



Consejera jurídica del GDF afirma que amparos no frenarán Supervía; el GDF se aviva y agrega dos carriles al proyecto

[ RUTH BARRIOS Y JONATHAN VILLANUEVA ]

# Se contradice el GDF con la Supervía, en 2009 dijo que sería de dos carriles

## DOBLE DISCURSO

► La publicación se hizo el 22 de julio en la *Gaceta Oficial* que declara reserva ecológica la barranca de Tarango ► Afirma la PAOT que el estudio de impacto ambiental que avaló Martha Delgado es impreciso

[ JONATHAN VILLANUEVA ]

La Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial encontró diversas inconsistencias en el Estudio de Impacto Ambiental que elaboró la empresa Controladora Vía Rápida Poetas S.A. de C.V., sobre la construcción de la Supervía Sur-Poniente, destacando el incremento injustificado de la obra.

Y es que según el estudio que realizó la PAOT el pasado 10 de junio, sobre los permisos que dio la Secretaría de Medio Ambiente local al consorcio encargado del proyecto no coinciden las dimensiones de la obra con lo permitido.

Tal es el caso del número de carriles que tendrá la supervía, pues en la página 15 del análisis que hizo la procuraduría se de-

teció que se planea la construcción de 6 carriles, es decir tres por lado.

Sin embargo, el Gobierno del Distrito Federal publicó en la Gaceta Oficial del 22 de julio del 2009 un decreto que autoriza la edificación de una vialidad en la zona ambiental de cuatro carriles, dos por lado, además de que se realizarían labores de preservación ecológica en la Barranca de Tarango.

Incluso, el informe de la PAOT precisa que en la Barranca de Tarango, el Estudio de Impacto Ambiental planea para el primer tramo, de mil 649 metros de longitud en Área de Valor Ambiental, la construcción de casetas de cobro con 6 carriles.

Además de un tendido aéreo de 270 metros, lo que, especifica

la PAOT, se contrapone con el decreto de creación del Área de Valor Ambiental.

En la siguiente página del documento, se señala que las dimensiones de la vialidad no son claras; principalmente para las zonas que abarcan los anillos de interconexión y las áreas de casetas.

“En los planos anexos a la MIA-E no se indica las dimensiones y ubicaciones de los baños y casetas de vigilancia contempladas en el proyecto”, se lee en dicho estudio.

Por otra parte, la institución que preside Diana Ponce, también detectó que para el caso de los anillos de interconexión no se incluyeron planos y superficies de afectación real, sólo se reporta superficie afectada por los cuatro carri-



Fecha <b>21.07.2010</b>	Sección <b>Estados</b>	Página <b>PP-17</b>
----------------------------	---------------------------	------------------------

les que deberá tener todo el trazo.

Por ello la PAOT consideró que las zonas afectadas no serán únicamente las que están por donde pasará la vialidad sino también las contiguas, principalmente donde se harán **excavaciones** y colocarán pilotes.

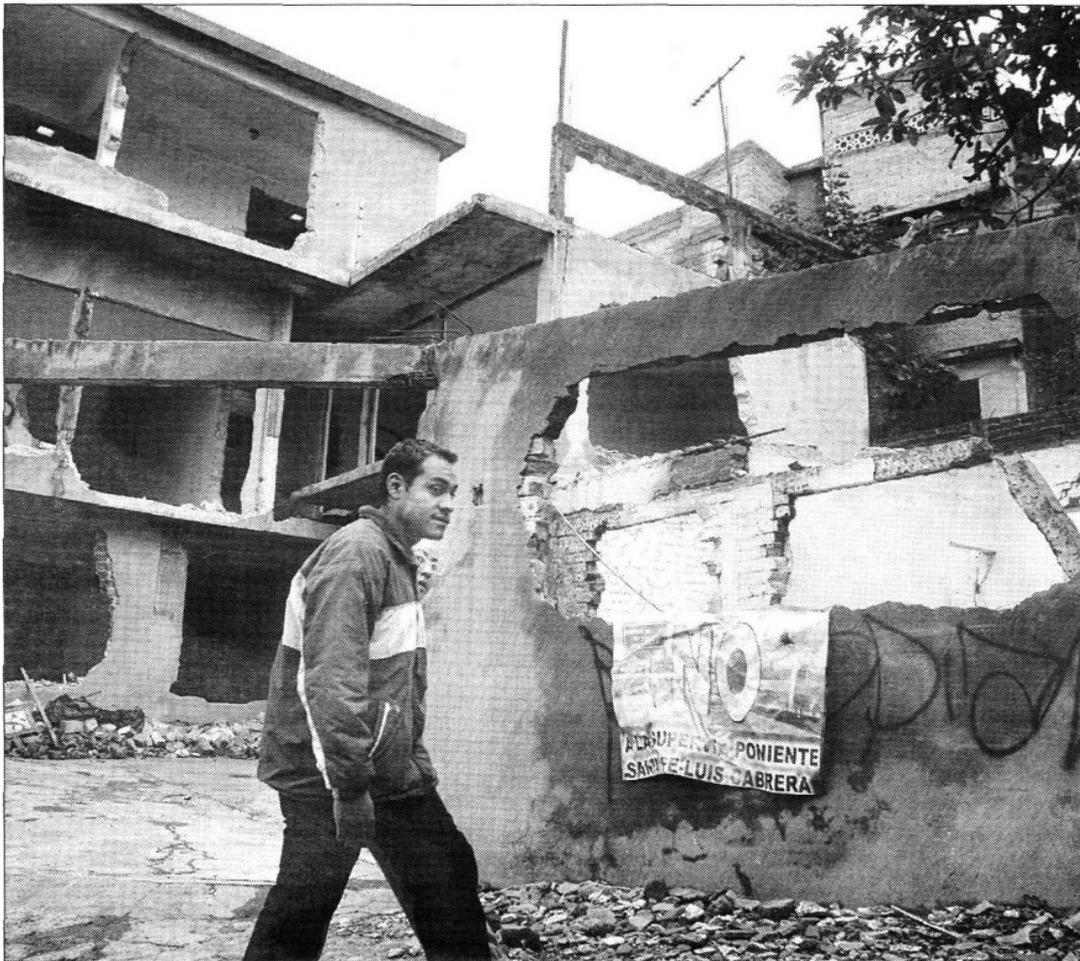
Es decir que de acuerdo con

los análisis previos que realizó la Procuraduría Ambiental, el estudio de impacto ambiental no es claro en la información proporcionada.

Esto sin contar lo referente a los inicios y terminaciones de los túneles y tramos elevados, que aparecen con observaciones im-

portantes por parte de este órgano de control.

No obstante, el documento revela en su página 14 que en la parte final del trazo, (dentro del Área Natural Protegida La Loma y Luis Cabrera), tampoco se indica el tipo de **construcción** vial que se va a desarrollar.



**ZONA FANTASMA.** Los vecinos de Magdalena Contreras, poco a poco, dejan sus viviendas para dar paso a la Supervía.

ALONSO GALLEGOS