

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL TITULAR DEL FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO A TRANSPARENTAR LA INVERSIÓN PÚBLICA REALIZADA, LOS PLANOS Y DISEÑO DE CADA UNO DE LOS TRAZOS, ASÍ COMO EL ESTUDIO AMBIENTAL Y ARQUEOLÓGICO DEL PROYECTO DEL TREN MAYA

El suscrito, José Mauro Garza Marín, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura, con fundamento en lo señalado en los artículos 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 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 la consideración de la Comisión Permanente la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. De acuerdo con el Gobierno Federal, el problema público en la Península de Yucatán es el rezago en materia social, económica, ambiental, turística, de movilidad y de ordenamiento territorial en las entidades federativas de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, esto ha provocado que la región tenga tasas de crecimiento económico inferiores respecto de las entidades del norte del país, lo que se ha traducido en un crecimiento económico desigual y un aumento de las personas en situación de pobreza.¹

En diciembre de 2018, el presidente Andrés Manuel López Obrador anunció el proyecto regional del Tren Maya (TM) y lo considero el más importante en materia de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo de la presente administración, el cual tendría un recorrido de más de mil kilómetros y pasaría por las entidades federativas de Chiapas, Tabasco,

¹ Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024; Programa Sectorial de Turismo 2020-2024; Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024; Programa Institucional 2020-2024 del Fondo Nacional de Fomento al Turismo; Programa Institucional 2020-2024 de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V.; Estrategia Nacional de Turismo 2019-2024, y el Análisis Costo Beneficio del Proyecto Tren Maya

Campeche, Yucatán y Quintana Roo, e interconectaría las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán, para lo cual se estimaba inicialmente una inversión de 120 a 150 mil millones de pesos, con el fin de incrementar la derrama económica del turismo en la región peninsular; crear empleos; impulsar el desarrollo sostenible; proteger el medio ambiente de la zona; desalentar la tala ilegal y el tráfico de especies, y propiciar el ordenamiento territorial de la región.²

El proyecto ferroviario estará a cargo del Fondo Nacional para el Turismo (Fonatur) perteneciente a la Secretaría de Turismo (SECTUR). El tren será de velocidad media máxima de 160 km/hr- con una longitud de mil 525 kilómetros de vía, de los cuales en 972 kilómetros no existe vía férrea.³

Las 15 a 17 estaciones pasarán por cinco entidades federativas: (1) Chiapas Palenque (2) Tabasco, Tenosique, (3) Campeche, Escárcega, Calakmun y Xpuil, (4) Yucatán Mexcanú, Mérida, Izamal, Chichén-Itza, Valladolid y, (5) Quintana-Roo Cancún, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Tulum, Felipe Carrillo Puerto, Bacalar. Se estima un tiempo de recorrido de ocho horas con 20 locomotoras que tendrán en conjunto una capacidad para 600 a 800 mil personas.⁴

Las experiencias a nivel mundial señalan que para crear un proyecto de infraestructura ferroviaria que genere ganancias o por lo menos no requiera de subsidios gubernamentales durante toda su vida útil, es necesario que el Gobierno haga una evaluación correcta de los costos estimados, aforo, densidad poblacional y conectividad, así como el impacto ambiental que puede generar en la zona.

De acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO) el costo total aproximado para finalizar el Tren Maya asciende entre los 460

² Tren Maya. <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2018/11/Tren-Maya.pdf>

³ Ibid.

⁴ Ibid.

mil millones de pesos y 1 billón 533 mil 376 millones de pesos, un rango entre 4 y 10 veces al estimado por el Gobierno Federal.⁵

Por otra parte, la Auditoría Superior de la Federación en su tercer informe relativo a la cuenta pública 2020, señaló que, a pesar del aumento millonario previsto en el costo del proyecto, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), no había actualizado los indicadores de su rentabilidad, como el cálculo de la demanda de pasajeros y de carga que tendrá el tren una vez que esté en operación.

Por ello, en la auditoría 401-DE Avances en el Desarrollo del Proyecto del Tren Maya, la ASF instruyó a Fonatur, entre otras acciones, a que “perfeccione los indicadores para evaluar los avances del proyecto” y que “actualice el estudio de demanda del proyecto”. El órgano fiscalizador también señaló que no se habían concluido los estudios de pre-inversión del proyecto, destacando la fecha de finalización se había ampliado hasta este 2022, lo que generaría demoras en la entrada de operación del proyecto, prevista para 2023 y limitaría el cumplimiento de la obra del Tren Maya relativo a promover el desarrollo económico.

También la ASF detectó irregularidades y montos por aclarar el gasto en contrataciones, en los trabajos realizados hasta el momento y en la compra de los terrenos por donde pasará el proyecto. Por ejemplo, en el Tramo 1 de Palenque a Escárcega, determinó irregularidades en el pago de 50 millones de pesos por intereses financieros y trabajos no realizados, a pesar de que sí se realizaron los pagos. Parece ser que la falta de transparencia y opacidad es el sello de la Cuarta Transformación, toda vez que existen inconsistencias técnicas entre lo reportado y lo ejercido, así como la falta de información relacionada con su planificación, diseño, impacto ambiental y arqueológico de las zonas afectadas.

2. El impacto medioambiental y cultural que tendrá el trazo del proyecto del Tren Maya es indiscutible, se encuentra en una de las zonas más bellas y

⁵ IMCO (2019). Diagnóstico IMCO: Proyecto del Tren Maya. Disponible en: <https://imco.org.mx/diagnostico-imco-proyecto-del-tren-maya/>

biodiversas en México y cuenta con innumerables cuerpos hídricos subterráneos como cenones. En este trazo se encuentran:

- 49 zonas arqueológicas bajo resguardo del Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- 15 áreas naturales protegidas de carácter federal.
- 20 áreas naturales protegidas de carácter estatal.
- 24 humedales reconocidos como sitios Ramsar.
- 24 áreas destinadas voluntariamente a la conservación.

Distintas organizaciones medioambientales tienen especial preocupación por las posibles afectaciones a la zona catalogada como reserva de la biósfera Calakmul y el área sujeta a conservación ecológica Balam-Kú y Balam Kin. La región de Calakmul es el sitio con mayor diversidad de la Península de Yucatán, registra al 80% de las especies vegetales de toda la península y la mayor población de jaguares. Calakmul, Balam-Kú y Balam Kin integran el macizo forestal más grande de México con 1 millón 243 mil 375 de hectáreas. Y comprenden el segundo macizo forestal más grande del continente americano al mantener la conexión entre las áreas forestales de Chiapas, Yucatán, Quintana-Roo, Guatemala y Belice.⁶

A la fecha se han presentado acciones legales para detener el desarrollo de la obra hasta que se haya realizado una manifestación de impacto ambiental objetiva y fundada que valore los posibles impactos al medio ambiente y se realicen acciones para evitarlos. De seguir en los términos previstos se podrían tener efectos irreparables en los ecosistemas locales de las zonas afectadas. Las especies como el jaguar, símbolo de herencia cultural maya, se quedará sin su único hogar.⁷

3. Por si esto no fuera suficiente, más de 100 funcionarios han denunciado que han tenido que renunciar ante las presiones de los nuevos mandos para

⁶ Martínez E., Galindo-Leal, 2002. Galindo-Leal, 1999. Reyna-Hurtado, et al. 2010. Coalición por el Desarrollo Sostenible de la Península de Yucatán

⁷ Greenpeace (2021). Petición Protegamos la selva maya. Disponible en: https://actua.greenpeace.org.mx/no-a-la-devastacion-de-la-selva-maya?utm_content=TWEnAccionSelva220328082643&utm_medium=social&utm_source=twitter&utm_campaign=loss_of_ecosystems&hs_resource_c=Fundraising

aumentar los costos de la obra en tramos que ya se habían iniciado las obras. Algunos de estos contratos que debían firmar alcanzaban hasta los 800 millones de pesos, esta situación tiene que investigarse y sancionar a los funcionarios responsables.⁸

En Movimiento Ciudadano consideramos indispensable que se transparenten todos los contratos realizados para la construcción de este proyecto, así como los planos y trazos definitivos y la inversión pública que se realizará. No podemos permitir improvisaciones y caprichos que nos cuesten a todos.

Por lo anteriormente expuesto someto a consideración de esta Honorable Comisión Permanente la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta al titular del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, para que, con base a sus atribuciones legales, haga publica la información sobre la inversión pública realizada, los planos y diseño de cada uno de los trazos, así como el estudio ambiental y arqueológico del proyecto de construcción del Tren Maya.

SEGUNDO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta al titular de la Secretaría de la Función Pública, para que, con base en sus atribuciones legales, realice una investigación sobre los presuntos hechos denunciados por los funcionarios que renunciaron a Fonatur debido a presiones para aumentar los costos de trazos ya iniciados en la construcción del Tren Maya.

⁸ Reforma (2022). Renuncian 100 en Fonatur por Tren Maya. Disponible en: https://www.reforma.com/libre/acceso/accesofb.htm?_rval=1&urlredirect=/renuncian-100-en-fonatur-por-tren-maya/ar2403263?referer=-7d616165662f3a3a6262623b727a7a7279703b767a783a--

ATENTAMENTE



DIPUTADO MAURO GARZA MARÍN

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente a 18 de mayo de 2022