

Gobierno ignoró a la ONU sobre Tren Maya

En una consultoría advirtió a Fonatur que los permisos ambientales eran imprescindibles

CARLOS CARABAÑA

—nacion@eluniversal.com.mx

Estudios y asesorías internas a las que EL UNIVERSAL tuvo acceso, además de documentos que Fonatur y el gobierno han publicado, demuestran que para lograr la inauguración del Tren Maya en el plazo marcado se están eludiendo las leyes ambientales, a pesar de las advertencias de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS).

Una consultoría que UNOPS realizó para el gobierno federal en agosto de 2020 advirtió que los permisos ambientales eran imprescindibles antes de comenzar las obras del Tren Maya y señala que se requiere tanto una manifestación de impacto ambiental como trámites de cambio de uso de suelo.

| NACIÓN | A6



TREN MAYA DESOYE EL CONSEJO DE LA ONU

Asesores de Naciones Unidas advirtieron a Fonatur que en Quintana Roo necesitan permisos ambientales al “incorporar a la carretera existente la infraestructura de la obra”

Texto: CARLOS CARABAÑA

—nacion@eluniversal.com.mx



En enero de 2022, el Presidente de México advirtió que “llueve, truene o relampaguee” el Tren Maya será inaugurado a finales de 2023. Acababa de cambiar como director del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) y del megaproyecto al arquitecto Rogelio Jiménez Pons por su paisano Javier May.

¿La razón? Las prisas: “Necesitamos más acción. Las empresas van a cumplir en tiempo, nada de que te vamos a andar supervisando día y noche y pidiéndote comprobantes”, dijo Andrés Manuel López Obrador. Mismas prisas que han llevado a que las obras de los tramos 4 y 5 avancen evadiendo la legislación ambiental contra las advertencias de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS).

Estudios y asesorías internas a las que EL UNIVERSAL tuvo acceso, además de documentos que Fonatur y el gobierno han publicado, demuestran que para lograr inaugurar el tren en el plazo marcado desde Palacio Nacional se están eludiendo las leyes ambientales. Este megaproyecto se compone de mil 500 kilómetros para crear un lazo en la península de Yucatán. En los 726 kilómetros (tramos 1, 2, y 3) desmantela y reconstruye las vías del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec mientras que en el resto (tramos 4, 5, 6 y 7) son vía nueva.

En el caso del tramo 5, que recorre los 121 kilómetros que separan Cancún de Tulum, las obras fueron inauguradas en marzo de 2021 y ya han realizado el traslado de más de 20 mil árboles en el área urbana de Playa del Carmen; ha habido levantamientos de terreno en el centro de la carretera 307; desmonte de selva y expropiaciones; pero no existe registro en la Secretaría de Recursos y Medios Naturales que se haya ingresado una manifestación de impacto ambiental (MIA).

Una consultoría que UNOPS realizó para el gobierno federal en julio de 2020, en la que advertía que los permisos ambientales eran imprescindibles antes de comenzar las obras al “estarse incorporando a la carretera existente la infraestructura del Tren Maya, desaconseja enfáticamente gestionar una exención y señala que se requiere tanto una

manifestación de impacto ambiental como trámites de cambio de uso de suelo”.

UNOPS asesora a Fonatur para cumplir con “los mejores estándares y prácticas internacionales”.

Teresita Flota, secretaria de Ordenamiento Territorial del municipio de Solidaridad en Quintana Roo, ha declarado que las obras ya han comenzado, pero se encuentran “exentas de la manifestación ambiental por ser de prioridad nacional”. Este tramo está en manos del Ejército y del Grupo México, responsables del derrame tóxico en el río Sonora, uno de los mayores desastres ambientales en la historia del país.

El banderazo de la construcción del tramo 4, que va de Izamal a Cancún, fue en junio de 2020, pero su MIA no fue ingresada hasta octubre de 2021 y todavía no ha sido aprobada. No importa que en el documento adviertan que “se tiene previsto que los trabajos de construcción inicien una vez obtenidas las autorizaciones en materia de impacto ambiental”, el gobierno federal ha exhibido cada lunes las obras, incluyendo un desmontaje de árboles en una franja de 40 metros de 80 kilómetros de largo.

Ya en mayo de 2019, como reveló EL UNIVERSAL, la filial mexicana de la española Tyspa, a la que Fonatur contrató por 60 millones de pesos, señaló que “previo al inicio de las obras y en total cumplimiento con la normatividad ambiental vigente” se debe contar con “el instrumento de política ambiental [MIA] (...) para cada uno de los siete tramos del Tren Maya”.

Una MIA es un estudio sobre los efectos que puede tener una obra sobre el medio ambiente y la salud humana, y precisa las medidas preventivas que podrían minimizarlos. Se presenta ante la Semarnat, que decide si permite o no el proyecto antes de iniciar las obras.

“Este es el instrumento más importante de la política ambiental y su razón de ser es preventiva”, argumenta Raúl Arriaga, de la Academia Mexicana de Impacto Ambiental y consultor para grandes proyectos en su empresa GDT Ambiental: “Es contrario a la ley arrancar las obras antes de estar autorizado, tener

planes de manejo aprobados por la autoridad y que haya un supervisor ambiental que te vigile”.

Se preguntó a Fonatur sobre los permisos, pero contestó que, por la veda electoral de la revocación de mandato, no podían dar información.

Aunque se haya afirmado que las autorizaciones para una carretera pueden servir para un tren, la propia MIA de los tramos 1, 2 y 3 del Tren Maya lo contradice. En su análisis se lee que “es obvia la diferencia entre las vías del tren con las carreteras (...) difieren en muchos de los aspectos que influyen en sus impactos”.

Las prisas son malas consejeras

La urgencia por acabar el Tren Maya antes de dejar Palacio Nacional es más que evidente. El Jefe del Ejecutivo federal acude cada dos meses a supervisar las obras y en noviembre de 2021 se publicó un acuerdo presidencial por el que los proyectos considerados prioritarios no siguen las mismas reglas que el resto.

Su punto central es que si una de estas obras ingresa una solicitud de permiso a cualquier dependencia de gobierno, por ejemplo, una MIA en la Semarnat, se considerará aprobada sólo cinco días después y contará con una vigencia de un año, plazo que podrán usar para obtener el permiso definitivo. El objetivo declarado es acelerar el Tren Maya.

Si tomamos como ejemplo los primeros tramos del tren, el gobierno se está ahorrando medio año de trámite para la aprobación, más los meses que se tardase en realizar la MIA.

“El acuerdo hace que las evaluaciones de impacto ambiental pierdan sentido con una política de hechos consumados que erosiona el Estado de derecho”, argumenta Xavier Martínez, director operativo del Centro Mexicano de Derecho Ambiental.

“¿Alguien cree que un año después, con las obras avanzadas, le van a decir a la gente del Tren Maya que lo están haciendo mal y tienen que echar todo para atrás? Y en ese caso, ¿cómo van a volver todo a su estado anterior?”

El tramo 7, el que más preocupa a ecologistas, es uno de los que queda por iniciar. El más largo de la ruta, con 287 kilómetros, irá de

Bacalar a Escárcega y atravesará la selva de Calakmul y su reserva de la biosfera.

EL UNIVERSAL reveló en junio de 2021 que Fonatur eliminó páginas del *Ánalisis Costo Beneficio* que debe presentarse para pedir financiación y que aconsejaban no construirlo, ya que, “desde una perspectiva técnica, sería posible diseñar un pretrazo, pero con un gran costo, alto impacto ambiental y social, demasiado complejo para proyectar”.

López Obrador ha anunciado que los militares, cuando finalicen el Aeropuerto Internacional *Felipe Ángeles*, el 22 de marzo de 2022, se irán a comenzar los tramos 6 y 7. Si realmente quieren acabar todo el Tren Maya antes de diciembre de 2023, les da un total de 21 meses para construir 541 kilómetros de nuevas vías.

Un mal precedente es una de las últimas auditorías realizadas al proyecto, en la que puede leerse que “la Procuraduría Federal de Protección Ambiental no inspeccionó las obras por la omisión de una estrategia de inspección, que han generado afectaciones a la flora, fauna, suelo, aire e hidrología subterránea por la rehabilitación de vía férrea”.

Como le gusta decir a López Obrador: “Al margen de la ley, nada; por encima de la ley, nadie”. Salvo que sea el Tren Maya •

XAVIER MARTÍNEZ

Centro Mexicano de Derecho Ambiental

“¿Alguien ve posible que tras un año de obras le digan a la gente del Tren Maya que lo construyen mal y deben echarlo atrás?”

EL DATO



El Tren Maya se proyectó por 156 mil mdp; ya va por 200 mil mdp y se estima que seguirá subiendo.



El 5 de marzo de 2021, el presidente Andrés Manuel López Obrador inauguró las obras del tramo 5 del Tren Maya, sin que haya, hasta la fecha, una manifestación de impacto ambiental ingresada en la Semarnat.

"NO DEBEN COMENZAR SIN AUTORIZACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL"



Previamente a cualquier consideración se debe dejar en claro que en base a la magnitud de las intervenciones consideradas y a la experiencia adquirida en los Tramos 1, 2, y 3 se desaconseja enfáticamente recurrir a la gestión del resolutivo de exención de impacto ambiental, el cual no sería admisible al estarse incorporando a la carretera existente la infraestructura del TM. En segundo lugar se debe establecer con total claridad a quien corresponde dar cumplimiento a la ejecución técnica de los instrumentos normativos

Documentos de advertencia. Una asesoría de la ONU sobre el tramo 5 y la manifestación de impacto ambiental del tramo 4 advertían a los promotores del Tren Maya que para comenzar las obras requerían permisos ambientales.



Se tiene previsto que los trabajos de construcción inicien una vez obtenidas las autorizaciones en materia de impacto ambiental. La duración para la ejecución de las obras incluidas las pruebas de infraestructura y equipo es de aproximadamente 3 años.



En la carretera Kantunil-Cancún, realizaremos la apertura de nuevos frentes de trabajo con el levantamiento de la carretera antigua.

Cada lunes, en la conferencia de prensa de Andrés Manuel López Obrador, se exhiben videos en los que se presume el avance de las obras en los tramos 4 y 5.

