



ASUNTO: COMENTARIOS

PROYECTO: 15EM2022V0195

TITULAR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE IMPACTO Y RIESGO AMBIENTAL DE LA SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES.

Integrantes de las asociaciones civiles residentes en el Municipio de Valle de Bravo, Estado de México, mismas que se mencionan en la parte final del presente libelo, que derivado de la apertura de la consulta pública del proyecto denominado como “*Construcción del Entronque Camino Real Acatitlán- Refugio del Alto en el Municipio de Valle de Bravo en el Estado de México*”, con clave de proyecto 15EM2022V0195, dentro del procedimiento de evaluación de impacto ambiental que sustancia dicha Dirección General y con fundamento en los artículos artículo 34 fracción IV de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) y la Fracción III del Artículo 41 del Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental, se realizan los siguientes comentarios a efecto de que sean tomados en cuenta por esa Dirección al momento de dictar la resolución que en su caso resulte procedente:

Propuestas específicas en materia de Movilidad Valle de Bravo para el distribuidor vial el Refugio, entronque Acatitlán - Valle de Bravo:

Las recomendaciones propuestas para el mejoramiento de la movilidad en Valle de Bravo consisten en dos etapas en las cuales la primera de ellas consistirá en:

La regeneración de las dos hectáreas y media de la cañada impactada debajo del distribuidor del Refugio que proponemos se llame parque Río de los Álamos y la reestructuración de la calle Acatitlán, donde termina la ciclo ruta, cerca del Jacalón, hasta el distribuidor vial y El Manguito, siendo el escenario ideal que llegue hasta Avándaro, siendo 9.6 km de calle completa. En los casos donde el ancho de la calle no permita que se haga calle completa proponemos crear calle compartida.

Los elementos de la calle completa ayudarán a priorizar al peatón y ciclistas, siendo estos: reductores de velocidad, infraestructura verde - azul, ciclovías seguras, calle segura y con accesibilidad universal, señalética, cambio de pavimentos y cruces seguros. Una calle completa mueve a más personas, por consiguiente, ayuda a los automóviles. Al tener calles “vivas”, las distancias fácilmente logrables con movilidad individual tendrán seguridad para todo el que circule por la calle.

El puente peatonal del distribuidor, debe dar acceso al parque y la columna no debiera llegar al lecho bajo del río. Al tener acceso al parque se tendrá mejor seguridad y limpieza.

Para la segunda etapa, la propuesta consiste en conectar mejor a la ciudadanía a través de una red de calles completas entre los principales centros urbanos de la cuenca (Avándaro, Acatitlán, Amanalco y Donato Guerra). Con la creación de estas calles, ayudaremos a disminuir los 17,834 accidentes de tráfico que hay cada año en el Estado de México (datos de 2021, INEGI), entre los cuales aproximadamente 1000 accidentes son colisiones con peatones o ciclistas.

Las calles completas brindarán seguridad, red de transporte, y también proponemos la conexión a través de parques que mejoren la salud de la cuenca. El parque los Álamos restaurado, a través de calles completas te puede llevar al terreno de las monjas donde se podrá designar un centro de capacitación de mantenimiento de humedales construidos al lado del río Tizates.

Se han realizado conversaciones con el Estado de México, las cuales se plasmaron en un convenio firmado por la Dra. Michelle Nuñez, presidenta municipal de Valle de Bravo y el Secretario de la Oficina de Vialidad del Estado de México, Ing. Luis Robles. La sociedad civil organizada trabaja en conjunto con los diferentes niveles del gobierno para seguir mejorando los temas de movilidad en el Estado de México.

Para más información, consultar video y documento en:

<https://www.taller13.com/movilidad-valle-de-bravo>

Ahora bien, una vez que establecimos las anteriores propuestas que puede servir de ayuda en la construcción del proyecto y que tienen plena relación con el impacto social y ambiental que traerá consigo, también debemos resaltar que como se mencionó anteriormente así como de la lectura de la propia manifestación de impacto ambiental, el proyecto comenzó de forma irregular pues no contó con la autorización correspondiente ocasionando diversos daños a cuerpos de agua así como a la flora y fauna, esto trae consigo innumerables problemáticas que pueden y deben resolverse a través de mecanismos reparatorios o de compensación, los cuáles no están plasmados en la Manifestación de Impacto Ambiental en análisis.

Si bien, de acuerdo con el artículo 14 de la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental corresponde a la SEMARNAT imponer las medidas compensatorias necesarias en el resolutivo correspondiente, las cuales, por cierto, deben cumplirse aún antes de comenzar con la construcción del proyecto, también es cierto que la citada manifestación de impacto no contiene ninguna propuesta por parte del responsable del proyecto sobre la compensación o reparación de los daños ocasionados.

Lo anterior es de suma relevancia plasmar en el estudio en análisis ya que es el documento base para la emisión de la resolución y, por supuesto, la viabilidad ambiental del proyecto, por lo cual esta circunstancia no puede pasar desapercibida y por el contrario es necesario que, si han concretado acciones con la ciudadanía sean plasmadas en el resolutivo correspondiente de otra manera cualquier actividad que se realice y este estrechamente vinculada con el proyecto, si no se encuentra en el contenido del resolutivo puede considerarse como irregular.

Finalmente, también resulta importante citar que en el sitio afectado y que se pretende afectar se encuentran especies de flora y fauna silvestre en riesgo, es decir, en alguna categoría de amenazada en la NOM-059-SEMARNAT-2010, tales como *Carpinus caroliniana*, lagartija espinosa (*Sceloporus grammicus*), Dragoncito Neovolcánico (*Abronia deppii*), entre otras, que requieren un cuidado extremo ya que son especies vulnerables a las actividades humanas, sin embargo, la manifestación de impacto ambiental no trae consigo acciones específicas para protegerlos ni muchos menos acciones derivadas de los daños ya ocasionados, por ello, es importante establecer con claridad medidas acordes a su estado crítico de supervivencia, para lo cual pueden recurrir a las herramientas proporcionadas por la CONABIO o por un especialista en la materia.

De la misma forma para el río afectado las medidas de protección deben ser relevantes puesto que precisamente el área natural protegida en la que se encuentra el proyecto tiene como fin principal la protección de los cuerpos de agua en beneficio del Municipio y de las ciudades de México y Toluca.

Finalmente es importante aludir que consideramos como útil el proyecto, sin embargo, la forma irregular en la que comenzó hace necesario que las medidas de reparación o de compensación sean meticulosas bajo un amplio margen de contenido técnico-científico y un control estricto de cumplimiento, pues solo de esta forma se puede conseguir un resultado favorable que no impida la construcción del proyecto y permita lograr acciones específicas de mejora ambiental en el Municipio.

En relación a esto es de suma importancia mencionar que el pasado 8 de Diciembre del 2022 se llevó a cabo la firma de un Convenio de Concertación entre la Secretaría de Movilidad del Estado de México, la Dra. Michelle Nuñez, Presidenta Municipal de Valle de Bravo y la sociedad civil organizada vallesana, con el objeto de que las obras de movilidad planeadas dentro del municipio, como es el distribuidor vial objeto de la presente consulta, no afecten al medio ambiente ni los recursos naturales.

En tesitura al objeto mismo del propio convenio, resulta de suma relevancia la apertura a la participación e involucramiento de las organizaciones civiles trabajando en y por Valle de Bravo en el diseño, implementación y seguimiento de las medidas de compensación, ya sea como observadores ciudadanos o bien mediante el involucramiento activo en la aplicación de medidas de compensación que puedan ser ejecutadas, con presupuesto público.

Como ejemplo concreto de lo anterior, es de suma relevancia mencionar que ya son varios los grupos organizados de la sociedad civil que se han venido organizando durante meses, para el diseño de proyectos de re vegetación y reproducción de especies endémicas que puedan ser implementados como medidas de restauración en la zona afectada.

Sin más por el momento, quedamos atentos de los pasos futuros en relación con el desarrollo del proyecto, así como en las oportunidades para la implementación de procesos de colaboración Gobierno – sociedad civil para la implementación de las medidas de compensación y restauración.

ATENTAMENTE

Fondo Procuencia AC

Taller 13

Se la Voz de la Naturaleza

Observatorio Ciudadano de la Subcuencia de Valle de Bravo-Amanalco