



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

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 Norte, 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:

Artículo 35.- Una vez presentada la manifestación de impacto ambiental, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, de aquí en adelante Secretaría, iniciará el procedimiento de evaluación, para lo cual revisará que la solicitud se ajuste a las formalidades previstas en la LGEEPA, su Reglamento y las normas oficiales aplicables, e integrará el expediente respectivo en un plazo no mayor de diez días.

Para la autorización de las obras y actividades a que se refiere el artículo 28, la Secretaría se sujetará a lo que establezcan los ordenamientos antes señalados, así como los programas de desarrollo urbano y de ordenamiento ecológico del territorio, las declaratorias de áreas naturales protegidas y las demás disposiciones jurídicas que resulten aplicables.

Asimismo, para la autorización a que se refiere este artículo, la Secretaría deberá evaluar los posibles efectos de dichas obras o actividades en el o los ecosistemas de que se trate, considerando el conjunto de elementos que lo conforman y no únicamente los recursos que, en su caso, sería sujetos de aprovechamiento o afectación.

Una vez evaluada la manifestación de impacto ambiental, la Secretaría emitirá, debidamente fundada y motivada, la resolución correspondiente en la que podrá:

[...]

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.

En este sentido es responsabilidad de la autoridad ambiental verificar que las obras y actividades se ajusten a los instrumentos jurídicos aplicables, así como evaluar los posibles efectos de dichas obras o actividades.



Para el análisis se consideró la información que se encuentra disponible en la Gaceta Ecológica de la SEMARNAT, publicada el 15 de julio de 2022, así como lo establecido en los programas de ordenamiento ecológico, las normas oficiales mexicanas y demás legislación nacional e internacional.

Inciso a.

El trámite de Evaluación de Impacto Ambiental para el proyecto Tren Maya Tramo 5 Norte fue iniciado el 14 de julio de 2022 ingresando la MIA-R y el mismo día fue publicado en la gaceta ecológica número DGIRA/31/22. El proceso de solicitud de consulta pública estuvo vigente del 15 al 28 de julio de 2022 para cualquier persona de la comunidad, de acuerdo con lo señalado en el artículo 34 de la LGEEPA. En la gaceta ecológica número DGIRA/32/22 publicada el 15 de julio de 2022, se anunció la determinación de dar inicio al proceso de Consulta Pública del proyecto “Tren Maya Tramo 5 Norte”, por lo que puso a disposición del público la MIA-R durante el periodo del 19 de julio de 2022 al 16 de agosto de 2022. Para el fin de que cualquier interesado pueda proponer el establecimiento de medidas de prevención y mitigación adicionales, así como las observaciones que considere pertinentes. Sin embargo, existe evidencia fotográfica y periodística de que las actividades del proyecto ya fueron iniciadas, previo al ingreso de la MIA-R y sin contar tampoco con la autorización en materia de Cambio de Uso de Suelo en Terrenos Forestales.

El inicio de obras previo a la autorización de impacto ambiental y cambio de uso de suelo en terrenos forestales es una falta grave a múltiples instrumentos jurídicos, desde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que, al no dar cabal cumplimiento a la legislación ambiental mexicana se violenta el derecho humano a un medio ambiente sano. Además, en cuanto a los Acuerdos Internacionales, el Estado mexicano incumple con el Convenio de Diversidad Biológica y el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá.

Por parte de la legislación federal, el proyecto contraviene 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).

La promovente no solo no demostró el cumplimiento de todos los Programas de Ordenamiento Ecológico en que incide el proyecto, sino que además presentó información imprecisa, poco clara, sin respaldo técnico ni científico, aunado a que en reiteradas ocasiones incumple con lo establecido en los lineamientos y criterios establecidos en los Programa de Ordenamiento General del Territorio, Programa de Ordenamiento Ecológico Marino y Regional del Golfo de México y Mar Caribe, Programa de Ordenamiento Ecológico Local del Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo, Programa de Ordenamiento Ecológico Local del Municipio de Solidaridad, Quintana Roo.

Por lo tanto, el proyecto y la promovente han violentado la legislación desde el nivel constitucional, internacional, federal, estatal y municipal; por lo que la MIA-R carece de fundamento legal para continuar con su aprobación y el proyecto debería negarse, en los términos del artículo 35, fracción III, inciso a) de la LGEEPA. Así, el proyecto deberá ser turnado



a la PROFEPA para que realice las inspecciones correspondientes y, de acuerdo con sus competencias, aplique las sanciones correspondientes.

Inciso b.

Al respecto, la información presentada para el caso de fauna en el área del proyecto, su Área de Influencia (AI) y el Sistema Ambiental Regional, no es concluyente debido a las deficiencias metodológicas y carencias de información.

Relacionado a las carencias metodológicas destaca que, la promovente unifica los datos para realizar el análisis del SAR y del AI en conjunto a conveniencia cuando los datos no son suficientes. Tal es el caso para la herpetofauna (página 292), donde la promovente menciona que “Debido al bajo número de registros de herpetofauna en el AI, para este análisis se optó por unificar los registros del AI con los del SAR para el Tren Maya Tramo 5 Norte para evaluar el grado de completitud de los muestreos a escala del SAR”. Por lo mencionado se interpreta que de manera ventajosa para la fauna unifica los datos del SAR y el AI y para la flora en los apartados de riqueza y diversidad, densidad, cobertura e IVI, así como el análisis de suficiencia de muestreo con curvas de acumulación (de la página 258 a la 270) utiliza los muestreos del AP para describir el AI de manera arbitraria y sin sustento alguno.

Aunado a lo anterior, la promovente une los registros de anfibios con el de reptiles denominando el grupo como herpetofauna, al grupo artificial con el que realiza los análisis de diversidad no tiene sustento alguno. Debido a lo anterior, la promovente minimiza el hecho de que tienen una insuficiencia de muestreo, además de que la mala práctica de unir los dos grupos hace menos evidente el grado de vulnerabilidad de los anfibios que al tener pocos individuos son más susceptibles de los impactos generados por los cambios de su entorno.

Asimismo, la región y el tipo de vegetación es de alta importancia ecológica debido a su alto nivel de biodiversidad, lo cual no fue representado por la promovente en su descripción de los componentes flora y fauna. Tal es el caso de que la promovente presenta listados de las especies de mastofauna potenciales y su estatus en la NOM-059-SEMARNAT-2010, donde se aprecian especies en peligro de extinción como son: mastofauna terrestre; *Ateles geoffroyi* (Mono araña), *Allouata pigra* (Mono aullador), *Leopardus pardalis* (Ocelote), *Leopardus wiedii* (Tigrillo), *Panthera onca* (Jaguar), *Eira barbara* (Viejo de monte), *Tayassu pecari* (Pecari de labios blancos) y *Trichechus manatus* (Manatí del Caribe), de mastofauna voladora; *Vampyressa thuyone* (Murcielaguito Norteño de Orejas Amarillas). Pero solo reporta para el SAR *Eira barbara*, *Tamandua mexicana* y *Ateles geoffroyi* y en el AI y AP solo *Eira barbara*. Por lo que resalta que la promovente solo haya encontrado tres especies en peligro de extinción para el SAR y una especie en peligro en todo el trazo del proyecto (AP), ya que potencialmente para la zona se reportan 9 especies en estatus de peligro y siendo especies tan vulnerables, es esencial realizar el análisis de las posibles afectaciones a las especies con base a los corredores biológicos y el potencial de desplazamiento de dichas especies por sus hábitos de movilidad, cosa que omite a lo largo del documento.



Lo anterior es un indicador de que la promovente no realizó muestreos suficientes que permitan conocer realmente la composición de especies que se ubican en la zona y que serán susceptibles de afectación por las obras y actividades del proyecto.

Asimismo, sumado a que no se cuenta con la información mínima básica para conocer las condiciones de las especies que se ubican en la región, además, se tiene que las medidas de mitigación en su mayoría no cuentan con respaldo de estudios técnicos o científicos que permitan evidenciar que los impactos ocasionados por el proyecto serán mitigados, y con ello contar con la certeza de que no se ocasionarán desequilibrios ecológicos.

Tal es el caso, de que la promovente presenta una distribución de pasos de fauna con los criterios que potencialmente podrían utilizarse para ubicarlos a lo largo del proyecto, sin embargo, no muestra evidencia de que dichos pasos hayan sido ubicados con base en el resultado de algún estudio sobre la distribución o movilidad de las especies en el SAR y en específico en el área de influencia y el trazo del proyecto. Tampoco realiza algún análisis específico de las especies presentes en el SAR y sus necesidades, hábitos y dimensiones que sustente que dichos pasos de fauna aseguren la movilidad de todas las especies. Por lo que se infiere que la ubicación de los pasos de fauna solo considera la infraestructura del tren sin considerar a la fauna misma. Por lo anterior la propuesta de mitigación no asegura la mitigación del impacto a la fragmentación del ecosistema y no se demuestra la viabilidad ambiental de este.

Adicional a que la MIA-R no cuenta con la información mínima básica que permita determinar los impactos y medidas necesarias para no poner en riesgo de extinción a especies en una región de alta importancia para la biodiversidad, se tiene que la promovente ha iniciado obras sin contar con un resolutivo en materia de impacto ambiental y cambio de uso de suelo. En consecuencia, la promovente no cuenta con programas y medidas de mitigación verificados y validados y no hay certeza de que se estén llevando a cabo.

Inciso c.

La promovente cometió falsedad de información en diversas ocasiones, primero al asegurar que las obras y actividades del proyecto comenzarán una vez obtenidas las autorizaciones de impacto ambiental, siendo que la construcción inicio previo al ingreso de la MIA-R. Asimismo, al declarar que el desmonte sería realizado de manera rudimentaria, empleando motosierras, hachas, azadones y machetes, por lo que prohibiría el uso de maquinaria pesada; siendo que existe evidencia de que el desmonte está siendo llevado a cabo por medio de maquinaria pesada.

Adicionalmente, comente incongruencias reiteradamente en la información, un ejemplo muy claro de esto es dado que la promovente no cuenta con la información suficiente (estudios de mecánica de suelos, hidrológicos) para asegurar si se afectarán o no cuerpos de agua, escurrimientos superficiales o subterráneos o cuevas aun cuando en el Capítulo 2 y 4 ha mencionado que el proyecto incide en 3.3438 ha de cuerpos de agua. Por lo que, al no tener precisión en la información, no es posible evaluar la magnitud de los impactos y en consecuencia



las medidas de mitigación que serían necesarias y de manera subsecuente, no es concluyente si el proyecto es ambientalmente viable o no.

La promovente no menciona que criterios se utilizaron para descartar los riesgos de hundimiento o daños ecológicos a cenotes, cuevas o cavernas con la propuesta actual del trazo del proyecto, además de que no muestra datos, estimaciones o resultados, de los cálculos o estudios realizados que fundamenten lo aseverado, asegurando que solo tiene un avance de prospección sin un resultado final y concluyente que asegure la viabilidad en seguridad y ambiental del proyecto. En la página 111 del capítulo la Promovente menciona que no hay riesgo de colapso por karsticidad, sin embargo, en la página 100 menciona que “existen antecedentes de colapsos en superficie en relación con vías de comunicación”, en específico en la carretera entre Cancún y Tulum entre el km 307+650 y en el km 265+500. Es relevante mencionar que la promovente en todo el apartado de los elementos abióticos realiza un análisis solamente del Sistema Ambiental Regional (SAR) y el Área de influencia (AI), dejando sin analizar en específico el Área del proyecto (AP) (292.32 ha), omitiendo la descripción específica de los elementos lo cual contraviene con la evaluación de los impactos, se hace evidente la intención de no demostrar el impacto real y particular del proyecto a los elementos abióticos, sobre todo en el tema de hidrología subterránea, al no presentar elementos suficientes, concluyentes y específicos para evaluar los riesgos ambientales y de seguridad.

Sumado a la información dudosa presentada por la promovente, se tiene que la misma mencionó que dentro del SAR del proyecto no hubo presencia de comunidades indígenas por lo que esta etapa no hay resultados del proceso de consulta libre, previa, informada y culturalmente adecuada realizada. No obstante, “si hay presencia mínima de población indígena dentro del área de influencia del proyecto, pero no conforman como tal una comunidad indígena”. Lo anterior, es una aseveración grave, dado que derivado de una consulta, se puede observar en el Atlas de pueblos indígenas la alta proporción de poblaciones mayas, incluso en zonas dentro del SAR y AI.

Así como la alta proporción de localidades que hablan maya en la región y en el SAR y AI del proyecto.

Adicionalmente y de acuerdo al catálogo de localidades A y B de acuerdo a clasificación del INPI, 2020¹, que ese documento que compila las localidades consideradas como indígenas por la Dirección General de Atención a Grupos Prioritarios. Se presentan que en el municipio de Solidaridad se encuentra 75 localidades indígenas mientras que en el municipio de Benito Juárez se ubican 123 localidades indígenas, por lo que es claro de acuerdo a la Dirección General de Atención a Grupos Prioritarios y al Atlas de pueblos indígenas, que existen comunidades indígenas en el SAR y AI del proyecto.

¹ https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/516011/Catalogo_Localidades_indi20.pdf