

PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES A INVESTIGAR LAS IRREGULARIDADES RELACIONADAS CON LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MAYA, A CARGO DE LA SENADORA LAURA IRAÍS BALLESTEROS MANCILLA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La suscrita, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo señalado por 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 consideración de la Comisión Permanente proposición con punto de acuerdo por el que la Comisión Permanente del Congreso de la Unión exhorta a diversas autoridades para que fiscalicen e investiguen las irregularidades relacionadas con la adquisición de balasto y su transportación para la construcción del Tren Maya, relacionadas con Gonzalo López Beltrán y Amílcar Olán, así como diversas irregularidades ambientales generadas por su construcción y, en específico, que la Auditoría Superior de la Federación fiscalice los contratos y emprenda las acciones correspondientes; la Secretaría de la Función Pública investigue la posible comisión de responsabilidades administrativas graves y la Unidad de Inteligencia Financiera de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público investigue las transacciones bancarias y actividades sospechosas relacionadas con dichos contratos.

Exposición de Motivos

i) Afectación climática del Tren Maya

El Tren Maya es un proyecto de infraestructura turística que tiene como objetivo conectar los estados del sureste de México. Sin embargo, el proyecto ha generado devastación ambiental, incluyendo la deforestación de áreas naturales protegidas, la contaminación del agua y la destrucción de sitios arqueológicos. Entre otras cosas, ha causado la deforestación de 130 mil hectáreas de selva tropical, contaminación del agua y destrucción de sitios arqueológicos. Sobre este último punto, el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) realizó un estudio donde evidenció que la construcción del tren ponía en riesgo a 4 mil sitios arqueológicos. Además, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH) también emitió una recomendación relacionada con la violación de derechos humanos a los habitantes de la región.

Aunado a esto, organizaciones de la sociedad civil han presentado más de 50 amparos desde 2023 para detener la construcción, mostrando que el proyecto afectará 20 áreas naturales protegidas en la Selva maya, con consecuencias potencialmente irreversibles para los ecosistemas y fuentes de agua. En ese sentido, el tramo cinco, de Cancún a Tulum, ha sido especialmente controvertido, ya que su construcción podría provocar colapsos en el suelo kárstico y contaminación del agua, amenazando a más de 1.8 millones de personas y la mayor reserva de agua dulce de México.¹ Por otra parte, el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) ha advertido sobre posibles impactos críticos, como el colapso de sistemas de cuevas, alteraciones en el flujo de agua y amenazas a la salud de poblaciones de

jaguares en peligro de extinción. A pesar de ajustes en la ruta, no se han realizado evaluaciones de impacto ambiental exhaustivas.

ii) Historial de corrupción en la construcción del Tren Maya

En una investigación realizada por Mexicanos contra la Corrupción y la Impunidad (MCI), se mostró que la Auditoría Superior de la Federación (ASF) ha detectado diversas irregularidades en el uso de mil 736 millones de pesos destinados a las obras del Tren Maya por parte del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur). Estas irregularidades fueron identificadas en auditorías realizadas a las Cuentas Públicas de 2019 a 2021. Aunque la construcción del Tren Maya comenzó oficialmente en junio de 2020, los problemas en el gasto público del proyecto fueron documentadas desde 2019, durante la gestión de Rogelio Jiménez Pons en Fonatur.²

Por eso mismo, Javier May Rodríguez, quien reemplazó a Jiménez Pons en la dirección de Fonatur, deberá abordar y corregir las irregularidades señaladas por la ASF. Hasta la fecha, se han presentado 286 acciones contra Fonatur y su filial Fonatur Tren Maya SA de CV, relacionadas con trabajos para el proyecto, con un monto total de mil 823 millones de pesos. Sin embargo, sólo se justificaron 87 millones correspondientes al dinero ejercido en 2020.

Además, entre otras irregularidades en la gestión del gasto, en el informe de la ASF sobre la Cuenta Pública 2021 reveló un mal ejercicio en el gasto del Tren Maya, con una cifra de mil 399 millones de pesos, sumándose a los 423 millones detectados en 2019 y 2020.

iii) Investigación periodística de una presunta red de tráfico de influencias ligadas al hijo del Presidente Andrés Manuel López Obrador, Gonzalo “Bobby” López Beltrán

La plataforma de investigación *Latinus* publicó varios audios en los que mostró que Amílcar Olán, amigo de los hermanos Andrés y Gonzalo López Beltrán (hijos del Presidente López Obrador) ha utilizado la influencia de Gonzalo López Beltrán, apodado “Bobby”, para operar un millonario negocio del balasto utilizado en la construcción del Tren Maya.³ La investigación muestra que la relación con el hijo del presidente, Gonzalo López, benefició a que Amílcar Olán con la venta del balasto y, sobre todo, el transporte a través de fletes. Incluso, se muestra que Amílcar Olán ha sido subcontratado por otras empresas que suministran el Tren Maya, lo cual aumenta de manera injustificada los costos del proyecto.

Ahora bien, es importante recordar que, por medio del “Decreto por el que la construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, los espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y polos de desarrollo para el bienestar y equipo tanto del Tren Maya como del corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, así como los aeropuertos que se indican, son de seguridad nacional y de interés público”, el Tren Maya fue considerado como proyecto de seguridad nacional y por tanto se clasificó la información relacionada con éste, incluidas las contrataciones y transparencia del gasto público ejercido. Esto impide que los ciudadanos puedan solicitar información a través de los mecanismos de transparencia gubernamental.

Por ello, resulta importante que la ASF no sólo ejerza sus facultades para iniciar el proceso de fiscalización y, en su caso, realice las observaciones y recomendaciones, sino que también ejerza sus facultades de emitir pliegos de observaciones a través de los cuales presuma un daño a la hacienda pública, dé vista a las autoridades investigadoras sobre la presunta comisión de responsabilidades administrativas graves y presente las denuncias penales que correspondan, entre otras cosas. Ello, en relación con los referidos contratos para la adquisición de balasto, así como otras irregularidades que se han detectado en la construcción del Tren Maya.

Además, es importante que la Unidad de Inteligencia Financiera (UIF) realice las investigaciones de las transacciones de Amílcar Olán y Gonzalo López Beltrán, a fin de detectar posibles operaciones con recursos de procedencia ilícita que podrían existir en casos de tráfico de influencias en relación con la venta de balastro por la Secretaría de Turismo y/o el Fondo Nacional de Fomento al Turismo. Finalmente, es importante que la Secretaría de Función Pública realice las investigaciones de posibles responsabilidades administrativas graves de los funcionarios públicos a cargo del ejercicio y administración del gasto público del Tren Maya; contrataciones de bienes y servicios; y de las adquisiciones de balastro.

Punto de Acuerdo

Único. Se somete a votación de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión exhortar a la Auditoría Superior de la Federación a que fiscalice los contratos y emprenda las acciones correspondientes; la Secretaría de la Función Pública investigue la posible comisión de responsabilidades administrativas graves; y la Unidad de Inteligencia Financiera de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público investigue las transacciones bancarias y actividades sospechosas relacionadas con dichos contratos sobre la adquisición de balasto para la construcción del Tren Maya.

Notas

1 Un Tren sin frenos: impactos ambientales desconocidos del Tren Maya siguen generando controversia, Greenpeace México, Greenpeace México, disponible en <https://www.greenpeace.org/mexico/blog/52843/un-tren-sin-frenos-impactos-ambientales-desconocidos-del-tren-maya-siguen-generando-controversia/>

2 Fonatur debe justificar \$1,700 millones en anomalías del Tren Maya, Mexicanos Contra la Corrupción y la Impunidad, <https://contralacorrupcion.mx/asf-exhibe-anomalias-por-1399-mdp-en-obras-del-tren-maya/>

3 El clan: la red de negocios y de tráfico de influencias operada por Gonzalo “Bobby” López Beltrán en el Tren Maya, Latinus, <https://latinus.us/2024/01/09/el-clan-red-negocios-traffic-influencias-operada-gonzalo-bobby-lopez-beltran-tren-maya/>

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente, a 17 de enero de 2024.

Senadora Laura Iraís Ballesteros Mancilla (rúbrica)