

**COMENTARIOS A LA MANIFESTACIÓN
DE IMPACTO AMBIENTAL MODALIDAD
REGIONAL DEL PROYECTO TREN MAYA
TRAMO 5 SUR**

I. COMENTARIOS

En primer término, se debe tener en cuenta que los procedimientos administrativos pueden ser desechados, previa la prevención legal respectiva. Esto de acuerdo a lo contenido en el numeral 17-A de la Ley Federal de Procedimientos Administrativos (LFPA).

En este escenario la autoridad debería tener la información que valide su intención y que el particular no tuviese la capacidad de resolver porque resultan temas de fondo del asunto.

Respecto a los comentarios que se emiten a continuación, se busca encuadrarlos en los términos de negativa de la autorización en materia de impacto ambiental, para el proyecto del Tren Maya Tramo 5 Sur, en el estado de Quintana Roo. Con base en el artículo 35 fracción III de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) y que se describen a continuación:

III. Negar la autorización solicitada, cuando:

a.- Se contravenga lo establecido en esta Ley, sus reglamentos, las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables.

b.- La obra o actividad de que se trate pueda propiciar que una o más especies sean declaradas como amenazadas o en peligro de extinción o cuando se afecte a una de dichas especies.

c.- Exista falsedad en la información proporcionada por los promoventes, respecto de los impactos ambientales de la obra o actividad de que se trate.

Para el análisis se consideró la información que se encuentra disponible en la Gaceta Ecológica de la SEMARNAT, publicada el 18 de mayo de 2022, así como lo establecido en los programas de ordenamiento ecológico, las normas oficiales mexicanas y demás legislación nacional e internacional.

Inciso a.

En enero de 2022, el promovente realizó un cambio en la ruta originalmente proyectada del Tren Maya Tramo 5 Sur, argumentando que este cambio permitirá concluir la obra para el tiempo previsto en el 2023.

Esta nueva ruta del Tren Maya Tramo 5 Sur requiere la remoción de 485.476 ha de vegetación forestal del tipo Selva Mediana Subperennifolia y Vegetación Secundaria de Selva Mediana Subperennifolia. Sin embargo, en el capítulo II de la MIA-R se omite la información acerca de la ubicación de los polígonos forestales. Esto es de particular relevancia, en primer lugar, porque la remoción de la vegetación forestal representa el 93.9 % del área de afectación total del proyecto y porque se trata de un ecosistema que alberga una gran diversidad de flora y fauna.

En adición, se ha demostrado en noticias nacionales y con fotografías, que las obras para la construcción del Tren Maya Tramo 5 Sur ya han comenzado y ya se ha realizado el desmonte de la vegetación forestal, sin contar con las autorizaciones correspondientes en Materia de Impacto Ambiental o de Cambio de Uso de Suelo en Terrenos Forestales. Esto se hizo al amparo de un Decreto publicado por el Gobierno de México en el que se declara al Tren Maya como un proyecto de interés público y de seguridad nacional. Mediante este Decreto se instruyó a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a otorgar la autorización provisional a la presentación y/u obtención de los dictámenes, permisos, o licencias necesarias para iniciar los proyectos u obras antes referidos y con ello garantizar su ejecución oportuna.

Por lo que se iniciaron las obras constructivas del Tren Maya Tramo 5 Sur sin contar con las autorizaciones necesarias, contraviniendo lo señalado en el artículo 28 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) y en el artículo 93 de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable (LGDFS). Por lo tanto, se considera que, la MIA-R del proyecto debería negarse, en los términos del artículo 35, fracción III, inciso a).

En adición, en el caso particular del Programa de Ordenamiento Ecológico Marino y Regional del Golfo de México y Mar Caribe (POEMRGMMC), en el criterio G064, que estipula que *la construcción de vías férreas deberá evitar modificaciones en el comportamiento del flujo hidrológico de los flujos subterráneos o atender las modificaciones en caso de que sean inevitables*, el promovente manifiesta que considera la construcción de seis (06) obras de drenaje, para poder mantener la continuidad de los flujos y escurrimientos hídricos de la zona donde se instalará el proyecto. Además de que también contempla la ampliación y modernización de entronques a desnivel, lo cual permitirá mantener la continuidad del comportamiento hidrológico en la zona del proyecto. Sin embargo, el promovente no está considerando la afectación a los flujos hidrológicos subterráneos y no está proponiendo ningún diseño constructivo o medida de mitigación para cumplir con lo que exige este criterio, por lo cual el proyecto no está cumpliendo lo que estipula este criterio.

Respecto al Programa de Ordenamiento Ecológico Territorial de la Región denominada Corredor Cancún-Tulum, se identificó en primer lugar que el proyecto se encuentra dentro de 3 Unidades de Gestión Ambiental (UGAS) : FF-3-1, AH-3-10, FF-3-9 y no en 8 UGAS como señala la promovente. En este ordenamiento el criterio MAE25 prohíbe el dragado, relleno, excavaciones, ampliación de los cenotes y la remoción de la vegetación, el promovente pretende desahogar este criterio manifestando que “*El TM-T5 sur no incide sobre dolinas, cenotes y cavernas...*”. Sin embargo, de acuerdo con la Figura 71 en el Capítulo IV de la MIA-R, se observa que el proyecto incide en al menos tres cenotes, asimismo, de acuerdo con el Atlas Nacional de Riesgos del CENAPRED, el proyecto intercepta en su zona sur con una región de cuevas. Por lo que la promovente está falseando información al querer dar cumplimiento a este criterio y está ignorando esta prohibición explícita. De lo anterior se concluye que estas faltas entran en los supuestos marcados por el artículo 35, fracción III inciso a) de la LGEEPA para negar una autorización en materia de impacto ambiental.

Inciso b.

Respecto a la flora y fauna, la información reportada en la MIA-R en cuanto a la composición florística y faunística de la zona, no se considera concisa ni confiable, ya que a lo largo de estos apartados se observan diversas incoherencias; por ejemplo, los muestreos para el caso de avifauna y flora se realizaron dentro del Área de Influencia (AI) y Sistema Ambiental Regional (SAR), sin establecer muestreos para el Área del Proyecto (AP); cabe destacar que para ninguno de los grupos faunísticos y florístico analizados se presentan los análisis de las curvas de acumulación de especies para conocer la suficiencia de muestreo en el AP. A lo largo del capítulo se pueden ver diferencias en la superficie de la vegetación forestal por afectar, que va entre 485.78 y 485.48 ha, lo mismo sucede con la cantidad de especies de flora que se encuentran en alguna categoría de protección en la Modificación al Anexo Normativo III de la NOM-059-SEMARNAT-2010, en algunos apartados se reportan 10 especies y en otros 12 especies, al igual que con el número total de especies reportadas de flora pues refieren 229 especies para el SAR y 190 especies para el AI en la página 214, mientras que en la página 455 reportan 230 especies para el SAR y 191 especies para el AI.

Aunado a lo anterior, existe una alta probabilidad de que las especies de flora y fauna que habitan en la zona ya estén siendo afectadas por el desarrollo del proyecto, derivado del desmonte realizado sin contar con la autorización previa en materia de impacto ambiental.

Como medida de mitigación para la fragmentación del hábitat, la promovente manifiesta que se crearán 30 pasos de fauna, los cuales, asegura que minimizarán la segmentación de los ecosistemas. Sin embargo, esta garantía resulta muy vaga al observar la descripción de los pasos de fauna pues, si bien, es una de las medidas más aplicadas para disminuir la fragmentación del hábitat, su éxito no es del 100%. Además, la descripción presentada de los pasos de fauna por grupo es imprecisa y contiene errores, por ejemplo al señalar que para mitigar el impacto al grupo de los murciélago se colocarán árboles frutales cerca de los pasos de fauna pues los murciélagos son frugívoros y se acercarán, no obstante, no todos los murciélago son frugívoros, también los hay insectívoros, nectarívoros y hematófagos y en la MIA-R no se detalla nada acerca de estos otros gremios tróficos que también serán susceptibles a la colisión con el Tren Maya Tramo 5 Sur.

Además, a pesar de que en la MIA- R se indican impactos adversos severos sobre la fauna, en el plano de pasos de fauna propuestos, que se encuentra en el Capítulo II, página 214, se puede observar que se dejan más de 15 km de longitud en su tramo más al norte, desde la estación de Playa del Carmen hasta pasado Calica, sin ningún paso de fauna de ningún tipo. Lo que indicaría una fragmentación total del hábitat para la fauna en este tramo.

El promovente asegura que se dará atención especial a las especies de flora y fauna silvestre para que todas las obras y acciones durante las diferentes etapas de la ejecución del proyecto eviten afectar a sus poblaciones, sin embargo, esto no resulta verídico, pues ya han realizado actividades de desmonte en diversas áreas del trazo del proyecto y no se cuenta con las garantías de que se hayan realizado las actividades de mitigación propuestas como el rescate y reubicación de flora y ahuyentamiento de la fauna, por lo que en la MIA-R no se provee la información suficiente que avale la correcta conservación y protección de las especies de flora y fauna silvestre, incluyendo a las especies en alguna categoría de protección ante la Modificación al Anexo Normativo III de la NOM-059-SEMARNAT-2010.

Con base en la información redactada en la MIA-R se reportan las especies incluidas en alguna categoría de protección de la Modificación al Anexo Normativo III de la NOM-059-SEMARNAT-2010 para el SAR y el AI. No obstante, no se reportan las especies registradas en el AP bajo alguna categoría de protección en la Modificación al Anexo Normativo III de la NOM-059-SEMARNAT-2010 para flora y para avifauna, para mastofauna reportan una especie normada en el AP y para herpetofauna reportan 4.

En adición la promovente presenta información incoherente a lo largo del Capítulo IV de la MIA-R, pues en la página 232 refieren la presencia de 12 especies enlistadas en la NOM-059 y en la página 527 mencionan 13 especies, pero en el Cuadro 36 del capítulo IV únicamente se enlistan a 10 especies para esta Norma Oficial Mexicana.

Por lo tanto, el análisis que presenta la promovente es poco confiable y no brinda certeza de cuantas especies están bajo alguna categoría de riesgo en la Modificación al Anexo Normativo III de la NOM-059-SEMARNAT-2010.

En cuanto a fauna, se reportan 32 especies encontradas en alguna categoría de riesgo de la Modificación al Anexo Normativo III de la NOM-059-SEMARNAT-2010; 10 especies de herpetofauna, de esas, 4 dentro del AP; 18 especies de avifauna, no incluyen AP en su reporte; y 4 especies de mastofauna, de las cuales 1 se encuentra dentro del AP. Datos que varían en diferentes apartados del estudio.

Dada la falta de información concreta y fidedigna de los datos de vegetación y fauna reportados, se está cometiendo una falta al artículo 35 BIS 1 de la LGEEPA, que a la letra dice: *“Las personas que presten servicios de impacto ambiental, serán responsables ante la Secretaría de... manifestaciones de impacto ambiental...que elaboren, quienes declararán bajo protesta de decir verdad que en ellos se incorporan las mejores técnicas y metodologías existentes, así como la información y medidas de prevención y mitigación más efectivas.”*

Los datos que presentan en la MIA-R son insuficientes y reflejan una grave inconsistencia y confiabilidad en cuanto a la identificación y propuesta de las especies de flora y fauna que serán susceptibles de ser rescatadas y reubicadas; de las que están bajo alguna categoría de protección en la Modificación al Anexo Normativo III de la NOM-059-SEMARNAT-2010, así como de todas aquellas especies, que por su lento crecimiento, lento desplazamiento o importancia ecológica sean susceptibles de ser rescatadas.

Por lo que se concluye que la SEMARNAT debería negar la autorización a la MIA-R del proyecto Tren Maya Tramo 5 Sur, pues entra en el supuesto señalado en el Artículo 35 de la LGEEPA, fracción III, inciso b) *“La obra o actividad de que se trate pueda propiciar que una o más especies sean declaradas como amenazadas o en peligro de extinción o cuando se afecte a una de dichas especies.”*

Inciso c.

En el Capítulo II, en el estudio de mecánica de suelos, se enfocaron en analizar el riesgo por Karsticidad solo considerando el peligro que representa para el proyecto y en las imágenes presentadas se observa que en el análisis lo hicieron con un trazo anterior (Figura 1, Figura 2 y Figura 3 del Reporte Técnico del Análisis de La Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional del Proyecto Tren Maya Tramo 5 Sur realizado por Greenpeace México), por lo que la información presentada no tiene ninguna validez en el Tramo 5 Sur del Tren Maya y lo que es aún más grave, se está presentando información falsa en el estudio. Esto es grave ya que los sistemas Kársticos son de particular importancia porque son los responsables de una buena parte de la recarga de las aguas subterráneas en la región maya, otorgan servicios ambientales importantes como reservorios de carbono, biodiversidad superficial, producción agrícola y agua de consumo. Además, es un lugar de prácticas culturales mayas con valor simbólico para sus habitantes y para el País.

Aunado a lo anterior, un grupo de expertos anónimos identificó que a lo largo del recorrido del tren en el municipio de Tulum se cruzan los sistemas Sac Actun (Señalado en la MIA-R), la región Nochoch Nah Chich (No indicado en la MIA-R) y la región de Dos Ojos (No indicado en la MIA-R) compuestos por complejos endokársticos de cuevas litorales con profundidades o potencias de suelo de menos de 2 metros a 20 metros. Los cuales no están siendo considerados en la construcción del proyecto ni en sus propuestas de medidas de mitigación, asegurando que el proyecto no afectará ningún flujo hidrológico subterráneo, pero sin demostrar cómo se logrará esto.

En la MIA-R se detectan y cartografían los ríos subterráneos como Sac Actun en el municipio de Tulum. Sin embargo, se considera que los estudios del subsuelo y del sistema kárstico expuestos en la MIA-R son incompletos, al no citar importantes ríos subterráneos sobre los que pasa el trazo del tren en el municipio de Solidaridad como el “Sistema Garra de Jaguar”. Además de que en el Capítulo IV de la MIA-R, se observa un mapa que muestra que el proyecto intercepta con, por lo menos, tres cenotes.

En el Resolutivo de Impacto Ambiental (RIA) se debe solicitar cambiar el trazo por uno que cuente con estudios de geofísica de todo el recorrido, y especialmente de los grandes sistemas de cuevas subterráneas, de tal manera que se pueda definir un trazo a partir de la realización de mapas de peligrosidad kárstica, con la definición de alternativas en los pasos de grandes ríos subterráneos, así como definir los procesos constructivos río por río con la finalidad de que sean objeto de seguimiento en el programa de vigilancia ambiental de la obra. Del mismo modo, se deben definir las soluciones constructivas de los pasos del tren a lo largo de estos grandes sistemas kársticos, los cuales no vienen definidos en ningún apartado de la MIA ni tampoco viene propuesto dentro de sus condicionantes o medidas preventivas.

Por lo tanto la SEMARNAT debería negar la autorización a la MIA-R del proyecto Tren Maya Tramo 5 Sur, pues entra en el supuesto señalado en el Artículo 35 de la LGEEPA, fracción III, inciso c) *“Exista falsedad en la información proporcionada por los promoventes, respecto de los impactos ambientales de la obra o actividad de que se trate.”*

Greenpeace exige que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) niegue la autorización solicitada por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) e instruya a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (Profepa) a establecer la sanción de clausura total del proyecto estipulada en la LGEEPA y que Fonatur a su vez evalúe el cambio de trazo y alternativas de movilidad sobre el derecho de vía sin causar impactos negativos al medio ambiente y a las comunidades sin violar las leyes, acuerdos y reglamentos vigentes nacionales e internacionales.