PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE RESOLUCIÓN POR EL QUE EL SENADO DE LA REPÚBLICA CITA A COMPARECER A JAVIER MAY RODRÍGUEZ, DIRECTOR DE FONATUR, A LA MTRA. MARÍA LUISA ALBORES GONZÁLEZ, SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES Y, A LA DRA. BLANCA ALICIA MENDOZA VERA, TITULAR DE LA PROCURADURÍA FEDERAL DEL MEDIO AMBIENTE, PARA QUE RESPONDAN A ESTA SOBERANÍA, SOBRE LAS DIVERSAS IRREGULARIDADES DERIVADAS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO 5 DEL TREN MAYA (CANCÚN-TULUM), QUE PRESENTAN LOS SUSCRITOS SENADORAS Y SENADORES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

SEN. OLGA SÁNCHEZ CORDERO DÁVILA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
SENADO DE LA REPÚBLICA,
P R E S E N T E

Los suscritos senadoras y senadores integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en los artículos 8 numeral 1 fracción II, 95, 175 y 276 del Reglamento del Senado de la República, someten a consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente Proposición con Punto de Acuerdo, con las siguientes:

CONSIDERACIONES

El Tren Maya, es una de las obras de infraestructura pública más grandes del gobierno federal anunciada por el Presidente de la República desde el inicio de su gobierno en 2018, que serviría para apoyar el desarrollo del sureste mexicano.

Sin duda una obra de esta envergadura, bien proyectada y cumpliendo con las diversas normas regulatorias para su ejecución garantiza altos beneficios sociales y económicos para toda la población de la región, así como el respeto al medio ambiente. Para lograrlo debe estar bien planeada ya que no puede construirse a cualquier costo. De ahí que previo a la ejección de cualquier obra pública es necesario contar con un conjunto de requisito elementales previsto por las normas federales, como:

✓ El Proyecto Ejecutivo de la obra o Plan Maestro, en el que se explique y desarrollen detalladamente los beneficios y aspectos técnicos para su realización, así como los elementos de obra pública básicos de viabilidad del proyecto, tales como:

a) Análisis costo-beneficio;
b) Evaluación de impacto ambiental en sus diferentes modalidades;
c) Autorizaciones de cambio de uso de suelo en terrenos forestales;
d) Propiedad de los derechos de vía;
e) Dictámenes favorables de factibilidad técnica, económica y ambiental de obra ;
f) Permisos de la Comisión Nacional del Agua así como del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Desde el anuncio de Tren Maya, las y los Senadores del PAN nos manifestamos a favor de cualquier proyecto que represente un beneficio y contribuya al desarrollo de la sociedad mexicana, siempre que esté bien planeado, que sea viable y factible. En ese sentido, como representantes del pueblo y en uso de nuestras atribuciones le expresamos al presidente de la república nuestro mayor interés en conocer a detalle el proyecto de la obra y el cumplimiento de los

requisitos en materia de permisos e impactos ambientales, como una forma de acompañar la ejecución del proyecto y garantizar el mayor beneficio a la sociedad, así como el respeto al medio ambiente, ya que en particular la obra se proyecto para realizarse en una de las reservas ecológicas más importantes de México y del mundo, con una riqueza única por su biodiversidad en vegetación y fauna, además de ser el segundo pulmón forestal más extenso de América Latina.

Dicha información nunca se dio a conocer ni a los legisladores, ni a la población de la región donde se realizaría la obra, ni a los mexicanos en general.

La obra se inició formalmente el 16 de noviembre de 2018, con el anuncio público y una presentación gráfica de la ruta que abarcaría el proyecto, realizada por el propio presidente de la república, pero sin contar con el proyecto maestro de la obra.

Los tramos de la obra dados a conocer quedaron integrados de la siguiente manera:

- Tramo 1: Palenque – Escárcega
- Tramo 2: Escárcega – Calkiní
- Tramo 3: Calkiní – Izamal
- Tramo 4: Izamal – Cancún
- Tramo 5 Norte: Cancún – Playa del Carmen
- Tramo 5 Sur: Playa del Carmen – Tulum
- Tramo 6: Tulum – Bacalar
- Tramo 7: Bacalar – Escárcega

Derivado de la inexistencia del proyecto maestro y de los permisos e impactos ambientales requeridos, desde el inicio ha existido preocupación sobre las implicaicones de su construcción sobre todo en materia ambiental, porque su construcción a causado la devastación de miles de hectáreas de selva y de recursos hídricos, y ha puesto en peligro a diversas especies animales en peligro de extinción como el jaguar, diversas aves, reptiles, insectos y monos habitantes de la zona.

Además ha causado preocupación en otros ámbitos como el costo y los incrementos de la obra, la falta de beneficios para los habitantes de la región donde se construye, como la falta de generación de empleos para los habitantes, entre muchas otras.

Sin embargo, la obra ha causado mayor preocupación después de que la Auditoría Superior de la Federación diera a conocer diversas irregularidades detectadas durante su ejecución en el año 2020.

Entre las principales irregularidades encontradas van desde la inexistencia de un Plan Maestro del Proyecto Tren Maya; la falta de los estudios de preinversión del proyecto y para determinar las zonas factibles de desarrollo; el incremento del monto total de la inversión estimada para el desarrollo del proyecto en un 26.9% (37,963,610.2 mdp), al pasar de 141,020,761.4 mdp a 178,984,371.6 mdp, en el periodo de 2019 a 2021; la falta de registros estadísticos de la ejecución de las actividades y obras realizadas para cumplir con las medidas de mitigación, prevención y/o compensación de los factores ambientales flora, fauna, suelo, aire, e hidrología subterránea; la falta de nivel académico del servidor público a cargo de la subdirección de obras, requerido en el Manual de Organización del Fondo Nacional de Fomento al Turismo; la implementación de mecanismos que no estuvieron acorde con la normativa en materia de programación, presupuestación y gasto público, establecida en la Ley Federal de Presupuesto y

Responsabilidad Hacendaria y su Reglamento; así como la identificación de intereses financieros por la entrega anticipada de recursos sin la realización de las obras para los cuales se destinaron y; la falta de justificación de recursos por más de 100 millones de pesos al momento de realizar la auditoría.

Todas esta irregularidades dadas a conocer por la Auditoría Superior de la Federación, representan actos de evidente corrupción que ya han causado graves daños a los recursos públicos de los mexicanos, así como al medio ambiente.

Por si no fuera poco, una vez iniciadas las obras para la construcción del tramo 5 del Tren Maya, proyectado de Cancún a Tulúm, y tras haberse realizado diversas obras que revelan una inversión de recursos importante que hasta ahora se desconoce, a finales del mes de enero del presente año el director general del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), Javier May Rodríguez, anunció la suspensión de las obras a la altura de Playa del Carmen y el cambio de trazo. Hecho que nuevamente pone en evidencia la falta de planeación, la inexistencia de un proyecto de obra y del estudio de viabilidad y factivilidad para realizar cuando menos el tramo 5 del Tren Maya.

El cambio de trazo ha ocasionado gran preocupación entre los especialistas en medio ambiente ya que se prevén graves efectos al medio ambiente como:

a) La fragmentación del territorio, ya que las obras propuestas acrecentarán la fragmentación y perdida de conectividad ecológica entre las áreas de conservación, favoreciendo la reducción de la cobertura boscosa, el aislamiento de las poblaciones de flora y fauna, la interrupción de los corredores bilógicos, el cambio de microclimas y la transformación del hábitat.

b) El agotamiento y contaminación del acuífero de la Península de Yucatán, ya que el tramo 5 sur del Tren Maya, que comprende de Playa del Carmen-Tulum, pasará encima de aguas de varios sistemas de cuevas como; Sac Mul, Angry Wasp, Pool Tunich, Jaguar Paw, Chango Mistico, Ponderosa, Pixan Bel, Minotauro, Oxbel Ha, Sac Actun, Dos Ojos y Xunan Ha. Entre los sistemas mencionados se encuentran las dos cuevas semi-inundadas más extensas de la Península de Yucatán y el sistema de cuevas inundadas más extenso del mundo.

c) La extinción de flora y fauna, ya que el nuevo trazo impactará en forma negativa al causar una deforestación de 120 kilómetros de selva, dentro de la cual se encuentran árboles de diversas especies.

Es evidente que el proyecto del Tren Maya no tiene identificados cuáles serán los impactos ambientales que generará su construcción, ni cuáles serán las medidas de prevención, mitigación y recuperación ecológica, ni cuánto se invertirá para reestablecer las zonas afectadas .

En ese contexto, un grupo de actores, actrices, activistas y cantantes, por medio de un video difundido en redes sociales, protestaron por la construcción del tramo 5 del Tren Maya, dado que, la obra está destruyendo el sistema de ríos subterráneos más grande del mundo, además de la flora y la fauna del lugar .

Como es su costumbre, el presidente López Obrador respondió a la crítica con una reacción furiosa, señalando a ese grupo como sus adversarios y llamarlos pseudo ambientalistas.

Con un comunicado en el mismo tono, lleno de rencor, ideología caduca y de acusaciones sin sustento, en donde la constante es culpar a las administraciones anteriores y decir que la 4T es la esperanza del pueblo, porque traerá bienestar

y felicidad, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, se unió a la crítica de los actores, actrices, cantantes y activistas .

El Grupo Parlamentario del PAN en el Senado de la República expresa su enérgico rechazo a las obras megalómanas del presidente López Obrador como el Tren Maya, que tienen la intención de satisfacer su ego, sin importar la devastación de los recursos naturales de nuestro país; que ponen en riesgo especies animales en peligro de extinción; que pagan sobre precio por la obra y que violan los derechos laborales de los trabajadores.

Por todo lo antes expuesto, las y los suscritos Senadores, sometemos a la consideración del Pleno de esta Asamblea, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE RESOLUCIÓN

PRIMERO. El Senado de la República del Honorable Congreso de la Unión cita a comparecer a Javier May Rodríguez, director de FONATUR, para que responda a esta Soberanía, sobre las múltiples irregularidades derivadas de la construcción del Tren Maya.

SEGUNDO. El Senado de la República del Honorable Congreso de la Unión cita a comparecer a la a la Mtra. María Luisa Albores González, Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para que responda a esta Soberanía, sobre las múltiples irregularidades en materia ambiental, derivadas de la construcción del Tren Maya.

TERCERO. El Senado de la República del Honorable Congreso de la Unión cita a comparecer a la Dra. Blanca Alicia Mendoza Vera, titular de la Procuraduría Federal del Medio Ambiente, para que responda a esta Soberanía, sobre las múltiples irregularidades en materia ambiental, derivadas de la construcción del Tren Maya.

Atentamente,

Salón de Sesiones del Senado de la República a 29 de marzo de 2022.



Senadoras y Senadores del GPPAN