

**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE U OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA AL EJECUTIVO FEDERAL A QUE SUSPENDAN LOS TRABAJOS DEL TREN MAYA, LLEVEN A CABO, PRESENTEN Y PUBLIQUEN LOS ESTUDIOS, INFORMES Y PROGRAMAS CORRESPONDIENTES Y DISPONGAN MECANISMOS DE MÁXIMA PUBLICIDAD, PRESENTADA POR EL DIPUTADO BRAULIO LÓPEZ OCHOA MIJARES, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.**

El que suscribe, Diputado Braulio López Ochoa Mijares, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, 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, 59 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, con base a la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El conocido como “Tren Maya” es un megaproyecto de infraestructura ferroviaria impulsado por el presidente Andrés Manuel López Obrador desde 2018, el cual está formado por 7 Tramos, con un total aproximado de 1,460 km de longitud. La magnitud y localización de este proyecto supone riesgos ambientales y posibles impactos negativos en el goce de los derechos humanos de personas, pueblos y comunidades indígenas de la Península de Yucatán.

Para su desarrollo, el Proyecto tuvo que pasar por el proceso de evaluación de impacto ambiental, conforme a lo establecido por la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA), así que, por medio de FONATUR Tren Maya S.A. de C.V., se presentaron, para su evaluación ante SEMARNAT, las Manifestaciones de Impacto Ambiental Regional (MIA-R) de los diferentes tramos.

La SEMARNAT autorizó los proyectos de manera condicionada, es decir, obligó a FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. a entregar los estudios específicos faltantes y disponer medidas adicionales de prevención y mitigación dentro de plazos bien establecidos. Ello fue extremadamente preocupante, ya que los permisos se dieron sin una noción precisa de los impactos ambientales que las obras implicarían y sin que la población interesada pudiera conocer de manera previa los riesgos asociados.

Por ejemplo, respecto del Tramo 6, el 4 de agosto de 2022 fue presentada por FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. una Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional (MIA-R) ante la SEMARNAT. Sin embargo, las obras empezaron antes de que la SEMARNAT expidiera el permiso respectivo, como evidencia la misma MIA-R para el Proyecto Tramo 6 Tren Maya (pág. 1,049 a la 1,052).<sup>1</sup> La Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental (DGIRA) de la SEMARNAT emitió el Oficio Resolutivo de evaluación de impacto ambiental en el que concedió los permisos para las obras del Tramo 6 Tren Maya,<sup>2</sup> con la condición de que FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. llevara a cabo y presentara una importante cantidad de estudios, informes y programas adicionales,<sup>3</sup> entre ellos, los Estudios Geohidrológicos y Geológicos.

Es alarmante que las obras del Tramo 6 empezaran sin tener los Estudios Geohidrológicos y Geológicos, pues dicha área está caracterizada por formaciones Kársticas que incluyen cenotes, sistemas de cuevas que alcanzan cientos de metros de profundidad y decenas de kilómetros de extensión.<sup>4</sup> Ese conjunto de ríos subterráneos que interconecta cenotes es especialmente importante ya que representa una fuente reguladora que incide en muchas características del terreno y en las aguas de los ríos, lagos y humedales. Además, el Tramo 6 pasa por las Regiones Hidrológicas Prioritaria (RHP) de Cenotes Tulum–Cobá, Sian Ka'an, Humedales y lagunas de la Bahía de Chetumal, Río Hondo, cuya gran biodiversidad distingue dichas regiones por su riqueza biológica con potencial para su conservación, desarrollo de planes de investigación y uso y manejo sostenido.

---

<sup>1</sup> Véase pág. 1049 a la 1052 de la MIA-R respecto del Proyecto Número 23QR2022V0040. Consultable en <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/consultatramite/estado.php>.

<sup>2</sup> El oficio SRA/DGIRA/DG-04962-22 fue notificado por correo electrónico a Fonatur Tren Maya S.A. de C.V. en fecha 12 de septiembre de 2022, el cual fue recibido por el autorizado Pablo Mauricio Pérez Sandoval. En fecha 20 de enero de 2023 el mismo oficio fue publicado en internet por la Secretaría de Medio Ambiente con la Resolución ACTA\_02\_2023\_SIPOT\_4T\_2022\_FXXVII.

<sup>3</sup> Dichos documentos fueron 1) Estudios Geohidrológicos y Geológicos; Estudios de Capacidad de Carga Turística o de Límite de Cambio Aceptable; 3) informes del cumplimiento de los Términos y Condicionantes del oficio resolutivo SRA/DGIRA/DG-04962-22 y de las medidas de prevención, mitigación y compensación que él mismo propuso en la MIA-R; 4) el diseño de las barreras acústicas que se pretenden implementar en el proyecto; 5) el Programa de Supervisión Ambiental; 6) un análisis, con programa de seguimiento durante el desarrollo y operación de las obras y actividades, sobre la fragmentación del hábitat del corredor biológico Yum Balam-Sian Ka'an; 7) la descripción detallada de cada una de las Plantas de Tratamiento de Aguas Residuales propuestas por el promovente; y 8) el Plan de Vigilancia Ambiental.

<sup>4</sup> GreenPeace. Comentarios a la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional para el proyecto Tramo 6 Tren Maya. 2022, p. 6. Lugo Hubp, José, et al. (1992). Rasgos geomorfológicos mayores de la península de Yucatán. Revista Mexicana de Ciencias Geológicas; Vol 10 No 2, 1992; 143-150. Recuperado de <https://repositorio.unam.mx/contenidos/4122165>.

A la fecha, ya venció el plazo de tres meses otorgado por la SEMARNAT para que FONATUR le presentara los estudios geohidrológicos y geológicos correspondientes al Tramo 6. Sin embargo, aún no hay un registro público directamente accesible sobre dichos estudios y no se sabe si fueron o no presentados. En este sentido, falta una política de máxima publicidad, ya que SEMARNAT se limitó a publicar en su sitio internet y poner a consulta pública solamente las Manifestaciones de Impacto Medio Ambiental y los respectivos Dictámenes, dando el trámite por concluido, pero sin publicar el resto de estudios solicitados, entre ellos, los geohidrológicos y geológicos.

Si bien, en teoría cualquier persona tiene el derecho a solicitar el acceso a la información relativa al Tren Maya por medio de la Plataforma Nacional de Transparencia, las autoridades involucradas no parecen estar comprometidas con su obligación de rendición de cuentas. Por ejemplo, el 28 abril de 2023 se inició una solicitud de acceso a la información con número de folio 330014223000175 a FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. para que informara sobre los estudios geohidrológicos y geológicos que, desde hace meses, debía haber presentado ante SEMARNAT, conforme a lo que le había sido establecido en el Dictamen de Impacto Ambiental. Sin embargo, el 4 de mayo de 2023 FONATUR contestó que “declara notoria incompetencia” para dar atención a la solicitud.

Este escenario se agrava aún más debido a que actualmente el recurso de revisión en materia de acceso a la información pública se encuentra bloqueado, pues el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI) cuenta con tres comisionados faltantes, lo cual impide la resolución y votación de dichos recursos.

La situación es de tal gravedad que, incluso, el Poder Judicial de la Federación ya se ha pronunciado en el sentido de otorgar una suspensión definitiva, por parte del Juzgado Primero de Distrito en Yucatán, a fin de que se suspendan o paraliquen ciertos actos en algunos de los tramos del Tren Maya por posibles repercusiones medioambientales.

Asimismo, otro dato de alarma es representado por las declaraciones del Presidente Andrés Manuel López Obrador durante la Conferencia de prensa matutina del 29 de mayo de 2023 respecto de la suspensión de las obras del Tren Maya concedida por el Juzgado Federal de Yucatán. Aseguró que “De acuerdo a la Constitución, a la Ley esa... tenemos el derecho de hacer obras en beneficio del pueblo. No se va a poder cancelar las obras, no se puede” y que, en caso de que se ordene cancelar las obras, “se estaría neutralizando al Ejecutivo”.

Dando continuidad a la solicitud de acceso a la información, el 19 de junio de 2023, se recibió una actualización en relación con el número de folio 330026723001869. La respuesta de la DGIRA establece lo siguiente:

“Esta Dirección General, realizó la búsqueda exhaustiva en el Sistema Nacional de Trámites (SINAT) y en el Sistema de Información Geográfica para la Evaluación del Impacto Ambiental (SIGEIA), así como en los archivos físicos y digitales con los que cuenta esta unidad administrativa, Al respecto, la información relacionada con el proyecto Tren Maya se considera clasificada como **reservada por seguridad nacional**”.

Esto, fundamentado en una serie de artículos de la Ley de Seguridad Nacional (Artículo 1o, el artículo 5o, fracción III y artículo 7o), así como por el Plan Nacional de Desarrollo. No obstante, el 18 de mayo del 2023 la Suprema Corte de Justicia de la Nación invalidó el **EL ACUERDO POR EL QUE EL EJECUTIVO FEDERAL EMITIÓ UNA DECLARATORIA DE INTERÉS PÚBLICO Y SEGURIDAD NACIONAL RESPECTO DE DIVERSOS PROYECTOS Y OBRAS**, determinado que el artículo Primero de dicho Acuerdo implicaba ampliar el supuesto de reserva de información mediante un acto administrativo, y no por ley, contraviniendo la Constitución<sup>5</sup>.

Asimismo, el Pleno consideró, por mayoría que dichos preceptos creaban un régimen de autorizaciones administrativas excepcional al ya previsto para la Administración Pública Federal, lo que implicaba lo siguiente:

- a) dificultaba el cumplimiento de las obligaciones de transparencia por parte de las autoridades;
- b) convertía esas obligaciones en mecanismos ineficaces para garantizar el control ciudadano del actuar público, lo que significaba una transgresión al principio de transparencia y al derecho de acceso a la información.

Bajo estos sustentos, la DGIRA está incumpliendo con un mandato constitucional referido por la SCJN al argumentar en posterior a la resolución de la Corte que la información relacionada con el Tren Maya se considera clasificada y reservada por seguridad nacional. Esto afecta en gran medida al cumplimiento al derecho al acceso a la información, pero al mismo tiempo genera un ambiente de opacidad en torno al desarrollo del proyecto de infraestructura y sus posibles impactos ambientales.

---

<sup>5</sup> Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2023). SCJN Invalida El Acuerdo Por El Que El Ejecutivo Federal Emitió Una Declaratoria De Interés Público Y Seguridad Nacional Respecto De Diversos Proyectos Y Obras. Publicado el 18 de mayo de 2023. En: <https://www.internet2.scjn.gob.mx/red2/comunicados/noticia.asp?id=7359>

Con todo, el panorama en el que se están llevando a cabo las obras del Tren Maya pone en un alto grado de riesgo y afectación irreversible a los derechos de las personas indígenas y derechos de la población en general a un medioambiente sano, así como también incumple con la obligación internacional del Estado Mexicano adquirida al celebrar el Acuerdo de Escazú, es decir, la de garantizar la implementación plena y efectiva de los derechos de acceso a la información ambiental, participación pública en los procesos de toma de decisiones ambientales y acceso a la justicia en asuntos ambientales.

Por tanto, conforme a lo establecido en el párrafo quinto del artículo 4o constitucional sobre el derecho humano al medio ambiente sano, la fracción IV del inciso A del artículo 2o constitucional sobre el derecho de los pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas de conservar y mejorar el hábitat y preservar la integridad de sus tierras, en el artículo 171 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente,<sup>6</sup> en materia de suspensión, revocación de los permisos y clausura temporal o definitiva de las obras, y a lo dispuesto por el Acuerdo de Escazú,

Considerando necesario sumar esfuerzos desde esta Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, se somete a la consideración de esta soberanía la siguiente proposición con

### **Punto de Acuerdo de Urgente u Obvia Resolución**

**Primero.** La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Ejecutivo Federal y a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales para que, en el marco de sus atribuciones, suspendan las obras del Proyecto del Tren Maya, así como los Permisos de Impacto Ambiental correspondientes.

**Segundo.** La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Fondo Nacional de Fomento al Turismo Tren Maya S.A. de C.V. para que lleve a cabo los estudios, informes y programas solicitados por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

---

<sup>6</sup> Artículo 171.- Las violaciones a los preceptos de esta Ley, sus reglamentos y las disposiciones que de ella emanen serán sancionadas administrativamente por la Secretaría, con una o más de las siguientes sanciones:

(...)

II.- Clausura temporal o definitiva, total o parcial, cuando:

- a) El infractor no hubiere cumplido en los plazos y condiciones impuestos por la autoridad, con las medidas correctivas o de urgente aplicación ordenadas;

(...)

**Tercero.** La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Ejecutivo Federal, al Fondo Nacional de Fomento al Turismo Tren Maya S.A. de C.V. y a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales para que dispongan mecanismos de máxima publicidad respecto de las obras del Tren Maya y hagan publicos todos los estudios, informes y programas en materia ambiental relacionados con las Manifestaciones de Impacto Ambiental Regional correspondientes.

### **Bibliografía**

GreenPeace. *Comentarios a la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional para el proyecto Tramo 6 Tren Maya.* 2022.

Lugo Hubp, José, et al. (1992). "Rasgos geomorfológicos mayores de la península de Yucatán". *Revista Mexicana de Ciencias Geológicas*; Vol 10 No 2, 1992. 143-150. Recuperado de <https://repositorio.unam.mx/contenidos/4122165>.

**ATENTAMENTE,**



**Diputado Braulio López Ochoa Mijares**

**Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano**

*Dado en la sede la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, a 8 de agosto de 2023.*