



**RESPUESTA DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

**PETICIÓN SEM-24-003
(PROYECTO FERROVIARIO DE SONORA)**

**PRESENTADA ANTE EL SECRETARIADO DE LA COMISIÓN PARA LA COOPERACIÓN
AMBIENTAL EN TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 24(27)(4) DEL TRATADO ENTRE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y CANADÁ
(T-MEC)**

Ciudad de México, a 07 de febrero de 2025.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

GLOSARIO	2
ÍNDICE DE ANEXOS DOCUMENTALES	4
A. ANTECEDENTES.....	5
B. CONSIDERACIONES PRELIMINARES	6
a) La Petición no cumple con el requisito establecido en el artículo 24(27)(2)(e) del T-MEC	6
b) Las disposiciones del RI-Semarnat no constituyen Ley Ambiental conforme al artículo 24(1) del T-MEC.....	9
C. RESPUESTA DE PARTE DE MÉXICO CONFORME AL ARTÍCULO 24(27)(4) DEL T-MEC.....	12
a) Si el asunto en cuestión es materia de un procedimiento judicial o administrativo pendiente de resolución, en cuyo caso el Secretariado CCA no continuará con el trámite.....	12
i) Relación entre la Denuncia Popular y la Petición: Potencial para resolver el asunto reclamado.....	12
ii) La presunta falta de evaluación de impacto ambiental, y el cambio de estatus del Área Natural Protegida.....	16
iii) Cumplimiento normativo y disposiciones legales aplicables	19
b) Cualquier otra información que la Parte desee proporcionar:.....	31
i) El Proyecto Ferroviario contribuirá al desarrollo comercial entre México y EE.UU.	31
D. CONCLUSIONES.....	32

GLOSARIO

Término	Significado
ACA	Acuerdo en Materia de Cooperación Ambiental entre los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos, de los Estados Unidos de América y de Canadá.
ACAAN	Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte
Acuerdo APF	Acuerdo por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarias y estratégicas para el desarrollo nacional.
Acuerdo de París	Acuerdo de París, ratificado por México el 17 de septiembre del 2016.
AIA	Autorización de Impacto Ambiental.
ANP	Área Natural Protegida.
ADVC	Áreas Destinadas Voluntariamente a la Conservación.
CBD	Center for Biological Diversity.
CCA	Comisión para la Cooperación Ambiental.
CEDS	Comisión de Ecología y Desarrollo Sustentable del Estado de Sonora.
CEMDA	Centro Mexicano para la Defensa del Medio Ambiente.
Conagua	Comisión Nacional del Agua.
Conanp	Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas.
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
DGGFSOE	Dirección General de Gestión Forestal, Suelos y Ordenamiento Ecológico.
DGIRA	Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental.
DGVS	Dirección General de Vida Silvestre.
Directrices SEM	Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental.
DRNOYAGC	Dirección Regional Noroeste y Alto Golfo de California.
EE.UU.	Estados Unidos de América.
EIA	Evaluación de Impacto Ambiental.
Formulario SEM	Formulario para la presentación de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental.
INAI	Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales.
INECC	Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático.
Instructivo SEM	Instructivo del Formulario SEM.

Ley Ambiental	La definición contenida en el artículo 24.1 del T-MEC.
LGEEPA	Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
LOAPF	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
México	Estados Unidos Mexicanos.
MIA-R	Manifestación de Impacto Ambiental Regional.
PEIA	Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.
Petición	Petición SEM-24-003 (Proyecto ferroviario de Sonora).
Peticionarios	CBD y CEMDA.
Proceso SEM	Proceso de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental.
Profepa	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.
Protocolo	Protocolo por el que se sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos de América, los Estados Unidos Mexicanos y Canadá.
Proyecto Ferroviario	Proyecto "Reubicación de las Vías Férreas de Nogales, Sonora".
RI-Semarnat	Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
RLGEEPAMEIA	Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental.
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación.
Secretariado CCA	Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental.
Sedena	Secretaría de la Defensa Nacional.
Semarnat	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
Sidur	Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Gobierno de Sonora.
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
T-MEC	Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá.

ÍNDICE DE ANEXOS DOCUMENTALES

Anexo	Descripción del documento
MX-001	Acuerdo por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarias y estratégicas para el desarrollo nacional.
MX-002	Autorización Definitiva en materia de Impacto Ambiental.
MX-003	Análisis del INECC sobre los Beneficios del Transporte de Carga Ferroviario.
MX-004	[REDACTED]
MX-005	Comunicado de Prensa SCJN.
MX-006	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
MX-007	Denuncia Popular.
MX-008	Determinación A14/SEM/07-001/73/DETN 15(1).
MX-009	Determinación A24.27(2)(3)/SEM/23-006/06/DET.
MX-010	Determinación A24.27(2)(3)/SEM/24-001/12/DET.
MX-011	Determinación A24.27(2)(3)/SEM/24-003/07/DET.
MX-012	Formulario SEM.
MX-013	Instructivo SEM.
MX-014	Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
MX-015	Manifestación de Impacto Ambiental Regional.
MX-016	[REDACTED]
MX-017	[REDACTED]
MX-018	[REDACTED]
MX-019	[REDACTED]
MX-020	Oficio PFFA/5.3/2C.28.2/04223.
MX-021	[REDACTED]
MX-022	Oficio SRA/DGIRA/DG-01961-24.
MX-023	[REDACTED]
MX-024	Petición SEM-20-001 (Tortuga caguama).
MX-025	Petición SEM-21-002 (Vaquita marina).
MX-026	Petición SEM-24-003 (Proyecto ferroviario de Sonora).
MX-027	Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
MX-028	Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental.

A. ANTECEDENTES

1. El 02 de octubre de 2024, el CBD y el CEMDA, presentaron una Petición¹ ante el Secretariado CCA, de conformidad con el Artículo 24.27(1) del T-MEC.
2. En dicha Petición se aseveró que las autoridades ambientales mexicanas incurrieron en la omisión de aplicar efectivamente la legislación ambiental, respecto a **1.** La evaluación de los impactos ambientales asociados a un proyecto ferroviario que conectará a los municipios de Ímuris, Santa Cruz y Nogales en el estado de Sonora, México, y **2.** La afectación de un ANP, hábitat de especies, endémicas y/o que se encuentran listadas en peligro de extinción.
3. Derivado del examen realizado a la Petición, el Secretariado CCA en la Determinación **A24.27(2)(3)/SEM/24-003/07/DET**², emitida el 01 de noviembre de 2024, señaló que ésta cumplía con los requisitos de admisibilidad previstos en el artículo 24.27 del T-MEC, y requirió a México la presentación de una Respuesta de Parte sobre la aplicación efectiva de las siguientes disposiciones legales:
 - a) Artículo 4, párrafos quinto y sexto de la **CPEUM**³;
 - b) Artículos 2, fracción II, 5, fracciones X y XIX, 15, fracciones I, III, IV, VI y XII, 28, fracciones I, VII, XI y XIII, 30, párrafo primero, 33, párrafo primero, 34, párrafos primero y tercero, fracciones I, II, III, IV y V, 35, párrafos primero, segundo, tercero y cuarto, 44, párrafo primero, 45, fracciones I, II, III, IV, V y VI, 46, fracción XI, 161, y 182 de la **LGEEPA**⁴;
 - c) Artículos 4, fracciones I, III, IV, VI, 5, incisos B y S, 9, párrafos primero y segundo, y 16, párrafo primero del **RLGEEPAMEIA**⁵;
 - d) Artículos 5, 43, fracción I y II, y 46 del **RI-Semarnat**⁶.

1 MX-026.

2 MX-011.

3 MX-006.

4 MX-014.

5 MX-028.

6 MX-027.

B. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

4. Previo a la presentación de la Respuesta de Parte, es indispensable señalar que la Petición **no cumplió con el requisito de procedibilidad establecido en el artículo 24.27(2)(e) del T-MEC**, esto es, que el asunto haya sido comunicado por escrito a las autoridades pertinentes de la Parte; y que, los artículos 5, 43, fracciones I y II, y 46 del RI-Semarnat, **no cumplen con los criterios establecidos en el artículo 24.1 del T-MEC**, a continuación, se expone el análisis correspondiente a fin de garantizar un enfoque adecuado.

a) La Petición no cumple con el requisito establecido en el artículo 24.27(2)(e) del T-MEC

5. Se hace notar que para la presentación de una Petición en términos de lo establecido en el artículo 24.27 del T-MEC, se encuentra disponible por parte del Secretariado CCA en su sitio web, el **Formulario SEM**⁷.
6. Su uso es optativo por parte de la persona que presente una petición; sin embargo, **el usarlo asegura que se tiene conocimiento de los requisitos de admisibilidad** para presentar una petición de conformidad con el artículo 24.27 del T-MEC.
7. El Formulario SEM, se acompaña de un Instructivo para su llenado (**Instructivo SEM**)⁸, en el que se retoman las definiciones generales del T-MEC, así como aquellas específicas para su Capítulo 24 (Medio Ambiente), además de desarrollar de manera concisa los aspectos que **deberán cubrirse al presentarse una petición**, los cuales son:
- Parte I: Identificación
 - Parte II: Representante(s)
 - **Parte III: La Petición**
8. En ese sentido, con relación a la **Parte III** del Formulario SEM, el Instructivo SEM establece que la petición deberá señalar:
- 1) La parte aludida;
 - 2) La Legislación Ambiental que se está omitiendo aplicar por la Parte;
 - 3) **La Exposición de los hechos objeto de la petición, redactados de manera clara y concisa**, cumpliendo para tal efecto, con todos los elementos siguientes:

⁷ MX-012

⁸ MX-013

- a) Incluir una relación sucinta de los hechos.
 - b) Explicar si se está causando un daño al medio ambiente debido a omisiones en la aplicación efectiva de la legislación ambiental.
 - c) **Indicar que el asunto ha sido comunicado a las autoridades pertinentes de la Parte en cuestión y se menciona la respuesta proporcionada por las mismas, si la hubiese.**
 - d) Describir si se han emprendido acciones razonables o buscado recursos al alcance de los particulares, conforme a la legislación aplicable de la Parte, antes de presentar la petición.
 - e) Corroborar que la petición no se basa exclusivamente en informes de prensa o noticias publicadas en medios de comunicación.
9. Aunado a lo anterior, el Instructivo SEM también señala que, la petición deberá ir acompañada de **copias legibles y completas de todos los documentos que en ella se citen.**
10. En ese tenor, los Peticionarios refirieron en su Petición⁹ que el asunto había sido comunicado a las autoridades ambientales mexicanas mediante la presentación de una Denuncia Popular¹⁰ presentada ante la Profepa, como puede observarse a continuación:
“El asunto ha sido comunicado a las autoridades pertinentes de la Parte en cuestión
Fundando en lo estipulado por los numerales 8 y 17 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 189 de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) se denunció ante la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente a través de una “Denuncia Popular” la ejecución de obras de construcción contenidas en el numeral 28 de la LGEEPA, sin contar con autorización en materia de impacto ambiental. Anexo 1”
11. Al respecto, es de destacar que el Secretariado CCA, en su Determinación **A24.27(2)(3)/SEM/24-001/12/DET¹¹**, de fecha **5 de junio de 2024**, relativa a la petición **SEM-24-001 (Time Ceramics)**, dio por terminado el trámite de ésta, argumentando que **una Denuncia Popular no es el instrumento adecuado para acreditar que el asunto haya sido comunicado a la Parte**, como a continuación se expone:
*(...)En la petición revisada, el Peticionario refiere una **denuncia popular** interpuesta el 1 de febrero de 2024 ante la Comisión Nacional de Agua, así como escritos adicionales que no incluye en la información adicional. Si bien las comunicaciones*

⁹ MX-026, pág. 23

¹⁰ MX-007

¹¹ MX-010, pág. 3

referidas satisfacen el requisito de acudir a los recursos al alcance del Peticionario en México conforme al inciso c) del artículo 24.27(3), éstas no están orientadas a comunicar el asunto en cuestión a la autoridad administrativa pertinente y la respuesta de la autoridad, si la hubiere.

(...)

El Secretariado CCA determina que la petición SEM-24-001 (Time Ceramics) no satisface los requisitos del artículo 24.27(2) de T-MEC, porque la petición: i) no provee información sobre la aplicabilidad de las disposiciones citadas en materia de impacto ambiental, cambio de uso de terrenos forestales y de orden administrativo de la Semarnat, y ii) no demuestra que si el asunto ha sido comunicado por escrito a las autoridades de la Parte.

12. Como puede advertirse, una Denuncia Popular no es el instrumento pertinente para acreditar que el asunto se comunicó a la Parte en términos del artículo 24.27(2) del T-MEC, tal y como lo apuntó el Secretariado CCA en la citada Determinación, que vale la pena señalar, corresponde a una petición presentada en el mismo año que la que nos ocupa.
13. Asimismo, es de señalar que, en la lista de documentos de apoyo, se contempla una comunicación de los Peticionarios dirigida a la Semarnat; sin embargo, dicho documento **no fue señalado en ninguna parte de la exposición de los hechos para acreditar que el asunto había sido comunicado a la Parte**, como lo indica el Instructivo SEM, por el contrario, el documento presentado para cubrir dicho requisito fue la **Denuncia Popular**.
14. En tal sentido, si bien México toma en cuenta que el Secretariado CCA ha señalado en anteriores ocasiones que los requisitos de los artículos 24.27(1), (2) y (3) del T-MEC no se erigen como un instrumento de examen procesal que imponga una gran carga a los Peticionarios y, por ello, deben interpretarse ampliamente, en consonancia con los objetivos del Capítulo 24 del T-MEC¹²; ello no implica que al hacerlo, **se vulneren los principios de legalidad, certeza jurídica e imparcialidad en perjuicio de las Partes**, debiendo el Secretariado CCA garantizar su observancia en el Proceso SEM, y mantener un criterio uniforme en sus decisiones.
15. Lo anterior, toda vez que **los Peticionarios cuentan con los elementos suficientes para la presentación adecuada de una Petición** en los términos del artículo 24.27 del T-MEC, además de los establecidos en el referido Instructivo SEM, de tal manera que, el Secretariado CCA **actúe con objetividad**

¹² SEM-97-005 (Biodiversidad), Determinación conforme al artículo 14(1) del ACAAN (26 de mayo de 1998); SEM-98-003 (Grandes Lagos), Determinación conforme a los artículos 14(1) y (2) del ACAAN (8 de septiembre de 1999); SEM-20-001 (Tortuga caguama), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (8 de febrero de 2021); SEM-21-002 (Vaquita marina) Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (8 de septiembre de 2021).

en la substanciación del Proceso SEM, tomando en cuenta las oportunidades que tanto los Peticionarios como México tienen para hacer valer sus argumentos en igualdad de condiciones, máxime que, en el caso que nos ocupa, dicha situación pudo ser enmendada por el Secretariado CCA a través una Petición Revisada, sin que ello sucediera.

16. De igual manera, es de destacar que los Peticionarios, ya han presentado otras peticiones con anterioridad, puntualmente las Peticiones **SEM-20-001 (Tortuga caguama)**¹³ y **SEM-21-002 (Vaquita marina)**¹⁴, las cuales concluyeron en Expedientes de Hechos, por lo que **no puede argumentarse desconocimiento de los requisitos para su elaboración y presentación**, en consonancia con el criterio de interpretación amplia del Secretariado CCA.
17. Por tanto, se solicita a ese Secretariado CCA, que al realizar el análisis correspondiente de la presente Respuesta de Parte, además de los argumentos que México expondrá para acreditar el cumplimiento de las disposiciones aplicables en materia de Impacto Ambiental y ANP's, se tome en cuenta que el trámite de la Petición que nos ocupa no cumplió adecuadamente con el requisito de admisibilidad establecido en el artículo 24.27(2)(e) del T-MEC, por lo que respetuosamente se le exhorta a no continuar con el trámite de la Petición a fin de conservar un enfoque coherente que refuerce la imparcialidad en sus determinaciones.

b) Las disposiciones del RI-Semarnat no constituyen Ley Ambiental conforme al artículo 24.1 del T-MEC

18. Al respecto, el **artículo 24.1 del T-MEC** establece lo siguiente:

“Artículo 24.1: Definiciones

Para los efectos de este Capítulo:

ley ambiental significa una ley o ***reglamento de una Parte***, o disposiciones de los mismos, incluyendo cualquiera que implemente las obligaciones de la Parte bajo un acuerdo multilateral de medio ambiente, ***cuyo propósito principal sea la protección del medio ambiente***, o la prevención de un peligro contra la vida o la salud humana, a través de:

(a) la prevención, la reducción, o control de una fuga, descarga, o emisión de contaminantes ambientales;

(b) el control de productos químicos, sustancias, materiales, o desechos peligrosos o tóxicos para el medio ambiente, y la difusión de información relacionada con ello; o (c) la protección o conservación de la flora o fauna

¹³ MX-024

¹⁴ MX-025

silvestres, incluso especies en peligro de extinción, su hábitat y las áreas naturales bajo protección especial, pero no incluye una ley o reglamento, o disposiciones de los mismos, relacionados directamente con la seguridad e higiene del trabajador, ni una ley o reglamento, o disposiciones de los mismos, cuyo propósito principal sea el manejo de recursos naturales con propósitos de subsistencia o recolección aborígen; y

ley o reglamento significa:

(...)

(b) para México, una Ley del Congreso o **reglamento promulgado conforme a una Ley del Congreso** que es aplicable por acción del nivel federal del gobierno;

(...)

19. Bajo ese contexto, el Secretariado CCA calificó las referidas disposiciones como Ley Ambiental, argumentando que, su propósito principal es la protección del medio ambiente mediante la distribución de competencias; sin embargo, dicha interpretación es inexacta y no se apega al contenido de la citada disposición, ya que **el propósito principal del RI-Semarnat no es constituirse como una Ley Ambiental**, sino como un instrumento normativo **cuya naturaleza es estrictamente administrativa**, ya que su objeto es **establecer la estructura orgánica, atribuciones y competencias internas de la Semarnat**, lo cual se refleja en el contenido de sus disposiciones.
20. Cabe recordar que, los Reglamentos son instrumentos normativos expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal, en ejercicio de su facultad reglamentaria conferida por el artículo 89, fracción I, de la CPEUM¹⁵; cuyo propósito es la ejecución de una ley, desarrollando y complementando en detalle las normas contenidas en las leyes expedidas por el Congreso de la Unión, lo cual es congruente con la definición de Reglamento para México.
21. En ese sentido, se trata de **instrumentos accesorios a una Ley**, lo cual implica **una relación de subordinación directa a ésta** (principio de subordinación jerárquica a la Ley), por lo tanto, **son normas subalternas que tienen su medida y justificación en una Ley**¹⁶.
22. En cambio, los Reglamentos Interiores tienen por finalidad **delimitar competencias y coordinar las funciones internas de las Dependencias del Ejecutivo Federal**, cuyo origen se encuentra en la LOAPF, ordenamiento que, en razón de su propia naturaleza y objeto, no puede ser considerada como Ley

¹⁵ MX-006, pág. 89

¹⁶ Tesis: VI.2o. 188 A, Registro Digital 209579

Ambiental, pues su propósito es establecer las bases para la organización de la Administración Pública Federal, como lo establece su artículo 1º:

*“Artículo 1o.- La presente Ley **establece las bases de organización de la Administración Pública Federal, centralizada y paraestatal.(...)”***

23. Bajo ese contexto, es oportuno concluir que el RI-Semarnat es un ordenamiento accesorio de la LOAPF, fundamentado en sus artículos 14, 17, 17 Bis, 18, 20 y 32 Bis, el cual tiene por **objeto regular la organización y funcionamiento de la Semarnat**, determinando la competencia, estructura y atribuciones de sus unidades administrativas y órganos administrativos desconcentrados, aspectos de naturaleza **primordialmente administrativa**.
24. Es destacar que, en tratándose del **procedimiento de Denuncia Popular, este se encuentra regulado por los artículos 189 a 200 de LGEEPA** (la cual sí puede calificar como Ley Ambiental), situación que fue bien explorada por el Secretariado CCA en su **Determinación A24.27(2)(3)/SEM/23-006/06/DET**¹⁷, relativa a la Petición SEM-23-006 (Tala Ilegal en Jalisco); evidenciando que el RI-Semarnat no es el instrumento pertinente para analizar el cumplimiento efectivo de la legislación ambiental en relación con el procedimiento de Denuncia Popular, **ya que dicho Reglamento no establece obligaciones ni derechos para particulares**.
25. Por lo antes expuesto, y considerando que el objeto del RI-Semarnat no corresponde con la definición de Ley Ambiental establecida en el artículo 24.1 del T-MEC, ya que su propósito principal no es la protección del medio ambiente, sino la distribución de competencias de las unidades administrativas y órganos desconcentrados de la Semarnat, en razón de su propia naturaleza; además que, de ser el caso, el ordenamiento pertinente para entrar al análisis de las acciones de México en relación con el procedimiento de Denuncia Popular, es la propia LGEEPA; se solicita respetuosamente al Secretariado CCA desestimar de su análisis, los artículos 5, 43, fracciones I y II, y 46 del RI-Semarnat.

¹⁷ MX-009, párrafos 30-34.

C. RESPUESTA DE PARTE DE MÉXICO CONFORME AL ARTÍCULO 24.27 (4) DEL T-MEC.

26. Esta Respuesta de Parte se centrará de manera puntual en los reclamos planteados por los Peticionarios, en contra del actuar de las autoridades ambientales mexicanas, en lo concerniente a la **supuesta falta de evaluación de los impactos ambientales asociados a un Proyecto Ferroviario** que conectará a los municipios de Ímuris, Santa Cruz y Nogales en el estado de Sonora, México, **y que sostienen, afectará un ANP.**
27. Como lo señala el Secretariado CCA en su solicitud de respuesta a México, el T-MEC entró en vigor el 1º de julio de 2020 de conformidad con el Protocolo por el que se sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos de América, los Estados Unidos Mexicanos y Canadá.
28. Con base en lo anterior, México presenta su Respuesta de Parte conforme a sus compromisos asumidos en el marco del T-MEC, mismos que resultan vinculantes a partir de su entrada en vigor, es decir, a partir del 1º de julio de 2020,¹⁸ con la finalidad de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 24.27(4) del T-MEC.
- a) Si el asunto en cuestión es materia de un procedimiento judicial o administrativo pendiente de resolución, en cuyo caso el Secretariado CCA no continuará con el trámite.**
- i) Relación entre la Denuncia Popular y la Petición: Potencial para resolver el asunto reclamado.**
29. No obstante que, como se señaló en el apartado de **CONSIDERACIONES PRELIMINARES**, las disposiciones del RI-Semarnat, incluidas aquellas relativas al procedimiento de Denuncia Popular, no encuadran dentro de la definición de Ley Ambiental en términos del artículo 24.1 del T-MEC, es importante destacar que las aseveraciones formuladas en la Petición fueron comunicadas a la Profepa mediante una Denuncia Popular¹⁹ presentada por el representante de

18 El Artículo 24.4 (Aplicación de las Leyes Ambientales) establece que “[n]inguna Parte dejará de aplicar efectivamente sus leyes ambientales después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado”. Asimismo, esto es confirmado por el Artículo 28 (Irretroactividad de los tratados) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, el cual señala que “[l]as disposiciones de un tratado no obligaran a una parte respecto de ningún acto o hecho que haya tenido lugar con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del tratado para esa parte ni de ninguna situación que en esa fecha haya dejado de existir...”.

19 MX-007

uno de los Peticionarios. **Dicho procedimiento administrativo sigue en curso conforme a lo previsto en la LGEEPA y tiene el potencial de abordar los aspectos centrales de la Petición.**

30. En este sentido, es importante recordar que el Secretariado CCA ha considerado en Determinaciones previas²⁰, si los procedimientos administrativos y/o judiciales notificados por México, han sido iniciados de oficio por sus autoridades ambientales, como un elemento de su análisis para determinar si estos tienen o no el potencial de resolver el asunto planteado en una Petición y dar por terminado su trámite.
31. Para justificar este criterio, el Secretariado CCA ha tomado como referencia la **Determinación A14/SEM/07-001/73/DETN 15(1)**²¹, relativa a la Petición SEM-07-001 (Minera San Xavier), en la cual sostuvo lo siguiente:

"Los procedimientos notificados por México en esta materia fueron iniciados por la Peticionaria y no por México. Éstos, por lo tanto, caen —en parte— fuera de la definición de procedimientos pendientes del artículo 45(3)(a)."

32. Sin embargo, dicha interpretación no es consistente con lo establecido en el **artículo 45(3)(a) del ACAAN**²² (disposición aplicable al caso que nos ocupa conforme a lo previsto en el diverso 2(3) del ACA y la Directriz 9.6 de las Directrices), ya que la definición de procedimiento administrativo y/o judicial, no exige que estos deban iniciarse de oficio para ser considerados relevantes en el análisis de una Petición, únicamente señala que deben tramitarse de manera oportuna y conforme a la legislación nacional aplicable.
33. De hecho, ese Secretariado CCA, en la misma determinación, amplía su razonamiento y señala:

*"Los procedimientos notificados por México, sin embargo, **están siendo intentados en conformidad con la legislación mexicana** y pueden caracterizarse como procedimientos administrativos. **En cualquier caso, el Secretariado CCA debe***

²⁰ SEM-22-002 (Tren Maya), Notificación conforme al artículo 24.28(1) del T-MEC (17 de abril de 2023); SEM-23-002 (Producción de aguacate en Michoacán), Notificación conforme al artículo 24.28(1) del T-MEC (25 de septiembre de 2023); SEM-23-003 (Producción de agave en Jalisco), Notificación conforme al artículo 24.28(1) del T-MEC (24 de noviembre de 2023).

²¹ MX-008

²² **Artículo 45: Definiciones**

3. Para los efectos del Artículo 14(3), "**procedimiento** judicial o **administrativo**" significa: (a) una **actuación** judicial, cuasi judicial o **administrativa realizada por una Parte de manera oportuna y conforme a su legislación**. Dichas actuaciones comprenden: la mediación; el arbitraje; la expedición de una licencia, permiso, o autorización; la obtención de una promesa de cumplimiento voluntario o un acuerdo de cumplimiento; **la solicitud de sanciones o de medidas de reparación en un foro administrativo** o judicial; **la expedición de una resolución administrativa**; y (...)

analizar seriamente la notificación de México relativa a procedimientos pendientes que tienen que ver con la misma materia de la Petición SEM-07-001, incluso si éstos no se ajustan a la definición del artículo 45(3)(a)."

34. A partir de lo anterior, resulta evidente que el Secretariado CCA, al efectuar su análisis sobre la pertinencia de los procedimientos administrativos y/o judiciales notificados por México, **únicamente debe considerar si estos se están tramitando conforme a la legislación nacional y en forma oportuna**, independientemente de si fueron iniciados de oficio o a petición de un particular. En este caso, como ya se ha señalado anteriormente, el procedimiento de Denuncia Popular se encuentra regulado en la LGEEPA, lo que lo califica como un procedimiento administrativo válido en términos del artículo 45(3)(a) del ACAAN.
35. De acuerdo con la LGEEPA, la Denuncia Popular es un mecanismo mediante el cual cualquier persona puede denunciar ante la Profepa hechos, actos u omisiones que puedan producir desequilibrio ecológico o daños al ambiente, los recursos naturales o contravenir la legislación ambiental federal. Su finalidad es permitir que la **Profepa, como autoridad de procuración de justicia ambiental, investigue y determine la existencia de infracciones a la normativa ambiental** y, en su caso, **emita una resolución administrativa con las sanciones correspondientes**.
36. Bajo ese contexto, a través de la **Denuncia Popular presentada por el representante de uno de los Peticionarios en marzo de 2024**, se hizo del conocimiento de la **Profepa** que presuntamente la Sedena se encontraba ejecutando obras de construcción contenidas en el **artículo 28 de la LGEEPA**, en el proyecto denominado "**Reubicación de las Vías Férreas de Nogales, Sonora**", **sin contar con una autorización de impacto ambiental**; por lo que se solicitó a esa Procuraduría realizar una visita de inspección, a efecto de verificar la existencia de dicha autorización o, en caso contrario, imponer la clausura total de la obra como medida de seguridad.
37. Adicionalmente, también se advierte que, tanto las fotografías presentadas como evidencia de la construcción del Proyecto, como las solicitudes de información adjuntadas en la Petición, corresponden con las proporcionadas por el representante de los **Peticionarios** como documentales en su **Denuncia Popular**.
38. Lo anterior, es congruente con los hechos aseverados por los Peticionarios en su Petición; sin que pase desapercibido señalar que en la exposición de los hechos que éstos realizan, **no se precisa de que manera México supuestamente omitió aplicar su Legislación Ambiental**, limitándose a

exponer lo relativo a la falta de EIA del Proyecto Ferroviario, en términos del artículo 28 de la LGEEPA.

39. En relación al trámite de dicha Denuncia Popular, con fecha **03 de abril de 2024**, mediante oficio número **PFPA/5.3/2C.28.2/04223**²³, la Subprocuraduría Jurídica de la Profepa, instancia competente para substanciar dicho procedimiento, comunicó al representante de los **Peticionarios** que, la **Subprocuraduría de Recursos Naturales** de ese mismo Órgano Desconcentrado, realizó las visitas de inspección correspondientes del 02 al 07 de febrero de 2024, levantándose el acta correspondiente para su análisis respectivo.
40. En seguimiento a dicho procedimiento, [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] la Subprocuraduría de Recursos Naturales precisó que, las visitas de inspección fueron realizadas por su Dirección de Inspección y Vigilancia Forestal, así como por la Dirección de Impacto Ambiental y Zona Federal Marítimo Terrestre, a efecto de verificar el cumplimiento de la legislación ambiental, particularmente, en materia de **Impacto Ambiental** del proyecto denominado "**Reubicación de las Vías Férreas de Nogales, Sonora.**", el cual comprende el "**Tramo Ímuris-Miguel Hidalgo**" así como el "**Tramo Conexión Frontera**".
41. Cabe mencionar que, las visitas de inspección se realizaron en una fecha anterior a la de la presentación de la Denuncia Popular de los Peticionarios, en virtud de que ésta fue acumulada en el expediente PFPA/5.3/2C.28.2/00034-23, aperturado el 05 de diciembre de 2023, con motivo de la promoción previa de otra Denuncia Popular, por la supuesta falta de las autorizaciones ambientales para el desarrollo del Proyecto Ferroviario, por parte de la Sedena.
42. A la fecha de presentación de esta Respuesta de Parte, las constancias que integran el expediente PFPA/5.3/2C.28.2/00034-23 se encuentran en estudio y análisis de las Direcciones Generales antes señaladas, quienes en su momento procesal oportuno determinarán lo conducente conforme a legislación aplicable en la materia.
43. Es importante señalar que, dada la etapa procesal en que se encuentra el expediente PFPA/5.3/2C.28.2/00034-23, no se profundiza en el contenido de las constancias, documentales y evidencias que lo integran, pues estas se encuentran en valoración, previo a la emisión de la correspondiente Resolución Administrativa.

²³ MX-020

²⁴ MX-019

44. Como puede observarse, las cuestiones centrales que se aseveran en la Petición corresponden a los reclamos contenidos en el expediente de Denuncia Popular PFFPA/5.3/2C.28.2/00034-23; puntualmente, **la construcción de un Proyecto Ferroviario al norte del estado de Sonora, sin que supuestamente se presentara previo al inicio de obras una MIA y su correspondiente AIA**, en términos de la LGEEPA y el RLGEEPAMEIA.
45. Es de señalar que **los resultados de la investigación serán comunicados en su momento al representante de los Peticionarios**, con lo que se dará por concluido el trámite de la propia Denuncia Popular, en términos de lo previsto por el artículo 199 de la LGEEPA.
46. Los resultados podrán evidenciar, entre otros aspectos, lo siguiente:
- a) Que se emita una **recomendación** por parte de la **Profepa**, si del resultado de la investigación se desprende que se trata de hechos u omisiones en que hubieren incurrido las **autoridades federales, estatales o municipales involucradas**; o
 - b) Se determine la **inexistencia de contravenciones a la normativa ambiental**, si del resultado de la investigación, así como las visitas de inspección realizadas, **se desprende que no se detectaron violaciones a la normativa ambiental**.
47. Por los argumentos antes expuestos, y toda vez que **existen procedimientos administrativos intentados por México conforme a su legislación nacional en forma oportuna**, que tienen el **potencial de resolver las cuestiones centrales que en la Petición se aseveran**; puntualmente, la supuesta falta de EIA y su correspondiente AIA, los cuales se encuentran **pendientes de resolución y constituyen la oportunidad de que las autoridades competentes realicen actuaciones dentro del ámbito administrativo** como lo ha señalado ese Secretariado CCA anteriormente²⁵, se solicita respetuosamente no continuar con su trámite.
- ii) La presunta falta de evaluación de impacto ambiental, y el cambio de estatus del Área Natural Protegida.**
48. Además de la existencia de procedimientos administrativos en curso con el potencial de resolver las cuestiones centrales de la Petición, y en aras de abonar a la transparencia que persigue el Proceso SEM, se informa al

²⁵ MX-010, pág. 3

Secretariado de la CCA que la aseveración de los Peticionarios sobre la supuesta falta de una MIA y su correspondiente AIA, en términos de la LGEEPA y su RLGEEPAMEIA antes del inicio de las obras del Proyecto Ferroviario, **es incorrecta.**

49. En ese sentido, se comunica a ese Secretariado CCA que, [REDACTED] la DGIRA informó que, [REDACTED], la SIDUR ingresó a la DGIRA la MIA-R del proyecto denominado **“Reubicación de las Vías Férreas de Nogales, Sonora”**, para ser sometida al PEIA, la cual quedó registrada con la clave **26SO2024V0008**.
50. En virtud de lo anterior, el **08 de agosto de 2024**, a través del oficio número **SRA/DGIRA/DG-03105-24**²⁸, la DGIRA, una vez evaluada la MIA-R del Proyecto denominado **“Reubicación de las Vías Férreas de Nogales, Sonora”**, emitió fundada y motivadamente, la resolución a través de la cual **se autorizó de manera condicionada** el proyecto en materia de Impacto Ambiental, estableciendo los Términos y Condicionantes a los que debe sujetarse, para prevenir, mitigar y compensar los impactos ambientales que se generen por su realización.
51. Ahora bien, por cuanto hace al señalamiento de los Peticionarios respecto a que la Autorización Provisional en materia de Impacto Ambiental del Proyecto Ferroviario no está contemplada en la LGEEPA ni en el RLGEEPAMEIA, resulta importante precisar que el 22 de noviembre de 2021, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el **“Acuerdo por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional”**²⁹ (Acuerdo APF), en el cual se establece lo siguiente:

ARTICULO PRIMERO.- Se declara de interés público y seguridad nacional la realización de **proyectos y obras a cargo del Gobierno de México asociados a infraestructura de los sectores** comunicaciones, telecomunicaciones, aduanero, fronterizo, hidráulico, hídrico, medio ambiente, turístico, salud, **vías férreas, ferrocarriles en todas sus modalidades** energético, puertos, aeropuertos y aquellos

²⁶ MX-023
²⁷ MX-016
²⁸ MX-002
²⁹ MX-001

que, por su objeto, características, naturaleza, complejidad y magnitud, se consideren prioritarios y/o estratégicos para el desarrollo nacional.

ARTICULO SEGUNDO.- *Se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a otorgar la autorización provisional a la presentación y/u obtención de los dictámenes, permisos o licencias necesarias para iniciar los proyectos u obras a que se refiere el artículo anterior, y con ello garantizar su ejecución oportuna, el beneficio social esperado y el ejercicio de los presupuestos autorizados.*

La autorización provisional será emitida en un plazo máximo de cinco días hábiles contados a partir de la presentación de la solicitud correspondiente. Transcurrido dicho plazo sin que se emita una autorización provisional expresa, se considerará resuelta en sentido positivo.

ARTICULO TERCERO.- *La autorización provisional tendrá una vigencia de doce meses, contados a partir de su emisión, periodo en el cual se deberá obtener, conforme a las disposiciones aplicables, la autorización definitiva.*

52. Sobre la base del Acuerdo APF, [REDACTED] la SIDUR, **solicitó el otorgamiento de la Autorización Provisional** para realizar las obras y/o actividades del Proyecto denominado **“Reubicación de las Vías Férreas de Nogales, Sonora”**.
53. Por otra parte, el **12 de mayo de 2023**, [REDACTED]³¹, la DGIRA comunicó a la SIDUR [REDACTED] por lo que se le **autorizó provisionalmente**, dar inicio a las obras y actividades del Proyecto, en materia de impacto ambiental.
54. Es de destacar que, la DGIRA también comunicó a la SIDUR, que de conformidad con lo establecido en el Artículo Tercero del Acuerdo APF, debía obtener la Autorización Definitiva del Proyecto Ferroviario, en un plazo no mayor a 12 (doce) meses, contados a partir del día hábil siguiente a la emisión del Acuerdo APF, y conforme a la normativa aplicable en la materia; dicho plazo comenzó, a partir del 16 de mayo de 2023 y feneció el 16 de mayo de 2024.
55. En ese tenor, **para la evaluación de los impactos ambientales del Proyecto Ferroviario conforme a la LGEEPA y su RLGEEPAMEIA**, la DGIRA tomó en cuenta que la SIDUR ingresó la MIA-R dentro del plazo establecido en el Artículo Tercero del Acuerdo APF para la obtención de la Autorización

³⁰ MX-017

³¹ MX-004

Definitiva, **garantizando así la validez del procedimiento conforme a la normativa aplicable.**

56. No pasa desapercibido señalar que, el Acuerdo APF fue impugnado mediante la **Controversia Constitucional 217/2021**, promovida por el INAI en contra del Poder Ejecutivo Federal, demandando su invalidez; como resultado, la SCJN, en su resolución del **18 de mayo de 2023**, declaró la invalidez del Acuerdo.
57. No obstante, dicho órgano supremo precisó que, **al no tratarse de una materia penal, su resolución no tendría efectos retroactivos**³²; en consecuencia, la invalidez del Acuerdo **no afectó la Autorización Provisional otorgada al Proyecto Ferroviario**, ya que en su momento fue expedida con base en el marco normativo vigente, **por lo tanto, dicha Autorización Provisional mantuvo su validez y efectos jurídicos**, hasta en tanto se emitió la Autorización Definitiva.
58. En suma, queda acreditado que, **previo al desarrollo del Proyecto Ferroviario**, la SIDUR **tramitó y obtuvo la Autorización Provisional requerida para dar inicio a las obras** en cumplimiento del Acuerdo APF, y, posteriormente, **gestionó la Autorización Definitiva en materia de Impacto Ambiental, conforme a las disposiciones aplicables**. En ese contexto, si bien podrían surgir cuestionamientos por parte de ese Secretariado CCA sobre la temporalidad exacta del inicio de las obras, resulta evidente que **el actuar de las autoridades competentes ha sido en todo momento conforme a derecho**, guiado por el compromiso de garantizar el cumplimiento de la normativa vigente y los principios de legalidad y transparencia que rigen estos procedimientos.

iii) Cumplimiento normativo y disposiciones legales aplicables

59. Como ha quedado evidenciado, el Proyecto Ferroviario obtuvo tanto la Autorización Provisional como la Autorización Definitiva en materia de Impacto Ambiental, en los plazos y términos jurídicamente aplicables en su momento. En este contexto, corresponde analizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables en la materia, precisando los fundamentos normativos y los procedimientos seguidos para garantizar la debida observancia de la legislación ambiental.

CPEUM

60. **Artículo 4:** Establece el derecho que toda persona tiene a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, debiendo el Estado garantizar el respeto a

³² MX-005

este derecho. Para asegurar el cumplimiento de esta disposición en el marco del Proyecto Ferroviario, se implementó rigurosamente el PEIA conforme a la legislación vigente.

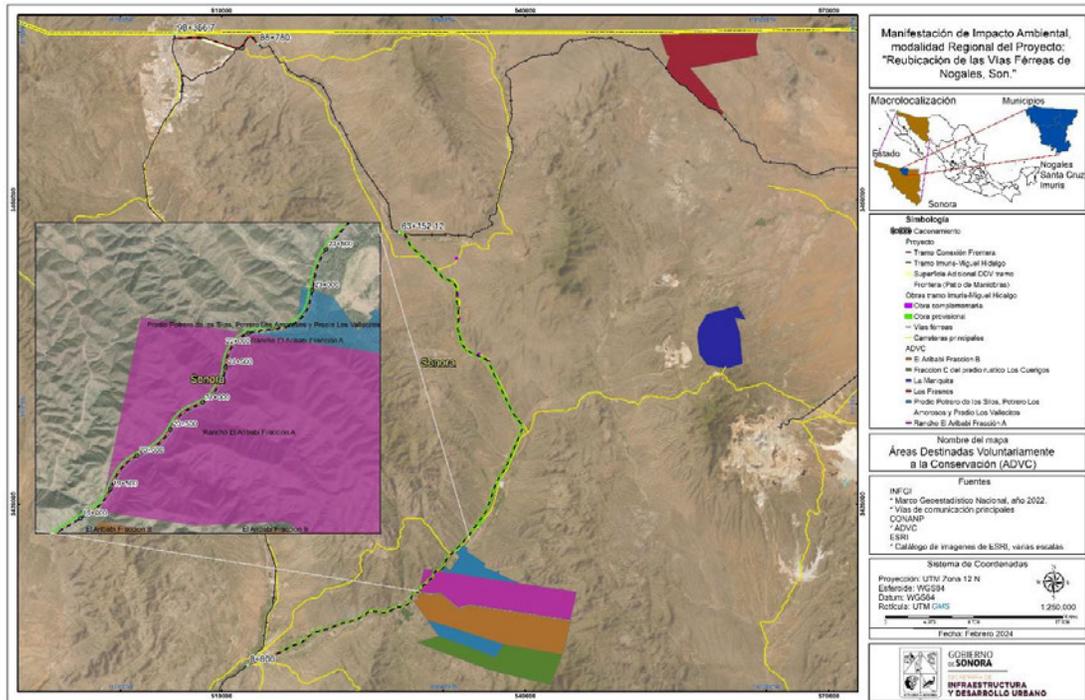
61. La DGIRA determinó en la Autorización Definitiva que, **la SIDUR debe cumplir con todas las medidas de mitigación y compensación**, así como con las **recomendaciones, estudios, reportes y programas señalados en la MIA-R** y en la información complementaria presentada. Dichas medidas **fueron evaluadas por la DGIRA como viables** para su implementación y congruentes con la protección al ambiente en el Proyecto Ferroviario.
62. El PEIA permitió identificar los posibles impactos negativos derivados de la ejecución del proyecto sobre los ecosistemas y los recursos naturales en la zona, como resultado de este análisis, **se establecieron medidas de prevención, mitigación y compensación con el objetivo de minimizar cualquier afectación al medio ambiente**, entre estas medidas se encuentran:
 - a) **Reforestación y restauración ecológica:** Se ordenó la reforestación de áreas afectadas por la remoción de vegetación, utilizando especies nativas para garantizar la conservación del equilibrio ecológico.
 - b) **Gestión de residuos y materiales peligrosos:** Se impusieron disposiciones estrictas para la recolección, manejo y disposición de residuos peligrosos y materiales de construcción, evitando la contaminación del suelo y cuerpos de agua.
 - c) **Protección de cuerpos de agua:** Se incluyeron términos específicos en la autorización ambiental para evitar la alteración de drenajes naturales y prevenir la contaminación de fuentes hídricas.
 - d) **Conservación de biodiversidad:** Se establecieron medidas para proteger hábitats y corredores ecológicos, asegurando la preservación de especies locales.
63. Además, con la emisión por parte de la DGIRA de las Autorizaciones Provisional y Definitiva, se demuestra que el desarrollo del Proyecto Ferroviario se ajusta a la normatividad ambiental y se encuentra sujeto al cumplimiento de Términos y Condicionantes que aseguran la protección del medio ambiente.
64. Por lo tanto, el derecho constitucional a un medio ambiente sano ha sido respetado y garantizado mediante el cumplimiento del PEIA, con la adopción de medidas concretas que previenen y mitigan los efectos negativos del proyecto.

LGEEPA

65. **Artículos 2o fracción II, 28 fracción XI, 33, 44, 45 fracciones I, II, III, IV, V y VI, y 46:** En un primer análisis, se consideró por parte de la DGIRA que el Proyecto Ferroviario podría vincularse con las disposiciones relativas a la protección y preservación de ANP's y zonas de restauración ecológica; sin embargo, tras una revisión más detallada, se determinó que dichas disposiciones no resultan aplicables al caso en cuestión.
66. A decir de los Peticionarios, la construcción del Proyecto Ferroviario atravesará el ANP "**Rancho El Aribabi B**", categorizada por la Conanp como ADVC; para sostener su aseveración, estos proporcionaron un mapa elaborado por Wildlands Network así como material fotográfico y de video capturado en 2024.
67. Al respecto, se comunica al Secretariado CCA que como parte del análisis integral que requiere el PEIA, la DGIRA [REDACTED] solicitó a la Conanp se emitiera **opinión técnica** sobre el proyecto denominado "**Reubicación de las Vías Férreas de Nogales, Sonora**".
68. Puntualmente, la DGIRA solicitó a la Conanp se informara **si las obras y actividades consistentes en la construcción y operación de una vía férrea**, cuyo trazado parecía incidir parcialmente en las ANP's con categoría de manejo de ADVC, a saber, "**Predio Potrero de los sitios, Potrero los Amorosos y Predio Los Vallecitos**" con certificado CONANP-319/2012 y "**Rancho el Aribabi Fracción A**", con certificado CONANP-250/2011, **se ajustaban a las disposiciones establecidas en sus certificados**, así como mencionar si las medidas de prevención y mitigación propuestas por el Promovente eran las adecuadas para evitar su afectación.
69. Para tal efecto, la DGIRA precisó que en el Capítulo III de la MIA-R³⁴ presentada por la SIDUR, se estableció que la trayectoria del Proyecto en su Tramo Ímuris-Miguel Hidalgo incide en dos ADVC's, en los cadenamamientos del 22+046 al 22+115 y del 22+585 al 23+008, con una longitud de 0.492 km en la llamada "Predio Potrero de los Silos, Potrero Los Amorosos y Predio Los Vallecitos" y en el cadenamamiento 19+327 al 22+000 con 2.673 km de longitud en "Rancho El Aribabi Fracción A", como se muestra en el siguiente mapa:

³³ MX-021

³⁴ MX-015



70. En respuesta a dicha solicitud, la DRNOYAGC, [REDACTED] comunicó que **no resultaba procedente emitir la opinión técnica correspondiente**, derivado de la **solicitud de cancelación anticipada de los certificados** mediante los cuales se declararon ADVC las zonas denominadas “Predio Potrero de Los Silos, Potrero Los Amorosos y Predio Los Vallecitos” con certificado **CONANP-319/2012** y “Rancho el Aribabi Fracción A”, con el certificado **CONANP-250/2011**, en términos de lo previsto por los artículos 133 fracción IV y 134 del RLGEPAANP³⁶.

71. Es preciso mencionar que, las Direcciones Regionales de la Conanp cuentan con atribuciones para emitir los dictámenes técnicos y opiniones que correspondan a esta, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables, que le soliciten las unidades administrativas de la Semarnat dentro de los procedimientos para el otorgamiento de las autorizaciones en materia de

35 MX-018

36 **Artículo 133.-** El certificado a que se refiere este Capítulo se extinguirá por las siguientes causas:
(...)

IV. Por **cancelación anticipada del titular**, en términos del **artículo 134** del presente Reglamento.

(...)

Artículo 134.- El titular de un área destinada voluntariamente a la conservación podrá cancelar anticipadamente el certificado, presentando un escrito a la Comisión, en el que solicite la cancelación del certificado correspondiente. En el caso de ejidos y comunidades, deberán además presentar el acta de la asamblea respectiva donde se exprese la voluntad de solicitar que el predio ya no se destine a la conservación.

Impacto Ambiental, en términos de lo previsto por el artículo 76 fracción X del RI-Semarnat³⁷.

72. Además que, la poligonal contenida en la MIA-R del Proyecto Ferroviario, evidencia que **su desarrollo, no afecta directamente el ADVC “Rancho el Aribabi Fracción B”** como los Peticionarios señalaron en su Petición.
73. En tal sentido, se comunica al Secretariado CCA en términos de lo dispuesto por los artículos 133 fracción IV y 134 del RLGEPAANP, que al solicitarse la cancelación anticipada por parte del titular de los certificados **CONANP-319/2012** y **CONANP-250/2011** de las ADVC's “Predio Potrero de Los Silos, Potrero Los Amorosos y Predio Los Vallecitos” y “Rancho el Aribabi Fracción A”, respectivamente, las obras del Proyecto Ferroviario ya no se regulan por el régimen de protección de las ANP's de carácter federal, lo que deja sin materia, los artículos 2 fracción II, 28 fracción XI, 33, 44, 45 fracciones I, II, III, IV, V y VI, y 46 de la LGEEPA.
74. **Artículo 5º fracciones X y XIX:** Dicho artículo establece como facultad de la Federación, realizar el PEIA a que se refiere el artículo 28 de la LGEEPA y la expedición de la AIA's que correspondan (**fracción X**), así como la vigilancia y promoción, en el ámbito de su competencia, del cumplimiento de la LGEEPA y los ordenamientos que de esta deriven (**fracción XIX**).
75. Al respecto, por cuanto hace a su **fracción X**, como antes señalado, el **11 de abril de 2024** se recibió en la DGIRA, el oficio [REDACTED] mediante el cual la SIDUR como promovente del Proyecto Ferroviario, ingresó la correspondiente MIA-R, para ser sometida al PEIA, quedando registrada con la clave **26SO2024V0008**, por subsumirse en los supuestos I, VII y X del numeral 28 de la LGEEPA; derivado de su análisis, con fecha de 8 de agosto de 2024, se autorizó de manera condicionada el desarrollo del Proyecto Ferroviario,

³⁷ **Artículo 76.** Las direcciones regionales se establecerán, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables, en el domicilio y con la circunscripción territorial que determine la persona Titular de la Comisión mediante acuerdo que se publique en el Diario Oficial de la Federación. Dichas direcciones regionales tienen, dentro de su circunscripción territorial, las atribuciones siguientes:

(...)

X. Emitir los dictámenes técnicos y opiniones que correspondan a la Comisión, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables, que le soliciten las unidades administrativas de la Secretaría dentro de los procedimientos para el otorgamiento de las autorizaciones, permisos y concesiones en materia de impacto ambiental, forestal, zona federal marítimo terrestre, vida silvestre, cambio de uso del suelo en terrenos forestales y cualquier otra relativa a las áreas naturales protegidas competencia de la Federación, sus zonas de influencia, las áreas de refugio para proteger especies acuáticas, los hábitats críticos para la conservación de la vida silvestre y otras áreas cuya administración compete a la Comisión, que se encuentren dentro de su circunscripción territorial;

(...)

estableciendo Términos y Condicionantes para mitigar sus impactos ambientales³⁸.

76. Ahora bien, en cuanto a su **fracción XIX**, se reitera al Secretariado CCA que la Profepa es la instancia competente para vigilar el cumplimiento de la legislación ambiental, incluyendo la LGEEPA y el RLGEEPAMEIA; en este sentido, es de señalar que la **Autorización Definitiva**, en su **Término Decimotercero**, estableció que la Semarnat a través de la Profepa, será responsable de supervisar el cumplimiento de los términos de dicha resolución, así como de los ordenamientos aplicables en materia de Impacto Ambiental, garantizando su observancia.
77. **Artículo 15:** Esta disposición establece que, para la formulación y conducción de la política ambiental en México, en materia de preservación y restauración del equilibrio ecológico y protección al ambiente, el Ejecutivo deberá observar ciertos principios.
78. Entre ellos, se reconoce que los ecosistemas son patrimonio común de la sociedad y su equilibrio es fundamental para la vida y las actividades productivas del país (**fracción I**). Asimismo, tanto las autoridades como los particulares tienen la responsabilidad de proteger el equilibrio ecológico (**fracción III**), debiendo prevenir, minimizar o reparar los daños ambientales que ocasionen y asumir los costos derivados (**fracción IV**), en este sentido, la prevención es el mecanismo más eficaz para evitar desequilibrios ecológicos (**fracción VI**), además, se establece que toda persona tiene el derecho a un ambiente adecuado para su desarrollo, salud y bienestar, y que las autoridades deben garantizar el cumplimiento de este derecho a través de las medidas necesarias (**fracción XII**).
79. En la implementación del Proyecto Ferroviario, México ha observado los principios establecidos en el artículo 15 de la LGEEPA al garantizar que el desarrollo del proyecto se alinee con la preservación del equilibrio ecológico y la protección del ambiente.
80. Con relación a la **fracción I**, el desarrollo del Proyecto Ferroviario ha tomado en cuenta la importancia del equilibrio ecológico, partiendo con la solicitud de EIA y la correspondiente emisión de las Autorizaciones Provisional y Definitiva, en ambas se consideraron medidas para minimizar impactos ambientales y

³⁸ MX-002

garantizar la compatibilidad de las actividades ferroviarias con la integridad ecológica de la región.

81. En cumplimiento de las fracciones **III, IV y VI**, la **SIDUR**, como promovente del Proyecto Ferroviario, ha cumplido con todos los trámites necesarios para su construcción, evidenciando su responsabilidad en la protección del equilibrio ecológico. Por su parte, la DGIRA ha aplicado un enfoque preventivo mediante el PEIA, y la emisión de la Autorización Definitiva³⁹, en la que se establecieron las condicionantes necesarias para garantizar que el desarrollo del proyecto se realice de manera sustentable y en armonía con el entorno (Término Octavo).
82. De la misma forma, el contenido de la **fracción XII** se relaciona directamente con el artículo 4º constitucional, en lo relativo al derecho a un medioambiente sano que toda persona tiene, su observancia ya se precisado en el apartado correspondiente.
83. Adicionalmente, en el **capítulo III de la MIA-R**⁴⁰ presentada por la SIDUR, se reconocen todas las medidas y acciones ambientales que prevendrán, mitigaran o compensarán las afectaciones que a causa de las obras y actividades que como parte del Proyecto Ferroviario se ocasionen, entre las que se encuentran, **1)** Programas y Estudios Ambientales; **2)** Medidas de Control, Prevención y Buenas Prácticas Ambientales, y **3)** Acciones para el Seguimiento y Aplicación de las Medidas de Mitigación.
84. **Artículo 28 fracciones I, VII, XI y XIII:** Como se ha señalado anteriormente, la DGIRA precisó que el Proyecto Ferroviario se subsume únicamente en las **fracciones I y VII** de este artículo, por lo que su EIA, se realizó en conformidad con dichas disposiciones; además señaló que, por cuanto hace a las **fracciones XI y XIII, el Proyecto Ferroviario no se ubica en dichos supuestos**, tomando en cuenta la opinión técnica de la Conanp, además que, **los impactos que pudieran ocasionarse por el desarrollo de la obra no se consideraron graves o irreparables**; no obstante, en la Autorización Definitiva se establecieron medidas de mitigación y compensación en su Término Octavo (Condicionantes).
85. **Artículo 30:** Como señalado, con fecha **11 de abril de 2024**, la SIDUR en su calidad de promovente del Proyecto Ferroviario, **presentó a la DGIRA la MIA-R**, en la que constan los requisitos contenidos en el numeral en cita, lo cual evidencia su observancia.

³⁹ MX-002

⁴⁰ MX-015

86. **Artículo 33:** Con relación al cumplimiento de esta disposición, y recordando que el Proyecto Ferroviario no incidió en ningún ANP, la DGIRA, dentro del PEIA, notificó lo conducente a los municipios de Nogales, Ímuris y Santa Cruz, a fin de que éstos manifestaran lo que a su derecho conviniera mediante los oficios siguientes:

Municipio de Nogales, Sonora.	SRA/DGIRA/DEPG-00257-24
Municipio de Ímuris, Sonora.	SRA/DGIRA/DEPG-00258-24
Municipio de Santa Cruz, Sonora.	SRA/DGIRA/DEPG-00259-24

87. **Artículo 34 fracciones I, II, III, IV y V:** Con relación al cumplimiento de este artículo, se comunica al Secretariado CCA que, con **fecha 25 de abril de 2024**, la DGIRA integró el expediente del proyecto, mismo que se puso a disposición del público en la Biblioteca Digital de la Semarnat, ubicada en Av. Central # 300, Col. Carola, Alcaldía Álvaro Obregón, C.P. 01180, Ciudad de México.
88. De igual manera, la DGIRA incluyó el archivo electrónico de la MIA-R, en el portal de la Semarnat para que estuviera a disposición del público en la siguiente dirección: <https://app.semarnat.gob.mx/consulta-tramite/#/portal-consulta>
89. Ahora bien, con fecha **09 de mayo de 2024**, fue recibido en la DGIRA, el escrito del representante de los Peticionarios, a través del cual, éste se ostentó como integrante del Municipio La Paz, Baja California Sur, aduciéndose afectado por la realización del Proyecto Ferroviario, por lo que solicitó Consulta y Reunión Pública de información.
90. No obstante, el **23 de mayo de 2024**, la DGIRA informó al representante de los Peticionarios, mediante oficio número **SRA/DGIRA/DG-01961-24**⁴¹, de fecha 21 de mayo de 2024, la determinación de **no dar inicio a la consulta por no haber presentado documental que contuviera el domicilio en la que se desprendiera que fuera miembro de la comunidad afectada**, de conformidad con lo establecido en el artículo 34, fracción II, de la LGEEPA y los artículos 40, 41, 42 y 43 del RLGEEPAMEIA; siendo el caso que, la **DGIRA no recibió más solicitudes para realizar la Consulta o Reunión Pública.**
91. Es de señalar que, en dicho oficio, la DGIRA comunicó al representante de los Peticionarios que la MIA-R del Proyecto Ferroviario, se encontraba disponible

⁴¹ MX-022

para su consulta en la página <https://app.semarnat.gob.mx/consulta-tramite/#/portal-consulta>, bajo la clave **26SO2024V008**.

92. Por otra parte, se precisa que la **fracción III** no resulta aplicable al Proyecto Ferroviario, **toda vez que los impactos ocasionados por la obra, no se consideraron graves o irreparables por parte de la DGIRA**; no obstante, se establecieron medidas de mitigación y compensación en la Autorización Definitiva (Término Octavo).
93. Así mismo, en relación a las **fracciones IV y V**, es de señalar que no se recibieron propuestas de establecimiento de medidas de prevención y mitigación adicionales así como observaciones, por lo que no fueron consignadas en la AIA.
94. **Artículo 35:** Se reitera al Secretariado CCA que, [REDACTED] la SIDUR ingresó a la DGIRA la **MIA-R** del Proyecto Ferroviario, para ser sometida al PEIA, la cual quedó registrada con la clave **26SO2024V0008**.
95. En consecuencia, la DGIRA, una vez evaluada la MIA-R del Proyecto Ferroviario, emitió fundada y motivadamente, la resolución por la que **se autorizó de manera condicionada** el proyecto en materia de Impacto Ambiental, estableciendo los Términos y Condicionantes a los que éste debía sujetarse, para prevenir, mitigar y compensar los impactos ambientales que pudieran generarse por su realización.
96. **Artículos 44, 45 y 46:** Es de destacar que, respecto de los artículos en cita, **estos no son aplicables a la Petición que nos ocupa, dado que el Proyecto Ferroviario no afecta ningún ANP**, como ya se ha demostrado en párrafos anteriores; por lo tanto, cualquier análisis basado en estos artículos carece de relevancia jurídica en el contexto del Proyecto Ferroviario.
97. **Artículo 161:** Este artículo establece que la Secretaría realizará los actos de inspección y vigilancia del cumplimiento de las disposiciones contenidas en la LGEEPA y las que de este deriven; en ese sentido, se reitera al Secretariado CCA que la **Autorización Definitiva**, en su **Término Decimotercero**, estableció que la Semarnat a través de la Profepa, será responsable de supervisar el cumplimiento de los términos de dicha resolución, así como de los ordenamientos aplicables en materia de Impacto Ambiental, garantizando su observancia.

98. De igual forma, [REDACTED] la Subprocuraduría de Recursos Naturales, comunicó haber realizado visitas de inspección, a efecto de verificar el cumplimiento de la legislación ambiental en las materias de **Cambio de Uso de Suelo en Terrenos Forestales e Impacto Ambiental** del Proyecto Ferroviario.
99. **Artículo 182:** Esta disposición establece que si la Semarnat tiene conocimiento de actos u omisiones que pudieran constituir delitos conforme a la legislación aplicable, deberá formular la denuncia correspondiente ante el Ministerio Público Federal. Al respecto, se señala al **Secretariado CCA** que en ninguna parte de los hechos descritos en la Petición se expone de manera puntual su incumplimiento por parte de la **Semarnat**, por lo que carece de relevancia jurídica en el contexto del Proyecto Ferroviario.
100. No obstante, se informa al **Secretariado CCA** que, si a partir de los hallazgos de los procedimientos de inspección y vigilancia realizados por la **Profepa** se determinara la existencia de delitos ambientales federales, se llevarán a cabo las acciones legales correspondientes.
101. Cabe señalar que el artículo en cita, establece que **cualquier persona que tenga conocimiento de la comisión de un delito ambiental puede presentar directamente la denuncia penal correspondiente**, lo que también es aplicable a los Peticionarios.

RLGEEPAMEIA

102. **Artículo 4o, fracciones I, III, IV y VI:** Como ya se ha señalado, con respecto a la **fracción I**, relativa a la EIA y la emisión de la correspondiente AIA, la SIDUR como promovente del Proyecto Ferroviario, ingresó la MIA-R, [REDACTED] [REDACTED] emitiéndose la Autorización Definitiva por parte de la DGIRA, el 8 de agosto de 2024 contenida en el oficio número **SRA/DGIRA/DG-03105-24**⁴⁵.
103. En cuanto a la **fracción III**, que establece la facultad de la DGIRA de **solicitar opiniones a otras dependencias y expertos en la materia al realizar el PEIA**, se comunica al Secretariado CCA que, fueron requeridos dictámenes técnicos a diversas instancias, entre ellas, la DGVVS, la DGGFSSOE, la Conanp, la Conagua, el IMTA, así como a la CEEDS, y los municipios de Nogales, Ímuris y Santa Cruz.

⁴³ MX-019

⁴⁴ MX-016

⁴⁵ MX-002

No.	Instancia	Oficio número
1	DGVS	SRA/DGIRA/DEPG-00252-24
2	DGGFSOE	SRA/DGIRA/DEPG-00253-24
3	CONANP	SRA/DGIRA/DEPG-00254-24
4	CEDS	SRA/DGIRA/DEPG-00255-24
5	CONAGUA	SRA/DGIRA/DEPG-00256-24
6	Municipio de Nogales, Sonora.	SRA/DGIRA/DEPG-00257-24
7	Municipio de Ímuris, Sonora.	SRA/DGIRA/DEPG-00258-24
8	Municipio de Santa Cruz, Sonora.	SRA/DGIRA/DEPG-00259-24
9	IMTA	SRA/DGIRA/DEPG-00260-24

- 104.** Respecto a la **fracción IV**, que establece la facultad de la Semarnat de realizar el proceso de consulta pública, en caso de requerirse dentro del PEIA; es de señalar que, en la Petición, **no se señaló de manera puntual en qué forma México incumplió con esta disposición**, limitándose ese Secretariado CCA a requerir de México informar su cumplimiento, sin realizar el análisis adecuado.
- 105.** No obstante, como puede advertirse en la documentación proporcionada por los Peticionarios, mediante oficio número **SRA/DGIRA/DG-01961-24**⁴⁶, de fecha **21 de mayo de 2024**, la DGIRA comunicó al representante de los Peticionarios, con relación a su solicitud de someter a consulta pública el Proyecto Ferroviario en términos del artículo 34 de la LGEEPA, que su solicitud no cumplió con la totalidad de los requisitos establecidos en el artículo 40 del RLGEEPAMEIA, puntualmente, al **no presentar documental alguna que contuviera el domicilio en la que se desprendiera que fuera miembro de una comunidad afectada**, por lo que no era procedente dar inicio a dicho proceso; adicionalmente, se reitera que no se recibió ninguna otra solicitud de consulta pública respecto del Proyecto Ferroviario.
- 106.** En lo concerniente a la **fracción VI**, relacionada con la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones del Reglamento y la imposición de sanciones, se reitera que la Profepa es la autoridad competente para supervisar el cumplimiento de la normativa ambiental, incluyendo la LGEEPA y el RLGEEPAMEIA.
- 107.** En ese sentido, tal y como se ha señalado previamente, la Profepa llevó a cabo visitas de inspección en los sitios donde se desarrolla el Proyecto Ferroviario, con el propósito de verificar la existencia de las autorizaciones ambientales correspondientes, como parte de las acciones que a ésta compete realizar en el

⁴⁶ MX-022

procedimiento de Denuncia Popular, a efecto de garantizar la observancia y cumplimiento efectivo de la legislación ambiental aplicable.

- 108. Artículo 5o, incisos B y S:** El inciso B de esta disposición establece que quienes pretendan llevar a cabo obras o actividades en materia de **vías de comunicación**, entre ellas, la construcción de vías férreas, requerirán previamente la autorización de la Semarnat en materia de Impacto Ambiental; en este sentido, el Proyecto Ferroviario obtuvo una Autorización Provisional mediante el oficio número **SRA/DGIRA/DG-01868-23**, así como una Autorización Condicionada derivada del PEIA, contenida en el oficio número **SRA/DGIRA/DG-03105-24**.
- 109.** Asimismo, es pertinente reiterar que por cuanto hace a su inciso S, **el trazado del proyecto no se encuentra ubicado dentro de algún ANP**, conforme a lo señalado en la opinión técnica de la DRNOYAGC de la Conanp, por tanto, **el régimen de protección de ANP's Federales, no es aplicable al Proyecto Ferroviario**; además que, como ya se demostró, conforme a la poligonal proporcionada por la SIDUR en su MIA-R, el trazado de las obras no incide en el espacio que comprende el ADVC "Rancho el Aribabi B", como lo señalaron los Peticionarios.
- 110. Artículo 9o:** Establece la obligación de presentar una MIA en la modalidad que corresponda para la evaluación del proyecto por parte de la DGIRA; al respecto, se reitera que la MIA-R⁴⁷ fue ingresada por la SIDUR en su calidad de promovente, [REDACTED]. Dicho documento incluyó la información ambiental relevante que el promovente consideró pertinente para la ejecución del Proyecto Ferroviario, destacando las medidas de prevención, mitigación y compensación propuestas para reducir los posibles impactos negativos que pudieran causarse.
- 111. Artículo 16:** El cual establece la facultad de la Semarnat para intervenir en caso de que una obra pueda generar desequilibrios ecológicos graves o irreparables; al respecto, se reitera que el Proyecto Ferroviario no se encuentra dentro de los supuestos previstos en dicho artículo, ya que, este fue sometido al PEIA, y **sus impactos no fueron considerados como graves o irreparables por la propia DGIRA**; no obstante, a fin de proteger el equilibrio ecológico y reducir los impactos que se pudieran generar por el desarrollo del Proyecto Ferroviario, se establecieron en la Autorización Definitiva (Término Octavo), las medidas de mitigación y compensación correspondientes.

47 MX-015

48 MX-016

112. Por lo anteriormente expuesto y fundado, de conformidad con lo establecido en el artículo 24.27(3)(a) del T-MEC, se solicita al Secretariado CCA no continuar con el trámite de la Petición.

b) Cualquier otra información que la Parte desee proporcionar:

i) El proyecto contribuirá al desarrollo comercial entre México y EE.UU.

113. El Proyecto Ferroviario de Sonora fortalecerá la relación comercial entre México y los EE.UU., al mejorar la conectividad, reducir costos logísticos y optimizar las cadenas de suministro, pero también contribuirá a un comercio más sostenible en cumplimiento con el Capítulo 24 del T-MEC, que establece que las actividades comerciales deben realizarse de manera que protejan y conserven el medio ambiente.

114. El transporte ferroviario es uno de los medios más eficientes y sustentables, ya que permite trasladar grandes volúmenes de mercancías con un menor consumo de combustibles fósiles y una reducción significativa de emisiones de gases de efecto invernadero.

115. Su fortalecimiento en la región fronteriza de Sonora permitirá reducir la huella de carbono del comercio transfronterizo y mitigar los efectos negativos del transporte de carga en la calidad del aire.

116. Actualmente, gran parte del comercio México-EE.UU., depende del transporte por carretera, lo que genera altas emisiones de CO₂ y una fuerte dependencia del diésel. La modernización ferroviaria permitirá migrar una parte significativa de estas operaciones a un sistema más eficiente y menos contaminante.

117. De acuerdo con datos del INECC, obtenidos a través de la herramienta LEAP-IBC, y utilizando información del inventario nacional de emisiones, se estimó un ahorro energético en el 2030 del alrededor de 459 PJ de combustibles al considerar que 60 % de la carga que se mueve por ruedas, se transporte por tren. Junto con la reducción de 1,900 toneladas de PM 2.5 y una reducción estimada de 41.7 millones de toneladas de CO₂ equivalente en el 2030; lo cual evidencia que el transporte ferroviario emite significativamente menos gases de efecto invernadero por tonelada transportada en comparación con el transporte por carretera⁴⁹.

⁴⁹ MX-003

118. Este menor impacto ambiental del ferrocarril contribuye a los compromisos sobre mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones asumidos en tratados internacionales como el T-MEC y el Acuerdo de París, respectivamente.
119. Además, el Proyecto Ferroviario podría reducir la congestión vehicular en carreteras y cruces fronterizos, disminuyendo la contaminación atmosférica en ciudades como Nogales, donde los tiempos de espera prolongados generan emisiones innecesarias de partículas contaminantes que afectan la calidad del aire y la salud pública.
120. Con una infraestructura ferroviaria más eficiente y ambientalmente responsable, México refuerza su papel como socio estratégico en el comercio de América del Norte, promoviendo un modelo de crecimiento económico alineado con la protección del medio ambiente y la mitigación del cambio climático.

D. CONCLUSIONES.

121. Como ha quedado plenamente demostrado, México, a través de sus autoridades ambientales federales, ha cumplido de manera efectiva las disposiciones ambientales aplicables en el marco del Proyecto Ferroviario. Las aseveraciones de los Peticionarios han sido analizadas con detalle y, con base en evidencia técnica y jurídica, se ha acreditado que no existe omisión alguna en la aplicación de la legislación ambiental.
122. Los Peticionarios señalaron que el proyecto impactaba un ANP, sin embargo, **se ha demostrado que dicha afirmación es incorrecta**, toda vez que las zonas que podían verse afectadas por el trazo del Proyecto Ferroviario **dejaron de contar con la categoría de ADVC**, conforme a la solicitud de cancelación anticipada de los certificados correspondientes, como lo manifestó la DRNOYAGC, quien confirmó que estas áreas ya no están sujetas a un régimen de protección ambiental; en consecuencia, **el proyecto no afecta ningún ANP**, y las disposiciones aplicables a éstas no tienen relevancia en la Petición que nos ocupa.
123. Por otra parte, como se ha demostrado, el proyecto **siguió en su totalidad el PEIA**, respetando las disposiciones del Acuerdo APF, la LGEEPA y el RLGEEPAMEIA, ya que **se obtuvo una Autorización Provisional**, emitida conforme a la normativa vigente en su momento, lo que permitió garantizar la viabilidad del proyecto bajo supervisión ambiental.

124. De ahí que, se presentó y evaluó la MIA-R, lo que permitió identificar y mitigar impactos ambientales potenciales, emitiéndose posteriormente **la Autorización Definitiva en materia de Impacto Ambiental**, la cual incluyó medidas específicas de prevención, compensación y restauración ambiental; lo cual, confirma que las aseveraciones de los Peticionarios sobre la inexistencia de una EIA y su correspondiente AIA son infundadas.
125. Como resultado de lo anterior, queda plenamente acreditado que **la tramitación y obtención de las AIA's para el desarrollo del Proyecto Ferroviario se realizó conforme a la normativa aplicable y en estricto apego a derecho**. Desde un inicio, la SIDUR gestionó la Autorización Provisional en cumplimiento del Acuerdo APF, lo que permitió garantizar la ejecución oportuna del proyecto dentro del marco legal. Asimismo, de manera posterior y en apego a los plazos establecidos, se obtuvo la Autorización Definitiva en materia de Impacto Ambiental, **asegurando que el Proyecto Ferroviario cumpliera con los requisitos ambientales exigidos**. En ese sentido, cualquier cuestionamiento sobre la temporalidad exacta del inicio de las obras no desvirtúa el hecho de que el **actuar de las autoridades competentes ha sido transparente, diligente y apegado a los principios de legalidad y buena fe** que rigen estos procedimientos.
126. Es de destacar que, el desarrollo del Proyecto Ferroviario ha sido consistente con los principios que rigen la relación entre el comercio y el medio ambiente, asegurando que la protección del entorno se mantenga como un eje central en la toma de decisiones; por lo tanto, la política ambiental de México ha sido aplicada con altos estándares y sin menoscabo de sus obligaciones internacionales, garantizando que el Proyecto Ferroviario se lleve a cabo con las salvaguardas necesarias para la conservación de los ecosistemas de la región.
127. Lo anterior, refleja la responsabilidad de México en la implementación de políticas que armonizan el desarrollo económico con la protección ambiental, sin debilitar su normativa ni afectar la integridad de los procedimientos establecidos para la evaluación y regulación de proyectos con impacto ambiental.
128. En ese sentido, la aplicación efectiva de la legislación ambiental por parte de las autoridades ambientales competentes, no solo cumple con los estándares nacionales, sino que también responde a la visión compartida en la región de América del Norte de promover un desarrollo sostenible que equilibre el crecimiento económico con la conservación de los recursos naturales.

129. Resulta fundamental recordar que, desde su origen, la Petición presentada por los Peticionarios no cumplió con los requisitos de procedibilidad establecidos en el T-MEC, pues el asunto no fue comunicado a la Parte conforme a lo establecido en el mecanismo de Peticiones.
130. Los Peticionarios indicaron que comunicaron el asunto materia de la Petición a las autoridades ambientales mexicanas mediante la presentación de una Denuncia Popular; sin embargo, se ha demostrado que este mecanismo no es el medio adecuado para acreditar que el asunto fue debidamente comunicado a la Parte, según lo ha establecido el propio Secretariado CCA en determinaciones previas; a pesar de este incumplimiento, **el Secretariado CCA admitió indebidamente la Petición, omitiendo su propia interpretación previa sobre la aplicabilidad de los requisitos de admisibilidad.**
131. Además, al admitir la Petición, **el Secretariado CCA no identificó que existía un procedimiento administrativo en curso en la Profepa sobre los mismos hechos que se reclaman en la Petición**, lo que confirma que la autoridad mexicana ya estaba atendiendo la cuestión por los cauces institucionales correspondientes.
132. Este error en la admisión de la Petición **afecta la certeza y el equilibrio del mecanismo de Peticiones**, pues se estaría permitiendo la sustanciación de casos que no cumplen con los requisitos básicos de admisibilidad, **lo que desvirtúa la finalidad del Proceso SEM y genera un precedente contrario a la legalidad, poniendo en riesgo la validez del mismo.**
133. Dado que las cuestiones centrales planteadas por los Peticionarios **han sido desvirtuadas con base en evidencia objetiva y verificable**, y considerando que, el **Proyecto Ferroviario no afecta ninguna ANP**, ya que las zonas mencionadas por los Peticionarios **dejaron de estar sujetas a dicho régimen de protección**, además que, **se ha seguido estrictamente el PEIA**, con la obtención de las autorizaciones correspondientes conforme a las disposiciones legales aplicables en la materia, **México ha demostrado su compromiso con la protección ambiental a través de la aplicación efectiva de su legislación**, asegurando que la EIA del Proyecto Ferroviario se realice bajo los principios de sustentabilidad, prevención y responsabilidad ambiental.

134. Por lo antes expuesto, México reitera que se encuentra desarrollando de forma efectiva sus funciones, para el cumplimiento de los siguientes ordenamientos legales, y solicita respetuosamente al Secretariado CCA, no continuar con el trámite de la Petición:

- a)** Artículo 4, párrafos quinto y sexto de la CPEUM;
- b)** Artículos 2, fracción II, 5, fracciones X y XIX, 15, fracción I, III, IV, VI y XII, 28, fracciones I, VII, XI y XIII, 30, párrafo primero, 33, párrafo primero, 34, párrafos primero y tercero fracción I, II, III, IV y V, 35, párrafos primero, segundo, tercero y cuarto, 44, párrafo primero, 45, fracción I, II, III, IV, V y VI, 46, fracción XI, 161 y 182 de la LGEEPA;
- c)** Artículos 4, fracciones I, III, IV, VI, 5, inciso B y S, 9: párrafos primero y segundo, 16, párrafo primero del REIA; y
- d)** Artículos 5, 43, fracción I y II y 46 del RI-Semarnat.