

# Condicionan aval a Supervía

► Dan visto bueno a vialidad de cuota; exige GDF garantía para 33 barrancas

Iván Sosa y Manuel Durán

Los desarrolladores de la Supervía del Poniente reciben hoy dos noticias, una buena y otra mala.

La buena es que la Secretaría del Medio Ambiente les notificará la autorización de impacto ambiental, último requisito para emprender la construcción de la nueva vialidad, que será de cuota.

La mala es que deberán cumplir con, por lo menos, 40 condicionantes impuestas por la dependencia para mitigar las afectaciones ambientales provocadas por la obra.

La construcción de la Supervía sólo podrá realizarse una vez que la constructora garantice que financiará un fondo para conservar las 33 barrancas del poniente de la Ciudad de México, informaron a REFORMA fuentes de la Secretaría de Medio Ambiente.

Esta aportación deberá representar el 1.5 por ciento del valor total de la obra —cuyo costo aproximado es de 6 mil millones de pesos— y con esos fondos se patrocinarán las medidas para amortizar las afectaciones ambientales.

Adicionalmente, informaron las fuentes, una de las contraprestaciones que deberá cubrir la constructora al DF por desarrollar el proyecto será constituir un

mecanismo financiero para solventar los gastos de transformación del área natural protegida La Loma y el área de valor ambiental Barranca de Tarango, por donde pasará la Supervía.

A cambio de los 27 mil árboles que serán retirados durante el proceso de construcción de la vialidad entre Santa Fe y Periférico Sur, deberán ser sembrados 100 mil ejemplares, con un programa para asegurar su crecimiento.

Además, todo el caudal de lluvia que se precipite sobre la superficie de rodamiento deberá contar con un sistema de captación, en vez de conducirse a ductos de drenaje para perderse.

Dentro de la nueva vialidad, entre la Avenida de los Poetas y la avenida Luis Cabrera deberá operar un sistema de transporte público.

La evaluación de la solicitud de impacto ambiental fue realizada por la Dirección General de Regulación Ambiental, que fue conducida, hasta el 30 de junio pasado por Alejandro Nyssen Ocaranza.

La autorización fue firmada por el nuevo titular de esa oficina, Bernardo Lesser Hiriart, quien desde hace nueve días sustituyó a Nyssen en la Dirección.

Por otra parte, el Comité Técnico Asesor de la Procuraduría Ambiental (PAOT) dirigió ayer a Delgado una serie de cuestionamientos en tono a la vialidad.

“(El proyecto) presenta serias deficiencias técnicas, como es la falta de elementos acerca de los

impactos ocasionados y la ausencia de medidas de mitigación o resarcimiento”, indica la opinión de los asesores de la PAOT en una carta enviada ayer a Delgado.

## No tan rápido

Desarrollar la Supervía requerirá, según la Secretaría de Medio Ambiente local:

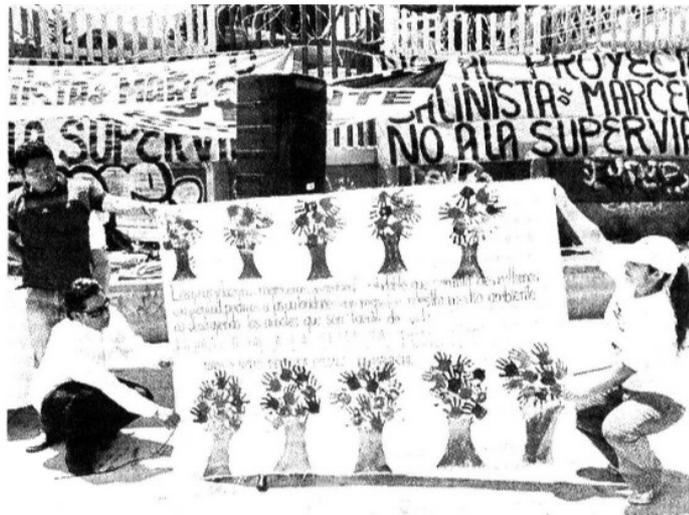
- Crear un fondo financiero para recuperar las 33 barrancas de Cuajimalpa, Álvaro Obregón y Magdalena Contreras.
- Destinar recursos para hacer de La Loma y la Barranca de Tarango parques ambientales.
- Evitar las casetas de peaje y utilizar sistemas electrónicos de cobro.
- Desarrollar una red de transporte público con recorridos dentro de la vialidad.
- Sembrar en la misma área 100 mil árboles para restituir los ejemplares derribados por la obra.
- Captar el agua de lluvia precipitada sobre la vialidad e infiltrarla al subsuelo.

## ADEMÁS:

- El Comité Asesor Técnico de la PAOT afirma que deberán hacerse adecuaciones significativas a la Manifestación de Impacto Ambiental.
- Añade que deben fundamentar la mejora de la movilidad y la calidad del aire con base en el número, origen y destino de los viajes que captaría la Supervía.
- Evaluar el comportamiento de la captura de carbono a mediano y largo plazo con motivo del retiro de árboles.



Fecha <b>09.07.2010</b>	Sección <b>Ciudad</b>	Página <b>1</b>
----------------------------	--------------------------	--------------------



> Desde que se dio a conocer el plan para construir la Supervía, vecinos se han opuestos sistemáticamente a la obra, por el impacto ambiental.