

CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SEMARNAT A EJECUTAR CON RIGOR Y EXHAUSTIVIDAD LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL TREN MAYA, A FONATUR A SUBSANAR LAS DEFICIENCIAS EN LA MIA DE LA FASE 1 Y A PROFEPA A VERIFICAR EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD AMBIENTAL EN TODO EL PROYECTO, A CARGO DE LA DIPUTADA JULIETA MACÍAS RÁBAGO DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

Quien suscribe, Diputada Julieta Macías Rábago, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de los artículos 116 y 122, numeral 1 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de la Comisión Permanente, proposición con punto de acuerdo mediante el cual se exhorta a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales a ejecutar con rigor y exhaustividad la Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto Tren Maya, al Fondo Nacional de Fomento al Turismo a subsanar las deficiencias observadas en la Manifestación de Impacto Ambiental de la Fase 1 y a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente a verificar el cumplimiento estricto de la normatividad ambiental en todo el Proyecto Tren Maya, conforme a la siguiente:

Exposición de motivos

El Tren Maya es un proyecto de infraestructura que ha sido determinado prioritario por el Gobierno Federal consistente en construir una red ferroviaria de uso mixto en el sureste de México abarcando los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. El proyecto comprende la construcción de 19 estaciones y 12 paraderos del circuito, los cuales pretenden ser “la piedra angular de nuevos centros de actividad económica y comercial, centrados en las comunidades locales y sus actividades”.¹

¹ Beneficios del Proyecto Tren Maya. Gobierno de México. Consultado el 1 de agosto de 2020. Ver más en: <https://www.trenmaya.gob.mx/beneficios-del-proyecto/>

La inversión que requiere el Proyecto Tren Maya ronda entre los 120 y 150 mil millones de pesos, los cuales se obtendrán mediante un esquema de inversión mixta. El recorrido total será de 1,525 km, divididos en tres tramos²:

- Tramo Selva (426 km)
- Tramo Caribe (446 km)
- Tramo Golfo (653 km)

Hasta el momento, la construcción de los cuatro tramos de la ruta del Tren Maya ha sido asignada de la siguiente manera a estas empresas³:

- Tramo 1 Palenque-Escárcega: Mota-Engil, China Communications Construction Company, Gavil Ingeniería, Eyasa y Grupo Cosh.
- Tramo 2 Escárcega-Calkiní: Operadora Cicsa (Grupo Carso) y FCC Construcción.
- Tramo 3 Calkiní-Izamal: Gami Ingeniería e Instalaciones (Grupo Indi), Azvi y Construcciones Urales (filial de Azvi).
- Tramo 4 Izamal-Cancún: ICA.

Sorprende que la integración y contratación del proyecto ocurrió sin la existencia de una Manifestación de Impacto Ambiental, que “es un documento con base en estudios técnicos con el que las personas (físicas o morales) que desean realizar alguna(s) obra(s) o actividad (es), analizan y describen las condiciones ambientales previas a la realización del proyecto con la finalidad de evaluar los impactos potenciales que la construcción y operación de dichas obras o la realización de las actividades que pudieran causar al ambiente, definen y proponen las medidas necesarias para prevenir, mitigar y/o compensar los impactos ambientales generados por el proyecto que incluya actividades altamente riesgosas.”⁴

La MIA permite evaluar la factibilidad ambiental para la ejecución de proyectos de inversión industrial, infraestructura, manufactura, comercios o servicios. Conforme a lo establecido en los artículos 34 y 35 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA). Los promoventes de la obra o actividad deberán de presentar la MIA ante la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

² El Tren Maya, germen de desarrollo. Alejandra Mendoza Espinosa. EBC. Consultado el 1 de agosto de 2020. Ver más en: <https://www.ebc.mx/ventana/el-tren-maya/>

³ AMLO da banderazo a obras del Tren Maya. Forbes. Consultado el 1 de agosto de 2020. Ver más en: <https://www.forbes.com.mx/politica-amlo-banderazo-obras-tren-maya/>

⁴ Autorización de la MIA particular con actividad altamente riesgosa. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Consultado el 1 de agosto de 2020. Ver más en: <https://www.gob.mx/tramites/ficha/autorizacion-de-la-mia-particular-sin-actividad-altamente-riesgosa/SEMARNAT466>

Fue hasta el día 16 de junio de 2020, cuando FONATUR, entidad encargada del desarrollo del proyecto, presentó la Manifestación de Impacto Ambiental, en su modalidad Regional, para el Proyecto “Tren Maya Fase 1”, ante SEMARNAT⁵.

De acuerdo al procedimiento marcado en la fracción IV del artículo 34 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente “Cualquier interesado, dentro del plazo de veinte días contados a partir de que la Secretaría ponga a disposición del público la manifestación de impacto ambiental en los términos de la fracción I, podrá proponer el establecimiento de medidas de prevención y mitigación adicionales, así como las observaciones que considere pertinentes.”⁶

Bajo este contexto, diversos investigadores y académicos realizaron observaciones fundamentadas a la evaluación de la factibilidad y pertinencia del Proyecto Tren Maya. Es preocupante que en dichas observaciones existe el común acuerdo en el sentido de que el Proyecto Tren Maya no se desarrolla en condiciones para llegar a buen término y que el daño que causará no compensa ninguno de sus buenos propósitos.

El documento *Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad (MIA-R). Tren Maya Fase 1 Palenque – Izamal*⁷, realizado por el Observatorio Latinoamericano de Geopolítica y el Laboratorio de estudios sobre empresas transnacionales (LET), ambos con sede en el Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, donde participaron investigadores y académicos de 65 instituciones o centros de investigación nacionales y 26 extranjeros (Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, España, Estados Unidos, Francia) Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, Suiza y Uruguay), concluye que: “La MIA-R (2020) presentada no reúne condiciones suficientes para establecer los modos, procedimientos y metodologías para garantizar que el proyecto Tren Maya, con sus proyectos complementarios de desarrollo, logre generar los beneficios que se propone y

⁵ Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) para la primera fase del sistema que contempla los tramos de Palenque, Chiapas a Izamal, Yucatán. FONATUR. Consultado el 1 de agosto de 2020. Ver más en: <https://www.trenmaya.gob.mx/estudios-ambientales/>

⁶ Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA). Cámara de Diputados. Consultado el 1 de agosto de 2020. Ver más en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/148_050618.pdf

⁷ Observaciones a la Manifestación de Impacto Ambiental Tren Maya. Observatorio Latinoamericano de Geopolítica y el Laboratorio de estudios sobre empresas transnacionales (LET). Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM. Consultado el 1 de agosto de 2020. Ver más en: <http://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/default/files/2020-07/OLAG%20%282020%29%20Observaciones%20MIA-R.pdf>

evitar los daños graves e irreversibles que científicos, estudiosos, sabios comunitarios y un sentido común ampliamente compartido están señalando insistentemente.”

Por su relevancia, los argumentos que sustentan dicha conclusión se transcriben íntegros a continuación:

“1. El Sistema Ambiental Regional que será impactado por el Proyecto Tren Maya está mal definido y presenta fronteras muy estrechas. Por lo tanto, fragmenta el sistema ambiental real de la región, a la vez que minimiza los daños y los requerimientos de medidas de mitigación. Los errores de un SAR mal delimitado impiden realizar una valoración correcta de los impactos socioambientales. La subvaloración del área afectada, presente en la delimitación del SAR, reaparecen en todos los demás capítulos de la MIA cuestionando la validez del estudio que se propone.

*2. Falta información que respalde la efectividad del número, tipo y ubicación de los pasos de fauna para evitar los efectos de barrera y borde que causará el proyecto. Esta omisión es importante porque se usa la presencia de tales estructuras como evidencia de cumplimiento de la mayoría de los ordenamientos territoriales, así como para justificar la suficiencia de las medidas de mitigación de la obra. **Los 40 pasos de fauna que se proponen en la MIA (contra 146 de vehículos), son evidentemente insuficientes y causarán fragmentación del hábitat de la mayor parte de las especies.***

*3. El desarrollo que se propone intensifica en vez de amainar la dinámica predatoria ya presente en la región. **No hay claridad sobre las medidas de solución al daño socioambiental ya provocado por el turismo y las actividades agropecuarias que recurren a la tala de partes de selva y en general de la mancha forestal de la región.** Los impactos acumulados y residuales no fueron debidamente evaluados en la MIA ni hay en ella propuestas específicas de remediación.*

*4. Como consecuencia de un SAR mal delimitado y de la insuficiencia del estudio sobre las condiciones socioeconómicas, en la descripción se mezclan indiscriminadamente las escalas de aproximación confundiendo datos nacionales, estatales, municipales y locales que derivan en conclusiones equivocadas y en una imposibilidad de valorar la problemática específica de la región, con sus diferencias y continuidades. En ese sentido, **se requeriría la presentación de los estudios o análisis respecto a las características de los asentamientos poblacionales y los modos de vida, así como de los mercados laborales regionales***

en la actualidad: distribución de personas ocupadas por edad productiva y sectores económicos; cantidad o porcentaje de personas en situación de desempleo o empleo informal por municipio y estado, considerando su adscripción a pueblo indígena o no indígena; análisis y prospectivas de necesidades de los mercados laborales con y sin Tren Maya. Asimismo, se necesitaría conocer los escenarios y proyecciones que se han hecho sobre el número de empleos que serán destinados a población nacional e inmigrante, desglosada según estado/tramo del proyecto, ámbito de empleo (mantenimiento/construcción del TM, polos de desarrollo...) durante el tiempo de construcción y de operación previsto.

*5. Se menciona que la fecha de inicio de la rehabilitación de vías en los tres tramos ya licitados es el 1 de octubre de 2020. Esto supone que **estamos a dos meses del desalojo de cientos de familias que actualmente viven o tienen un emprendimiento sobre el derecho de vía** (estipulado en 40 metros) entre Palenque y el punto donde la ruta ferroviaria se desvía hacia el derecho de vía de la CFE, en la entrada a Mérida. Este hecho, que no es abordado en la MIA, plantea múltiples interrogantes: **¿cuál es el destino de estas familias? ¿Qué opciones de relocalización se están planteando? ¿Qué alternativas se ofrecen en caso de no querer desplazarse voluntariamente? ¿Qué derechos poseen como propietarios legales? ¿Qué instituciones son responsables de su atención?***

*6. La información sobre la frecuencia de los trenes de pasajeros y de carga no es clara para determinar los efectos barrera y borde (ruido, vibración y contaminación) que afectarán el movimiento de la fauna. Por lo tanto, **la magnitud de los impactos que generará el proyecto está subestimada en la MIA. De acuerdo con sus datos, la actividad de los trenes tendrá una intensidad que difícilmente podría ser soportada por la región sin daños irreversibles.***

*7. **Solamente por efecto del tren, movido a diésel, la calidad del aire sufrirá un fuerte descenso. El Tren Maya emitirá, por lo menos, 431 mil toneladas de CO2 al año, equivalentes a las emisiones de 139,461.5 autos sedan.** Cuando el número de viajes y de trenes se incremente, de acuerdo con las previsiones a futuro, la emisión de gases de efecto invernadero aumentará en consecuencia. Un efecto similar es el relacionado con la contaminación y agotamiento de los acuíferos. A esto hay que agregarle el efecto de contaminación de aire y agua que derive de las actividades económicas que se promoverán directa y colateralmente.*

8. *El riesgo de destrucción y hundimiento del suelo kárstico es de nivel alto severo. Su afectación pone bajo amenaza el anillo de cenotes y el acuífero subterráneo que abastece al norte de la Península. Harían falta estudios específicos para estimar si puede, y en qué términos, garantizarse la seguridad de la estructura de la vía y los pasajeros. De otro modo habría que desviar la ruta del tren, o incluso, cancelarlo.*

9. *Como predomina la tenencia colectiva de la tierra y no se puede vender individualmente se proponen instrumentos financieros que convierten a los campesinos en socios minoritarios dependientes de las ganancias del mercado de valores y sin tierra. Así como está planteado, el efecto de esta modalidad se traducirá en un despojo de tierras a los campesinos.*

10. *Un desconocimiento de las tradiciones y modos de vida de los pueblos mayas lleva a identificar a los comisarios ejidales con las autoridades tradicionales. Esto genera una tergiversación de la voluntad de los pueblos y un desconocimiento de sus formas de consulta.*

11. *A pesar de tratarse de una región con flujos muy importantes de migración interna e internacional, la MIA no aporta un estudio del caso. No hay, en consecuencia, una valoración de los efectos del proyecto bajo las figuras de desplazamiento, expulsión o atracción de población ni de los impactos que esto tendrá en la población residente. Tampoco se presentan datos sobre el cambio en la relación rural-urbana de los asentamientos poblacionales.*

12. *Especial preocupación surge de la desestimación del impacto cultural del proyecto en la MIA. La densidad arqueológica a lo largo de todo el recorrido del tren indica un tremendo riesgo de pérdida cultural e histórica. A pesar de los convenios INAH-FONATUR, no es previsible que ante cada hallazgo se rediseñe el trazo del tren. Tampoco es razonable pensar en un rescate de piedras o vestigios para trasladarlos hacia fuera de la vía. Entre otros porque el propio lugar tiene sentido histórico. La MIA no se ocupa del caso, probablemente porque este rubro no necesariamente compete a la SEMARNAT, pero ese puede convertirse en uno de los mayores daños, sin duda irreversibles, que el tren y sus desarrollos colaterales tendrá. Los otros daños son el ambiental, de dimensiones planetarias, y el sociocultural mediante el desarraigo y desestructuración de formas de vida y visiones del mundo alternativas a la que ofrecen la modernidad y el desarrollo y que orientan hacia modos de vida no predatorios.*

13. FONATUR ha declarado que sólo en la construcción del Tren Maya, se estarían creando al menos 10.305 puestos de trabajo para 1.078 comunidades indígenas de los cinco estados de la región. En lo que queda de 2020, se estima la creación de 80.000 puestos de trabajo. En general, estima que el Proyecto TM generaría 400.000 empleos durante los años de su construcción. En el mismo sentido, ONU-Hábitat calcula que en menos de 10 años, el proyecto generará un millón y medio de puestos de trabajo.

Pedimos se hagan públicas las bases de datos, escenarios y proyecciones que sustentan dicha estimación de puestos de trabajo, y de ser posible, la localización de los mismos, los compromisos de las empresas adjudicadas al respecto, y sus condiciones (tipo de contrato, duración, ámbito o sector de especialización, etc.). Estos escenarios son relevantes dadas las afirmaciones de que el proyecto traerá fuentes de empleo formal y mejor remunerados que las actuales.

Pese a que la MIA señala que las obras de rehabilitación de las vías férreas están contempladas para arrancar el 1 de octubre de 2020, al día de hoy, los trabajos de vías en los tres tramos licitados ya han comenzado. Rogelio Jiménez Pons, director de Fonatur, reconoció en una entrevista de fecha 24 de junio, que “La obra (...) se hará en dos o tres meses, ahora sólo hacemos obra de rehabilitación y mantenimiento.”⁸

Resulta inadmisibles que un proyecto con el potencial de causar graves e irreparables daños en un área ambientalmente tan relevante, como lo es el sureste del país, esté siendo emprendida bajo falsos supuestos que subestiman los riesgos ambientales, sociales y culturales mientras que exageran los supuestos beneficios derivados del proyecto, sin ofrecer evidencia que sustente lo argumentado.

Además, preocupa que la autoridad que tiene a su cargo la salvaguarda de nuestro patrimonio ambiental se muestre complaciente y falta de rigor en el desempeño de su responsabilidad, pues en días pasados el titular de SEMARNAT declaró respecto de la MIA, “**Estamos obligados a aprobarla** después de que se pase a consulta pública, después de que se revise y después de que las empresas, sean cual sean las empresas, hayan cumplido con lo que Semarnat establece, más bien, con lo que el equipo técnico de

⁸ Inician Tren Maya al margen de la ley ambiental. Carlos Cabaña. El Universal. Consultado el 1 de agosto de 2020. Ver más en: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/inician-tren-maya-al-margen-de-la-ley-ambiental>

Semarnat y la consulta técnica que hace Semarnat sea cumplida por parte de las empresas.”⁹

Las observaciones emitidas por el Observatorio Latinoamericano de Geopolítica y el Laboratorio de estudios sobre empresas transnacionales (LET) son claras: El Proyecto Tren Maya es un riesgo para el medio ambiente. Las obras generarán impactos negativos relevantes que afectarán el Sistema Ambiental Regional y las medidas de mitigación propuestas son a todas luces insuficientes.

Además, el principio 15 de la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y el Desarrollo establece que “Con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente.”¹⁰

SEMARNAT tiene la facultad de negar una Manifestación de Impacto Ambiental, con fundamento en el artículo 35, Fracción III, incisos a), b) y c) de Ley General de Equilibrio Ecológico:

“Una vez evaluada la manifestación de impacto ambiental, la Secretaría emitirá, debidamente fundada y motivada, la resolución correspondiente en la que podrá:

I.- (...)

II.- (...)

III.- Negar la autorización solicitada, cuando:

a) Se contravenga lo establecido en esta Ley, sus reglamentos, las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables;

b) La obra o actividad de que se trate pueda propiciar que una o más especies sean declaradas como amenazadas o en peligro de extinción o cuando se afecte a una de dichas especies, o

⁹ Semarnat obligada a aprobar impacto ambiental del Tren Maya. Ernesto Méndez. Excélsior. Consultado el 1 de agosto de 2020. Ver más en: <https://www.excelsior.com.mx/nacional/semarnat-obligada-a-aprobar-impacto-ambiental-del-tren-maya/1397176>

¹⁰ Declaración de Río sobre Medio Ambiente y el Desarrollo. ONU. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Consultado el 1 de agosto de 2020. Ver más en: <https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/riodeclaration.htm>

c) Exista falsedad en la información proporcionada por los promoventes, respecto de los impactos ambientales de la obra o actividad de que se trate.”

Es obligación del Estado Mexicano preservar la historia, la riqueza cultural, humana, biodiversa, ambiental, geológica y social de la región y de todo el país, que de ninguna manera se logrará con la autorización del Proyecto Tren Maya en los términos planteados, pues los daños permanentes que ocasionará son mayores a los beneficios que pudieran generarse en la región.

Conforme al párrafo tercero del citado artículo 35, “la Secretaría deberá evaluar los posibles efectos de dichas obras o actividades en el o los ecosistemas de que se trate, considerando el conjunto de elementos que los conforman y no únicamente los recursos que, en su caso, serían sujetos de aprovechamiento o afectación”, asimismo, conforme al párrafo segundo del artículo 35 Bis, “La Secretaría podrá solicitar aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones al contenido de la manifestación de impacto ambiental que le sea presentada”, estando pues obligada a ser exhaustiva y rigurosa en su labor y a considerar y verificar todos los elementos necesarios para evaluar con precisión los riesgos derivados de un proyecto y la pertinencia de las medidas de mitigación propuestas, teniendo siempre como criterio rector la conservación del medio ambiente.

Por lo anteriormente expuesto, en nombre del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, me permito someter a consideración de la Comisión Permanente la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Primero. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales a ser exhaustiva y rigurosa en el proceso de Evaluación del Impacto Ambiental del Proyecto Tren Maya en todas sus fases y a requerir medidas de prevención y mitigación basadas en evidencia científica que efectivamente reduzcan las afectaciones de este proyecto en su entorno natural y social.

Segundo. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales a incorporar en el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto Tren Maya, las consideraciones que han sido manifestadas por expertos y académicos respecto de las numerosas deficiencias y contradicciones que se advierten en la Manifestación de Impacto Ambiental de la Fase 1 del proyecto.

Tercero. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Fondo Nacional de Fomento al Turismo a subsanar las observaciones realizadas por el Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, respecto de la Manifestación de Impacto Ambiental del Proyecto Tren Maya Fase 1.

Cuarto. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente a verificar que en el marco del Proyecto Tren Maya no existan actividades en curso que estén siendo ejecutadas sin haber acreditado los requisitos jurídicos en materia ambiental, así como a efectuar verificaciones continuas sobre el cumplimiento riguroso de las medidas de prevención y mitigación que se contemplen para dicho proyecto.

Dado en el salón de sesiones de la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión, a 5 de agosto de 2020.



Dip. Julieta Macías Rábago