (10%), *Ficus* sp. (10%), *Cupressus sempervirens* (6.6%) y *C. lusitanica* (6.3%). El 40.1% lo representan los individuos de las especies restantes.

- e) Con la finalidad de afectar la menor superficie posible, casi la mitad del proyecto confinado se desarrolla en túneles que no impiden la infiltración de los escurrimientos al subsuelo y que no afectan a la población. Adicionalmente las barrancas son cruzadas mediante puentes, evitando la modificación de los principales patrones hidrológicos. Los principales efectos ambientales que se pueden identificar por la construcción del proyecto, son los siguientes: Afectación de 1,212 árboles urbanos sobre vialidades y de 9,052 en barrancas y bosques urbanos, concentración local de partículas, afectación de la capa edáfica y aumento del grado de erosión, modificación de la topografía y morfología del suelo, generación de residuos de excavación, modificación de patrones de drenaje superficial natural y de escurrimientos, disminución de superficie de recarga de acuíferos, afectación de áreas de valor ambiental, pérdida de hábitat, afectación temporal del flujo vehicular y de tiempos de desplazamiento, así como la necesidad de expropiación de algunos predios. Entre las principales medidas de prevención, mitigación y compensación que se aplicarán para el proyecto, se pueden mencionar las siguientes: en apego a los objetivos del Plan Verde, y la agenda ambiental del DF, así como los decretos de Área de Valor Ambiental Barranca de Tarango y Área Natural Protegida La Loma, se contempla la participación activa en la gestión de los programas de manejo del Área de Valor Ambiental Barranca de Tarango y Área Natural Protegida La Loma; reforestación de la zona de barrancas con especies nativas y recuperadas; la compensación de individuos arbóreos afectados en una proporción de 3 a 1; la recuperación de los zacatonales en la zona de Tarango; el desarrollo de un vivero; delimitación de zonas de barrancas que no vayan a ser afectadas; la restitución total de los taludes y las áreas temporales de afectación por caminos de acceso y plataformas, limitando las áreas afectadas a los apoyos de las columnas de los puentes; descompactación de plataformas para promover el crecimiento de especies; la ejecución de obras de manejo de agua pluvial para mantener los patrones hidrológicos actuales en las barrancas; construcción de obras que inhiban la erosión hídrica; manejo adecuado del material de excavación; así como el confinamiento del sistema vial para inhibir la urbanización de las zonas aledañas; además de la indemnización a la población cuyo predio haya sido expropiado. Los beneficios que traerá la construcción del proyecto son: mejorar la movilidad regional entre el poniente y el sur de la Ciudad; contribuir al mejoramiento de las condiciones atmosféricas del poniente del Valle de México; disminuir tiempos de desplazamiento y horas hombre invertidas en transporte; mejorar la movilidad del transporte público; detener la presión de la mancha urbana sobre las áreas de valor ambiental que constituyen el sistema de barrancas; generar 10,200 empleos directos e indirectos en la construcción del proyecto y una derrama económica importante en la ciudad, financiar la construcción a través de un esquema que no implique ni el uso de recursos públicos, ni deuda pública; mejorar las condiciones ambientales del AVA Tarango y ANP La Loma.
- f) La empresa responsable del proyecto y de la elaboración del estudio es Controladora Vía Rápida Poetas, Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable, cuyos representantes legales son Luis Antonio Attias Bernárdez y Antonio Mena Calero con domicilio en Vasco de Quiroga No. 3900, 501-B, Col. Tlaxala, Del. Cuajimalpa, México, D.F., C.P. 05300, responsable técnico de estudio Ing. José Alberto Villasana Lyon.

Cualquier comentario debe remitirse a la Dirección General de Regulación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente, ubicada en la calle de Agricultura No. 21, Col. Escandón, C. P. 11800, Delegación Miguel Hidalgo, dentro de los diez días hábiles siguientes a esta publicación.