**HONORABLE ASAMBLEA:**

A la Comisión Asunto Frontera Sur fue turnada para su opinión con punto de acuerdo, a fin de exhortar al gobierno federal a ejecutar acciones para garantizar la conservación del ambiente y el cumplimiento de la normativa aplicable en el desarrollo del proyecto tren maya, presentada por las diputadas Julieta Macías Rábago y Dulce María Méndez de la Luz Dauzón, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

Con fundamento en los Artículos 71 numeral 3 y Artículo 74 del Fracción III del Reglamento de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, las y los legisladores integrantes de la Comisión Asuntos Frontera Sur, emitimos la presente opinión, la cual se realiza de acuerdo con la siguiente:

**METODOLOGIA:**

1. En el capítulo **“ANTECEDENTES”** da constancia del trámite de inicio de los procesos legislativos, del recibo de turno de referida Proposición y de los trabajos previos de la Comisión.
2. En el capítulo **“CONTENIDO DE LA PROPOSICION”,** se exponen los motivos y alcances de la propuesta de estudio, así mismo, se hace una breve referencia de los temas que la componen.
3. En el capítulo **“CONSIDERACIONES”,** la comisión expresa los argumentos de valoración de la propuesta y los motivos se sustentan el dictamen de la Proposición de análisis.
4. **ANTECEDENTES**

En sesión celebrada con fecha del 21 de febrero del 2019 por la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión es turnado el Punto de Acuerdo a fin de exhortar al gobierno federal a ejecutar acciones para garantizar la conservación del ambiente y el cumplimiento de la normativa aplicable en el desarrollo del proyecto Tren Maya.

Con fecha 7 de Marzo, mediante Oficio D.G.P.L. 64-II-7-560 del expediente 2060 que contiene la Proposición de referencia, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, la turnó a la Comisión Asuntos Frontera Sur.

1. **CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN**

La Proposición con Punto de Acuerdo, presentada por las Diputadas Julieta Macías Rábago y Dulce María Méndez de la Luz Dauzón, tiene como objetivo conocer el impacto ambiental del Tren Maya, así como conocer el Proyecto Ejecutivo del mismo.

Dicha proposición responde a la intención de exhortar al gobierno federal a ejecutar acciones para garantizar la conservación del ambiente y el cumplimiento de la normativa aplicable en el desarrollo del proyecto tren maya.

En sus consideraciones las promoventes refieren que, en repetidas ocasiones, el titular del Ejecutivo ha insistido en que durante su administración “al margen de la ley, nada; por encima de la ley, nadie”.

Las promoventes señalan que en las área de nuestro país en las que se construir el Tren Maya, están ubicadas zonas de conservación ambiental de trascendental importancia como lo son las reservas de la biosfera pantanos de Centla, Calakmul y Sian Ka’an, así como de áreas naturales protegidas y humedales de importancia internacional que, en conjunto, constituyen eslabones de una cadena de flora y fauna con un alto de grado de interconectividad entre sus ecosistemas y que son parte integrante del Corredor Biológico Mesoamericano.

Las diputadas señalan que el tapir centroamericano es una de las especies que habitan la zona, que está clasificado como especie en peligro de extinción por la NOM-059-SEMARNAT-2010, principalmente como consecuencia de la pérdida de su hábitat y de la cacería sin control.

De acuerdo con el doctor Eduardo Mendoza Ramírez, director del Museo de Historia Natural “Manuel Martínez Solórzano”, se estima que, en los últimos 30 años, la población de esta especie se ha reducido a la mitad, quedando alrededor de cinco mil ejemplares de los cuales mil habitan en nuestro país.

La Sociedad Zoológica de Londres tiene identificadas a través de listados del programa EDGE (Evolutionarily Distinct and Globally Endangered species), a grupos de especies en riesgo que, por sus singulares características, representan una parte irremplazable de la herencia natural del planeta.

Conforme a dicho listado, el tapir centroamericano está catalogado como el número 28 de 100 en la lista de mamíferos, en la cual además se señalan a las carreteras y vías de tren y las modificaciones al ecosistema entre las principales amenazas a las que se enfrenta esta frágil especie.

Señalamientos en el mismo sentido pueden ser encontrados en el Programa de Acción para la Conservación de la Especie, publicado por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) en 2009, en el cual se hace énfasis en que:

Los efectos de la fragmentación y pérdida de los bosques tropicales sobre las poblaciones de tapires... consiste en que la densidad poblacional del tapir disminuye conforme su hábitat sufre un mayor grado de deforestación y fragmentación. Un claro ejemplo de este fenómeno se observa en la Selva Lacandona de Chiapas, donde los tapires son relativamente comunes dentro de las grandes áreas protegidas como la REBIMA y Lacantún. Sin embargo, estos mamíferos prácticamente han desaparecido en localidades a sólo unos pocos kilómetros de estas áreas, donde los bosques y la vegetación nativa ha sido severamente fragmentada.

El venado cola blanca es otra especie que encuentra en esta zona uno de sus hábitats y que podría resultar afectado en este proceso, pues además de enfrentarse a la cacería furtiva, el establecimiento de barreras físicas como lo son las vías de tren, constituye un obstáculo a los flujos naturales de paso y apareamiento de esta y otras especies.

El jaguar, también considerado especie en peligro de extinción de conformidad con la NOM-059-SEMARNAT-2010, es otra de las especies que podrían resultar gravemente afectadas de no tomarse medidas específicas para su protección en el proyecto en cuestión. Este felino encuentra en las reservas de la biósfera Calakmul, en Campeche y Sian Ka’an, en Quintana Roo, dos de sus principales hábitats críticos, por lo que la conservación de las mismas resulta indispensable para evitar que la población de jaguar en nuestro país disminuya aún más.

El pavo ocelado y el pecarí de labios blancos son también especies en peligro de extinción cuyo hábitat se encuentra en la zona del corredor Calakmul-Sian Ka’an, junto con muchas otras especies de aves y mamíferos que ya de por si enfrentan entre sus principales amenazas el aumento del desarrollo turístico y urbano en esa región.

La conservación de los humedales costeros como ecosistema, así como de las especies de mangle que los constituyen, resulta también de enorme importancia ecológica por los servicios ambientales que brindan, pues además de ser zonas de alimentación y refugio para muchas especies, también actúan como sistemas naturales de control de inundaciones, barreras contra huracanes y erosión, filtros biológicos que mejoran la calidad del agua, entre otras.

De acuerdo con datos de Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (Conabio), Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán, albergan 63.6 por ciento de la superficie de mangar en nuestro país, la mitad de lo cual se encuentra en Campeche. Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (Profepa) ha señalado que las actividades humanas constituyen la principal amenaza para los manglares.

Al respecto de los señalados riesgos ambientales, diversas organizaciones de la sociedad civil, así como académicos de instituciones educativas, han manifestado su preocupación y la necesidad de tomar medidas para evitar que estos se materialicen.

El pasado 15 de noviembre un grupo de académicos de instituciones como la Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia y el Colegio de México hicieron pública una carta dirigida al entonces presidente electo, en la cual señalan la necesidad de realizar un “estudio amplio de los impactos ecológicos, culturales y al patrimonio arqueológico” antes de emprender un proyecto de esta magnitud y naturaleza y nombran para ello a instituciones como SEMARNAT, CONABIO, INAH, Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas y la comunidad científica como los idóneos para llevar a cabo los análisis pertinentes.

Gustavo Alanís, director de Centro Mexicano de Derecho Ambiental, ha señalado en diversas ocasiones los diversos requisitos normativos que el proyecto debería cumplir antes de realizar cualquier obra, entre los cuales se encuentran cumplir con el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, una consulta pública conforme a los criterios establecidos en el Acuerdo 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), realizar los respectivos cambios de uso de suelo conforme a la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable, así como un programa integral de rescate y reubicación de las especies de flora y fauna que puedan resultar afectadas.

María Colín de Greenpeace México y Alejandro Olivera del Centro para la Diversidad Biológica de México también se han pronunciado por la necesidad de salvaguardar los derechos humanos, ambientales e indígenas, así como de realizar consultas válidas en las que se ofrezca un proyecto ejecutivo y toda la información necesaria, conforme a los requerimientos internacionales.

Por otro lado, Emiliano Monroy Ríos, hidrogeólogo por la Northwestern University ha advertido que el trazo de vías presentado a pasar por el territorio de Quintana Roo, atraviesa justamente los sistemas de cenotes Sac Actun y Ox Bel Ha, que constituyen una red de mil 500 kilómetros de cuevas subterráneas sobre los cuales la construcción de una vía y las vibraciones constantes por el paso del tren, implican riesgos y características técnicas especiales por la posibilidad de que los techos de las cuevas colapsen bajo la infraestructura.

Aunado a lo anterior, existen también precedentes jurídicos a tomar en consideración como lo es la reciente resolución de la Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente por la que se determinó imponer medidas compensatorias y multas a la empresa que realizó el desmonte en el predio destinado para la construcción de la refinería Dos Bocas, por haber incumplido con los requisitos que la normatividad ambiental requería para ello, lo cual genera preocupación por la posibilidad de que estas circunstancias de incumplimiento se repliquen en el proyecto del Tren Maya, con consecuencias mucho más graves.

Resulta relevante el Protocolo de Actuación para Quienes Imparten Justicia en Casos Relacionados con Proyectos de Desarrollo e Infraestructura, publicado en 2014 por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en el cual se señalan como principales derechos humanos en riesgo en la realización de proyectos de esta naturaleza, el derecho al debido proceso, derecho a la información, derecho a la participación y la consulta, derechos a la libre expresión, a la protesta y a ser protegidos contra la criminalización, derecho de reunión, derecho de asociación, derecho a una vivienda adecuada, derecho a una alimentación adecuada, derecho al agua y al saneamiento, derecho a la salud, derechos culturales y derecho a un medio ambiente sano.

En razón de ello, las Proponentes señalan que, ante la posibilidad de una nueva consulta, consideramos indispensable que se ofrezcan todos los elementos necesarios para no caer en un nuevo supuesto de invalidez del ejercicio por incumplir con los requisitos mínimos indispensables de una consulta previa, libre e informada, conforme lo requiere el Acuerdo 169 de la OIT.

Entre dichos elementos están un proyecto ejecutivo, la correspondiente Manifestación de Impacto Ambiental del proyecto en su conjunto, informes traducidos en lenguas indígenas, audiencias públicas con la participación de expertos y académicos en cada área y un programa integral de manejo de las consecuencias ambientales.

En virtud de lo anterior las Diputadas proponen los siguientes resolutivos:

**Primero.**Se exhorta a FONATUR a presentar para conocimiento público el Proyecto Ejecutivo completo del Tren Maya.

**Segundo.** Se exhorta a FONATUR a realizar la Manifestación de Impacto Ambiental del Proyecto del Tren Maya, conforme a la normatividad vigente.

**Tercero.** Se exhorta a FONATUR a llevar a cabo audiencias públicas con ambientalistas, académicos, biólogos, geólogos, organizaciones de la sociedad civil y demás expertos relacionados para tener una perspectiva amplia de todas las posibles consecuencias que pueda acarrear el proyecto del Tren Maya.

**Cuarto.** Se exhorta a FONATUR, SEMARNAT y CONABIO a construir un programa integral de manejo ambiental, que contemple acciones para mitigar todas las posibles consecuencias a la flora, fauna y territorio que puedan resultar afectados por la construcción y funcionamiento del Tren Maya.

**Quinto.** Se exhorta a la Oficina de la Presidencia a proporcionar todos los elementos de validez necesarios en la realización de una consulta libre, previa e informada en relación al proyecto del Tren Maya, incluyendo informes traducidos a las lenguas de los habitantes originarios de las comunidades afectadas, antes de realizar una nueva consulta pública.

1. **CONSIDERACIONES**
2. El objetivo de los proyectos y programas prioritarios de inversión en infraestructura y desarrollo social que implementa el Gobierno Federal en el sur sureste, tienen como misión incentivar y mejorar los destinos turísticos del sureste de nuestro país, promoviendo sus riquezas turísticas, naturales e históricas y generar las condiciones de equidad con la atención de sectores vulnerables para reducir la desigualdad social.
3. El Tren Maya es una obra social y de reordenamiento territorial que combatirá la miseria de la zona con viviendas en el espacio rehabilitado para la población de escasos recursos, además de capacitación y empleos, lo que a su vez impedirá que continúen las invasiones que están acabando con las reservas de la biósfera en el país.
4. De acuerdo con la información del proyecto disponible hasta ahora, la obra consiste en un tren de velocidad media (160 km / h) de pasajeros, turismo y carga, con un recorrido de 1500 kilómetros por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, a través de 15 estaciones (Palenque, Tenosique, Escárcega, Campeche, Mérida, Izamal, Chichén Itzá, Valladolid, Cancún, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Tulum, Felipe Carrillo Puerto, Bacalar y Calakmul). En cada una de las estaciones se tiene previsto desarrollar pequeñas ciudades, “pueblos bicicleteros” a partir de un reordenamiento territorial, en donde el 70 % sean áreas verdes y el 30 % urbanizado.
5. La construcción del primer tramo, de Palenque a Mérida, se encuentra en marcha con la rehabilitación de la vía férrea que ya contaba con derecho de vía, por donde circulaba un tren de carga que data de hace 70 años. El plan integral y todos los estudios correspondientes para evaluar la viabilidad del proyecto aún se encuentran en proceso de licitación para su elaboración.
6. Durante la 5ta reunión ordinaria plenaria el Diputado Carlos Carreón Mejía del Grupo Parlamentario del PAN manifestó que el proyecto denominado tren maya ya es una realidad, el grupo parlamentario de acción nacional, no está en contra del proyecto, por el contrario, pero como legisladores se debe cumplir con la Ley. En este sentido, lo que el Diputado Carlos Carreón fue que el proyecto que ya inicio en su proceso de licitación y rehabilitación en algunas zonas, cuente con una manifestación de impacto ambiental, esto, basado en las Leyes que lo regulan, como es el caso de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en sus artículos 28 y 30.
7. Así el caso y por las consideraciones antes expuestas, las y los integrantes de la Comisión Asuntos Frontera Sur, nos manifestamos en contra de la Iniciativa de referencia.

Por lo anterior, la Comisión Asuntos Frontera Sur emite la siguiente:

**OPINIÓN RESPECTO AL PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTAR AL GOBIERNO FEDERAL A EJECUTAR ACCIONES PARA GARANTIZAR LA CONSERVACIÓN DEL AMBIENTE Y EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA APLICABLE EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO TREN MAYA.**

**ÚNICO. -** Se estiman improcedente exhortar al gobierno federal a ejecutar acciones para garantizar la conservación del ambiente y el cumplimiento de la normativa aplicable en el desarrollo del proyecto tren maya, con las observaciones y propuestas contenidas en la presente Opinión sujetas a la consideración de la dictaminadora por el trámite legislativo correspondiente.