



**RESPUESTA DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

**PETICIÓN SEM-22-002
(TREN MAYA)**

**PRESENTADA ANTE EL SECRETARIADO DE LA COMISIÓN PARA LA COOPERACIÓN
AMBIENTAL EN TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 24.27.4 DEL TRATADO ENTRE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y CANADÁ (T-
MEC)**

Ciudad de México, a 30 de enero de 2023.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

GLOSARIO	ii
ÍNDICE DE ANEXOS DOCUMENTALES	iii
A. ANTECEDENTES	1
B. RESPUESTA DE PARTE DE MÉXICO CONFORME AL ARTÍCULO 24.27 (4) DEL T-MEC.	2
(a) Si el asunto en cuestión es materia de un procedimiento judicial o administrativo pendiente de resolución, en cuyo caso el Secretariado CCA no continuará con el trámite.	2
i) La supuesta ejecución de trabajos de desmonte, nivelación, y relleno del Tramo 5 Sur del Proyecto sin haber evaluado y emitido de manera previa las autorizaciones ambientales correspondiente.	2
ii) La manera de evaluar y autorizar el Tramo 5 Sur del Proyecto:	10
iii) La fragmentación del Proyecto:	11
iv) 13	
v) La supuesta omisión de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente de llevar a cabo sus funciones.	13
(b) Cualquier otra información que la Parte desee proporcionar.	14
C. CONCLUSIONES.	18

GLOSARIO

Término	Significado
ACA	Acuerdo en Materia de Cooperación Ambiental entre los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos, de los Estados Unidos de América y de Canadá.
ACUERDO	Acuerdo por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional.
CCA	Comisión para la Cooperación Ambiental.
CONAGUA	Comisión Nacional del Agua.
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
CPF	Código Penal Federal.
DGIRA	Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental.
DGGFSOE	Dirección General de Gestión Forestal, Suelos y Ordenamiento Ecológico.
LAN	Ley de Aguas Nacionales.
LGEEPA	Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
LGDFS	Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable.
LGTAIP	Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
LGVS	Ley General de Vida Silvestre.
MÉXICO	Estados Unidos Mexicanos.
PETICIÓN TREN MAYA	Petición SEM-22-002 (Tren Maya), presentada ante la Comisión para la Cooperación Ambiental el 21 de octubre de 2022.
PETICIONARIAS	Organizaciones Moce Yax Cuxtal, A.C., Jaguar Wild Center, A.C. y Grupo Gema del Mayab, A.C., quienes acreditaron su existencia legal y las personas físicas de identidad reservada.
PROFEPA	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.
PROTOCOLO	Protocolo por el que se sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos de América, los Estados Unidos Mexicanos y Canadá.
PROYECTO	Tren Maya Tramo 5 Sur
RI-SEMARNAT	Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de julio de 2022.
SEMARNAT	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
T-MEC	Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá.

ÍNDICE DE ANEXOS DOCUMENTALES

Anexo	Descripción del documento
MX-001	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
MX-002	Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
MX-003	Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable.
MX-004	Ley de Aguas Nacionales.
MX-005	Acuerdo por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarias y estratégicas para el desarrollo nacional.
MX-006	Autorización Provisional en materia de Impacto Ambiental
MX-007	Autorización Provisional en materia de Cambio de Uso de Suelo
MX-008	Manifestación de Impacto Ambiental Regional
MX-009	Resolución de Autorización de Impacto Ambiental
MX-010	Solicitud de Autorización "CUS Tren Maya Tramo 5"
MX-011	Autorización Definitiva en materia de Cambio de Uso de Suelo
MX-012	Oficio No. SRA/DGIRA/DG-00145-23
MX-013	Oficio No. SPARN/DGGFEOE/ 418/0052/2023
MX-014	Ley General de Vida Silvestre
MX-015	Estado procesal de los juicios en los que forma parte la SEMARNAT
MX-016	Información Juicios de Amparo informados por la SEMARNAT
MX-017	Estado procesal de los juicios en los que forma parte FONATUR TREN MAYA
MX-018	Información de los Juicios de Amparo informados por FONATUR Tren Maya S.A. DE C.V.
MX-019	Oficio No. B00.7.01.-010

A. ANTECEDENTES

1. El 21 de julio de 2022, las organizaciones Moce Yax Cuxtal A.C., Grupo Gema del Mayab A.C., Red de Formadores Socio Ambientales, Sélvame del Tren, Cenotes Urbanos, Jaguar Wild Center A.C., y 18 personas, quienes en términos del artículo 16.(1) del Acuerdo de Cooperación Ambiental (**ACA**) solicitaron la reserva de su identidad, presentaron una Petición ante el Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (**Secretariado CCA**), de conformidad con el Artículo 24.27 (1) del Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (**T-MEC**).
2. En dicha Petición se aseveró que las autoridades ambientales mexicanas incurrieron en la omisión de aplicar efectivamente la legislación ambiental con relación a la construcción del Tramo 5 Sur del Proyecto Tren Maya (**El Proyecto**), el cual atravesará los Municipios de Solidaridad y Tulum, del Estado de Quintana Roo.
3. Con base en lo señalado en el escrito de Petición, se advierte de manera puntual que, las Peticionarias aseguran que las autoridades ambientales mexicanas dejaron de aplicar la legislación ambiental en lo que se refiere a: **1.** La ejecución de trabajos de desmonte, nivelación, y relleno del Tramo 5 Sur del Proyecto sin haber evaluado y emitido de manera previa las autorizaciones ambientales correspondiente, y **2.** En la manera de evaluar y autorizar el Proyecto¹.
4. Derivado del examen realizado a la Petición, el Secretariado CCA en la Determinación A24.27(2)(3)/SEM/22-002/08/DET emitida el 22 de agosto de 2022, concluyó que la Petición no cumplía con los requisitos de admisibilidad señalados en el artículo 24.27 (2) del T-MEC; no obstante, solicitó las Peticionarias la presentación de una Petición Revisada en un plazo de 60 días naturales, en la cual se incluyera la siguiente información: 1. Estatus jurídico de las organizaciones firmantes de la Petición; 2. Copia electrónica de los documentos de carácter técnico señalados en su escrito; 3. Información referente a las denuncias populares y recursos que se hayan presentado en torno al asunto en cuestión, y 4. Cualquier otra información relación que diera sustento a la petición.²
5. En atención al requerimiento realizado por el Secretariado CCA, el 21 de octubre del año 2022, las Peticionarias presentaron una Petición Revisada, misma que fue examinada por el Secretariado CCA, quien a través de su Determinación A24.27(2)(3)/SEM/22-002/18/DET señaló que ésta cumplía con los requisitos de admisibilidad y requirió al Gobierno de México la presentación de una Respuesta de Parte sobre la aplicación de las siguientes disposiciones legales:
 - a) Artículo 4, párrafos quinto y sexto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (**CPEUM**);
 - b) Artículos 5 fracciones III, VIII y XI, 15 fracción XII, 28 fracciones I y VII, 34, 162, 170, 189, 192, 193 y 194 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (**LGEEPA**);
 - c) Artículos 93, 97, 154 y 155 fracciones VII y XII de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable (**LGDFS**);
 - d) Artículos 5 fracción I, 58 inciso a) y 107 de la Ley General de Vida Silvestre (**LGVS**);

1 Escrito de Petición, p. 2.

2 Determinación A24.27(2)(3)/SEM/22-002/08/DET, pp- 21-22, párr. 83-84.

- e) Artículos 7 Bis fracción I y 14 Bis 5 fracciones I, IX y XX de la Ley de Aguas Nacionales (**LAN**); y
- f) Artículo 418 fracciones I y III del Código Penal Federal (**CPF**).

B. RESPUESTA DE PARTE DE MÉXICO CONFORME AL ARTÍCULO 24.27 (4) DEL T-MEC.

6. Tal y como refiere el Secretariado CCA en la Determinación, mediante la cual requiere la presentación de una Respuesta de Parte al Gobierno de México, el T-MEC entró en vigor el 1º de julio de 2020;³ lo anterior, de conformidad con el Protocolo por el que se sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos de América, los Estados Unidos Mexicanos y Canadá (**Protocolo**). Con base en el artículo 24.27 (4) del T-MEC, se presenta al Secretariado CCA la Respuesta de Parte correspondiente:⁴

(a) Si el asunto en cuestión es materia de un procedimiento judicial o administrativo pendiente de resolución, en cuyo caso el Secretariado CCA no continuará con el trámite.

i) La supuesta ejecución de trabajos de desmonte, nivelación, y relleno del Tramo 5 Sur del Proyecto sin haber evaluado y emitido de manera previa las autorizaciones ambientales correspondientes.

- **Evaluación de Impacto Ambiental (AIA).**

7. Las Peticionarias aseguran que México incurrió en la falta de aplicación efectiva de su legislación ambiental con respecto a la construcción del Tramo 5 sur del Proyecto “Tren Maya”, específicamente en lo que se refiere a la ejecución de los trabajos de desmonte, nivelación y relleno del tramo 5 Sur sin haber “evaluado y emitido de manera previa las autorizaciones ambientales correspondientes”.⁵

8. Al respecto, se informa al Secretariado CCA que el 22 de noviembre de 2021 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el “*ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional*”⁶(**El Acuerdo**), el cual señala lo siguiente:

ARTICULO PRIMERO.-Se declara de interés público y seguridad nacional la realización de proyectos y obras a cargo del Gobierno de México asociados a infraestructura de los sectores comunicaciones, telecomunicaciones, aduanero, fronterizo, hidráulico, hídrico, medio ambiente, turístico, salud, vías férreas, ferrocarriles en todas sus modalidades energético, puertos, aeropuertos y aquellos que, por su objeto, características, naturaleza, complejidad y magnitud, se consideren prioritarios y/o estratégicos para el desarrollo nacional.

3 Determinación A24.27 (2)(3)/SEM/22-002/18/DET, p. 1, párr. 1.

4 La información vertida en la presente respuesta fue proporcionada por diferentes unidades administrativas y órganos desconcentrados de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), así como la presentada por FONATUR TREN MAYA, S.A. DE C.V.

5 Determinación A24.27 (2)(3)/SEM/22-002/18/DET, p. 1, párr. 2.

6 MX-005.

ARTICULO SEGUNDO.- Se instruye 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 a que se refiere el artículo anterior, y con ello garantizar su ejecución oportuna, el beneficio social esperado y el ejercicio de los presupuestos autorizados.

La autorización provisional será emitida en un plazo máximo de cinco días hábiles contados a partir de la presentación de la solicitud correspondiente. Transcurrido dicho plazo sin que se emita una autorización provisional expresa, se considerará resuelta en sentido positivo.

ARTICULO TERCERO. La autorización provisional tendrá una vigencia de doce meses, contados a partir de su emisión, periodo en el cual se deberá obtener, conforme a las disposiciones aplicables, la autorización definitiva.

9. De conformidad con las disposiciones señaladas en dicho Acuerdo, el 1 de diciembre de 2021, FONATUR TREN MAYA, S.A. DE C.V. (**El Promovente**), ingresó a la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental (**DGIRA**) el escrito de fecha 30 de noviembre del mismo año, mediante el cual solicitó el otorgamiento de la **Autorización Provisional** para realizar las obras y/o actividades del proyecto denominado **“AIA Tren Maya Tramo 5”**, el cual consiste en la construcción y operación de infraestructura ferroviaria y obras complementarias al mismo.

10. La DGIRA en su análisis concluyó que la solicitud realizada por el Promovente se ajustaba a lo dispuesto en el Artículo Segundo del Acuerdo al que se hace referencia; por tal razón, a través del oficio **SGPA/DGIRA/DG-05891-21** del 7 de diciembre de 2021, se emitió la Autorización Provisional en favor del Promovente para la realización de las obras y actividades del Proyecto, dentro de las cuales se incluía la realización de: estudios y proyectos previos de factibilidad, incluidos la mecánica de suelo, topografía, estudios hidrológicos; la preparación del sitio, incluida la implementación de programas de rescate y reubicación de flora y fauna, el trazo en campo del eje de la vía férrea, el desmonte, despalme, relleno y nivelación, entre otras.⁷

11. En la Autorización Provisional se estableció como condición, la obligación del Promovente de obtener la Autorización de Impacto Ambiental Definitiva del Proyecto, en un plazo no mayor de 12 meses, contados a partir del día siguiente a la fecha en la que se llevó a cabo notificación del oficio de mérito.

12. Con base en lo anterior, el Promovente se encontraba en condiciones para dar inicio a las obras y actividades referentes a la construcción y operación de infraestructura ferroviaria y obras complementarias relativas al Tramo 5 Sur del Tren Maya; lo anterior, tomando en consideración las diversas condicionantes establecidas en el referido oficio **SGPA/DGIRA/DG-05891-21**, entre las cuales se encuentran las siguientes⁸:

A. Cumplir con cada uno de los instrumentos jurídicos y de planeación aplicables al Proyecto, no afecte la estructura y funcionamiento ambiental, y demuestre mediante un análisis técnico que no pone en riesgo el equilibrio ecológico del área de afectación directa y su área de influencia.

B. Observar en el desarrollo de cualquier obra o actividad relacionada con el Proyecto, la implementación de las medidas de prevención, mitigación y compensación

⁷ MX-006, p. 12.

⁸ *Ibidem*, pp. 12-21.

las que sean suficientes y adecuadas para prevenir, evitar o minimizar los posibles impactos relacionados con el Proyecto, entre las que se señalan, mas no limitan, las siguientes:

- Rescate y reubicación de flora y fauna.
- Monitoreo de fauna.
- Diseño, Construcción y Monitoreo de Pasos de fauna.
- Reforestación.
- Manejo de residuos de manejo especial, sólidos urbanos y peligrosos.
- Acciones de Conservación de suelos.
- Mantenimiento de maquinaria y equipo.
- Educación Ambiental.
- Supervisión Ambiental.
- Generar bitácoras de cumplimiento de las medidas aplicadas.
- Prevención, mitigación y manejo de contingencias ambientales (calidad del aire).
- Acciones de Gestión Hídrica Integral.

13. En cumplimiento a la obligación establecida al Promovente a través del citado oficio **SGPA/DGIRA/DG-05891-21**, para obtener la Autorización de Impacto Ambiental Definitiva del Proyecto en un plazo no mayor de 12 meses, se informa al Secretariado CCA que, el día 17 de mayo de 2022, el Promovente ingresó a la DGIRA el escrito número FTM/AZH/519/2022 de fecha 16 de mayo de 2022, mediante el cual presentó el trámite denominado **SEMARNAT-04-003-A Recepción, evaluación y resolución de la Manifestación de Impacto Ambiental** en su modalidad Regional (**MIA-R**), que no incluye actividad altamente riesgosa, correspondiente al proyecto “Manifestación de Impacto Ambiental modalidad Regional del proyecto Tren Maya Tramo 5 Sur”, de conformidad con el artículo 28 párrafo primero, fracciones I, VII y IX, 30, 35 párrafos primero, segundo y último de la LGEEPA, el cual fue registrado con la clave **23QR2022V0020**.

14. Derivado de lo anterior, el 18 de mayo de 2022, en cumplimiento a lo establecido en la fracción I del artículo 34 de la LGEEPA y 37 de su Reglamento en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental (**REIA**), la DGIRA emitió a través de la PUBLICACIÓN No. DGIRA/22/22, Año XX de la Gaceta Ecológica extraordinaria y en la página electrónica del portal de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (**SEMARNAT**), el listado de las solicitudes de autorización de los proyectos sometidos al procedimiento de EIA, entre los cuales se incluyó el ingreso del **Proyecto**.

15. Posteriormente, con fecha 19 de mayo de 2022, ingresó en la entonces Delegación Federal, ahora Oficina de Representación de la SEMARNAT, en el Estado de Quintana Roo, un escrito sin número ni fecha, el cual fue remitido el mismo día, vía correo electrónico, por aquella Oficina de Representación a la DGIRA. En el escrito de referencia, un integrante de la comunidad del Municipio de Solidaridad, en el Estado de Quintana Roo, presuntamente afectado por la realización del Proyecto, por su propio derecho, solicitó que el Proyecto se sometiera al Proceso de Consulta Pública y Reunión Pública de Información.

16. En seguimiento a lo solicitado, la DGIRA mediante los oficios número **SGPA/DGIRA/DG-03146-22** y **SGPA/DGIRA/DG-03147-22**, ambos de fecha 19 de mayo de 2022, hizo del conocimiento del solicitante, así como del Promovente del Proyecto,

respectivamente, que la MIA-R del Proyecto había sido puesta a Consulta Pública, la cual se realizaría durante el periodo del 23 de mayo al 17 junio de 2022; asimismo, hizo del conocimiento a la Oficina de Representación de la SEMARNAT en el Estado de Quintana Roo, mediante oficio número **SGPA/DGIRA/DG-03148**, que debía poner a disposición de la ciudadanía para su consulta la MIA del Proyecto. De igual manera, dio a conocer en la Gaceta Ecológica, a través de la Publicación No. DGIRA/23/22, Año XX, el inicio de “Consulta Pública” del Proyecto, cuya realización fue del 23 de mayo al 17 de junio de 2022.

17. Con la finalidad de llevar a cabo la Consulta Pública, la DGIRA requirió al Promovente la publicación del extracto del Proyecto en un periódico de amplia circulación en el Estado de Quintana Roo, a fin de que cualquier persona interesada pudiera proponer el establecimiento de medidas de prevención y mitigación adicionales, así como las que considerara pertinentes, de conformidad con el artículo 34 fracción IV de la LGEEPA y 41 fracción III de su REIA.

18. El 20 y 23 de mayo de 2022, el promovente presentó los diversos oficios número **FTM/AZH/557/2022** y **FTM/AZH/00577/2022**, respectivamente, a través de los cuales ingresó las páginas originales de los periódicos denominados “Por Esto” y “La Jornada”, en los cuales se publicó el extracto del Proyecto, tanto en el Estado de Quintana Roo como a nivel nacional.

19. Durante el plazo de Consulta Pública, de conformidad con lo señalado en la fracción IV del artículo 34 de la LGEEPA, así como en el artículo 41 fracción III de su REIA, la Oficina de Representación de la SEMARNAT en el Estado de Quintana Roo, recibió 524 observaciones mediante el registro de cuestionarios y 30 observaciones ingresadas por otros medios; por lo que en términos del artículos 34 fracciones IV y V de la LGEEPA y 41 fracciones III y IV del REIA, se presentaron los principales comentarios del Proceso de Consulta Pública ante las oficinas centrales de la SEMARNAT, los cuales se encuentran consignados en el Resultado XIV del oficio número **SGPA/DGIRA/DG-03703-22**.⁹ Lo anterior, teniendo en cuenta que varios de los comentarios eran repetitivos.

20. Con relación a la Reunión Pública de Información, de acuerdo con la ubicación y las características del Proyecto, de conformidad con los artículos 34 fracción III de la LGEEPA y 43 primer párrafo de su REIA, se llevó a cabo en coordinación con las autoridades locales. Para tal efecto, el 02 de junio de 2022, a través de la Gaceta Ecológica, año XIX en la Publicación No. DGIRA/025/22, la DGIRA publicó la Convocatoria para la celebración de la Reunión Pública de Información, la cual tuvo verificativo el día 07 de junio de 2022, en términos de lo señalado en el artículo 43 fracción II del REIA.

21. La Reunión Pública de Información se llevó a cabo en la “Casa Ejidal” del Ejido Jacinto Pat, ubicado en Carretera Federal Tulum-Cancún Km 124 s/n, municipio de Tulum, Quintana Roo. De dicha reunión se levantó el Acta Circunstanciada correspondiente, en la que se registró la participación de 18 ponentes, 72 formatos de preguntas y 351 asistentes. En términos de lo señalado en los artículos 41 fracción IV y 43 del REIA, el proceso de Reunión Pública de Información y los resultados de las observaciones formuladas fueron consignadas en el resolutivo 7 del Oficio número SGPA/DGIRA/DG-03703-22. Teniendo en cuenta lo señalado en la fracción V del artículo

⁹ MX-009.

43 del REIA, la DGIRA anexó al expediente administrativo las observaciones escritas presentadas en la Reunión Pública de Información.

22. Una vez, desarrollados los procesos anteriores, la DGIRA llevó a cabo el análisis de la descripción de las obras y actividades y, en su caso los programas o planes parciales de desarrollo; la vinculación con los otros instrumentos de planeación y ordenamientos jurídicos aplicables; la descripción del sistema ambiental regional y señalamiento de tendencias del desarrollo y deterioro de la región; la identificación, descripción y evaluación de los impactos ambientales, acumulativos y residuales del sistema ambiental regional; los pronósticos ambientales regionales y, en su caso, evaluación de alternativas, y la identificación de los instrumentos metodológicos y elementos técnicos que sustentan los resultados de la manifestación de impacto ambiental, presentada en la MIA-R del Proyecto, en términos de lo señalado en los artículos 35 de la LGEEPA y 13 fracciones II a la VII del REIA.¹⁰

23. Con base en el análisis realizado, la DGIRA mediante su oficio número **SGPA/DGIRA/DG-03703-22**, de fecha 20 de junio de 2022, resolvió emitir la Autorización de Impacto Ambiental modalidad Regional del Proyecto con pretendida ubicación en los Municipios de Solidaridad y Tulum en el Estado de Quintana Roo. Para su consulta, se informa al Secretariado CCA que las características técnicas del Proyecto autorizado se describen en el Considerando 10 del oficio de referencia y de manera detallada en el Capítulo II de la MIA-R¹¹.

24. Para la ejecución de las obras o la realización de las actividades del Proyecto, en el resolutivo Octavo del oficio de mérito, en términos de lo dispuesto en la fracción II del párrafo cuarto del artículo 35 de la LGEEPA y 47 primer párrafo del REIA, se estableció que la operación, mantenimiento y abandono de las obras autorizadas, estaban sujetas a la descripción contenida en la MIA-R, así como conforme a las diversas condicionantes enunciadas en dicho resolutivo.¹²

25. Por lo expuesto, se informa al Secretariado CCA que, las obras y actividades del Tramo 5 Sur del Tren Maya, se han realizado conforme a la legislación mexicana y que las autoridades ambientales no han sido omisas en la aplicación de los artículos 4º párrafos cuarto y quinto de la CPEUM, y 5 fracciones III, VIII y XI, 15 fracción XII, 28 fracciones I y VII, y 34 de la LGEEPA.

26. Aunado a lo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 24.27 (3) (a), del T-MEC, se informa al Secretariado CCA que actualmente se encuentran substanciándose diversos juicios de amparo ante los órganos jurisdiccionales del Poder Judicial de la Federación, con relación a la construcción del Tramo 5 Sur del Tren Maya, dentro de los cuales se señala como acto reclamado: **La supuesta ejecución de trabajos de desmonte, nivelación, y relleno del Tramo 5 Sur del Proyecto sin haber evaluado y emitido de manera previa las autorizaciones ambientales correspondientes.** Para su análisis, se envía la información sobre el estado que guardan los juicios de amparo a los que se hacen referencia.¹³

¹⁰ MX-008.

¹¹ MX-008 y MX-009.

¹² MX-009.

¹³ MX-015 y MX-017.

27. En este contexto, es de destacar que en México, el Poder Judicial de la Federación es el órgano encargado de impartir justicia, velando por la aplicación efectiva de leyes y reglamentos preestablecidos.

28. Por lo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 24.27 (3) (a), del T-MEC, se solicita al Secretariado CCA no continuar con el trámite de la Petición.

- **Autorización en materia de Cambio de Uso de Suelo**

29. El 30 de noviembre de 2021, FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. solicitó a la Dirección General de Gestión Forestal, Suelos y Ordenamiento Ecológico (**DGGFSOE**) la Autorización Provisional del proyecto denominado **“CUS Tren Maya Tramo 5”**¹⁴. Dicha solicitud fue autorizada de manera provisional mediante oficio número **SGPA/DGGFS/712/2070/21**¹⁵ de fecha 08 de diciembre de 2021, de conformidad con lo establecido en el artículo Primero del Acuerdo¹⁶, toda vez que en éste se señala que, se declara de interés público y seguridad nacional la realización de proyectos y obras a cargo del Gobierno de México asociados a infraestructura de los sectores comunicaciones, telecomunicaciones, aduanero, fronterizo, hidráulico, hídrico, medio ambiente, turístico, salud, vías férreas, ferrocarriles en todas sus modalidades energético, puertos, aeropuertos y aquellos que, por su objeto, características, naturaleza, complejidad y magnitud, se consideren prioritarios y/o estratégicos para el desarrollo nacional.

30. Con base en lo anterior, la DGGFSOE realizó el análisis de la solicitud presentada por el Promovente y advirtió que el Tramo 5 Sur formaba parte del Proyecto Integral Tren Maya, consistente en un circuito cuya trayectoria involucra los Estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, que interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán, a desarrollarse en su mayor parte en derechos de vía de obras lineales ya existentes, como vías férreas, carreteras y líneas eléctricas.

31. Por tal razón, la DGGFSOE en el mencionado oficio **SGPA/DGGFS/712/2070/21** determinó que el Tramo 5 Sur se adecuaba a lo señalado en el Artículo Segundo del Acuerdo y bajo esta consideración emitió la Autorización Provisional de Cambio de Uso de Suelo. En dicha autorización, estableció la obligación de cumplir con cada uno de los instrumentos jurídicos y de planeación aplicables a las obras y actividades del Proyecto descritas en la solicitud realizada por el Promovente, con el fin de evitar un desequilibrio ecológico grave durante su desarrollo; asimismo, estableció la obligación de realizar una compensación ambiental, para que se llevarán a cabo acciones de restauración de los ecosistemas que podrían verse afectados.

32. De la misma manera, en el oficio de referencia, se determinó la obligación de implementar medidas de prevención, mitigación y compensación para prevenir y evitar los posibles daños ambientales que pudieran generarse durante la ejecución de las obras y actividades relacionadas con el Proyecto, dentro de las cuales se señalaron de manera enunciativa, más no limitativa las siguientes:

¹⁴ MX-010

¹⁵ MX-007

¹⁶ MX-005.

- La acreditación de que es el propietario o poseedor o que demuestre tener el derecho para realizar el cambio de uso de suelo en terrenos forestales en el o los predios que podría afectar;
- El Estudio Técnico Justificativo que garantice los criterios de excepcionalidad relativos a que se mantenga la biodiversidad de los ecosistemas que se verán afectados, que la erosión de los suelos y que la capacidad de almacenamiento de carbono, el deterioro de la calidad del agua o la disminución en su captación se mitigue en las áreas afectadas por la remoción de la vegetación forestal debido al Proyecto, así como los servicios ambientales que se verán afectados por el cambio de uso de suelo;
- Durante la ejecución del Proyecto el cumplimiento a los preceptos establecidos en los ordenamientos jurídicos aplicables, tales como programas de ordenamiento ecológicos aplicables, las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones legales y reglamentarias aplicables;
- El depósito correspondiente al Fondo Forestal Mexicano, por concepto de compensación ambiental;
- La integración del programa de rescate y reubicación de especies de flora y fauna afectados y su adaptación de su nuevo hábitat;
- La estimación del almacenamiento de carbono del área sujeta a cambio de uso de suelo y elaborar un programa para su recuperación dentro de la cuenca donde se ubica el proyecto;
- La estimación de la erosión del suelo y el volumen de captación de agua que reduciría en el área de conservación de suelo y agua para su recuperación;
- La presentación de informes periódicos sobre la ejecución y desarrollo del Proyecto;
- La cuantificación de la volumetría por especies, número de individuos por especie y por predio que constituyan materias primas forestales derivadas del cambio de uso de suelo; y
- Todas las medidas de prevención y mitigación que aplique para el caso concreto en materia de cambio de uso de suelo en terrenos forestales.

33. De conformidad el Artículo Tercero del Acuerdo, se otorgó al Promovente un plazo no mayor a 12 meses, contados a partir del día siguiente de la notificación de la autorización, para obtener la Autorización Definitiva en materia de Cambio de Uso de Suelo.

34. Derivado de lo anterior, el 13 de septiembre de 2022, el Promovente del Proyecto ingresó a la DGGFSOE la solicitud de Autorización de Cambio de Uso de Suelo en terrenos forestales por una superficie de 413.19 hectáreas, para el desarrollo del proyecto denominado “Estudio Técnico Justificativo Tren Maya Tramo V Fase I Cancún – Tulum”, con ubicación en los Municipios de Benito Juárez, Puerto Morelos, Solidaridad y Tulum en el Estado de Quintana Roo.

35. En cumplimiento a lo señalado en los artículos 93 de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable (**LGDFS**) y 143 fracciones III, IV y V de su Reglamento, la DGGFSOE requirió a la Oficina de Representación de la SEMARNAT en el Estado de Quintana Roo, solicitar la opinión al Consejo Estatal Forestal sobre la viabilidad para el desarrollo del

Proyecto, así como realizar la visita técnica al o los predios forestales objeto de la solicitud; asimismo, mediante diversos oficios se solicitó la opinión técnica de la Dirección de Ordenamiento Ecológico (**DOE**), de la Comisión Nacional para Conocimiento y el Uso de la Biodiversidad (**CONABIO**), a la Dirección General de Vida Silvestre (**DGVS**), y con apoyo de la opinión presentada por cada uno de ellos, con fecha 15 de diciembre de 2022, a través del oficio **SPARN/DGGFSOE/418/1306/2022**¹⁷, resolvió autorizar por excepción al Promoviente el cambio de uso de suelo en terrenos forestales en una superficie de 413.19 hectáreas para el desarrollo del Proyecto denominado “Estudio Técnico Justificativo Tren Maya Tramo V fase I Cancún-Tulum”, con ubicación en los Municipios de Benito Juárez, Puerto Morelos, Solidaridad y Tulum en el Estado de Quintana Roo. En dicha autorización se establecieron diversas obligaciones, incluida el dar cumplimiento a las medidas de prevención y mitigación para reducir los impactos a la flora y la fauna que fueron señalados en el Estudio Técnico Justificativo.

36. Con base en lo antes expuesto, se informa al Secretariado CCA que, en apego al Acuerdo por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 2021, el proyecto denominado Estudio Técnico Justificativo Tren Maya Tramo V Fase I Cancún – Tulum, dio cumplimiento con lo establecido en el Artículo Tercero de dicho Acuerdo, ya que el proyecto cuenta actualmente con Autorización de Cambio de Uso de Suelo en terrenos forestales.

37. Ahora bien, por lo que se refiere a la aplicación del artículo 93 de la LGDFS, relativo a las excepciones bajo las cuales se podrá autorizar el cambio de uso del suelo en terrenos forestales, siempre y cuando se demuestre que la biodiversidad de los ecosistemas que se verán afectados se mantenga, y que la erosión de los suelos, la capacidad de almacenamiento de carbono, el deterioro de la calidad del agua o la disminución en su captación se mitiguen.

38. Se hace notar al Secretariado CCA que dichos terrenos forestales fueron evaluados con base en el “Estudio Técnico Justificativo Tren Maya Tramo V Fase I Cancún – Tulum”, la opinión del Consejo Estatal Forestal, el informe de la visita técnica realizada por la Oficina de Representación de la SEMARNAT en Quintana Roo, a los predios objeto de la solicitud de autorización de cambio de uso de suelo presentado por el Promoviente y en las opiniones realizadas por la DOE, la CONABIO y la DGVS¹⁸, buscando con ello regular la remoción de vegetación forestal y fomentar la conservación y protección de los ecosistemas forestales, mitigando las afectaciones que traería consigo dicha acción. Con lo anterior las autoridades ambientales mexicanas dieron cumplimiento efectivo a lo señalado en los artículos 4º párrafo quinto de la CPEUM; 5 fracción III, VIII y XI de la LGEEPA, y 5 fracción I y 58 a) de la LGVS.

39. También, es de señalar que en cumplimiento a lo dispuesto en dicho numeral, la DGGFSOE, previa emisión de la Autorización de Cambio de Uso de Suelo, realizó la consulta correspondiente al Consejo Estatal Forestal, el cual indicó el consenso con los

¹⁷ MX-011.

¹⁸ MX-011, pp. 35-55.

integrantes del Comité sobre la opinión del Proyecto, resultando favorable, tomando en consideración la información plasmada en el Estudio Técnico Justificativo.¹⁹

40. En lo relativo a la aplicación del artículo 97 de la LGDFS, se precisa al Secretariado CCA que, éste dispone la prohibición de otorgar autorizaciones de cambio de uso de suelo en aquellos casos donde la pérdida de la cubierta forestal fue ocasionada por incendio o tala, sin que hayan pasado 20 años y que se acredite a la Secretaría que la vegetación forestal afectada se ha regenerado, mediante los mecanismos que, para tal efecto se establezcan en el Reglamento de la LGDFS, disposición que en el caso concreto no resulta aplicable, toda vez que el cambio de uso de suelo autorizado para la ejecución del Proyecto se emitió en terrenos donde la vegetación existente fue catalogada como selva mediana subperennifolia y vegetación secundaria de selva mediana subperennifolia.²⁰

41. Ahora bien, en lo relativo a las condiciones de desmonte como causal de negativa para la autorización de cambio de uso de suelo, resulta importante reiterar que las actividades referentes a la elaboración de estudios y proyectos previos, preparación del sitio, construcción, mantenimiento y operación, incluidas la limpieza, acondicionamiento, desmonte y despalme, fueron autorizadas a través de la autorización provisional de cambio de uso de suelo emitida mediante el oficio número **SGPA/DGGFS/712/2070/21**²¹, de fecha 08 de diciembre de 2021, por la DGGFSOE.

42. Por lo expuesto, se informa al Secretariado CCA que, las obras y actividades del Tramo 5 Sur Tren Maya, se han realizado conforme a la legislación mexicana y que las autoridades ambientales no han sido omisas en la aplicación de los artículos 4º párrafos cuarto y quinto de la CPEUM; 5 fracciones III, VIII y XI, 15 fracción XII de la LGPA, y 93 y 94 de la LGDFS.

43. Aunado a lo anterior, se reitera al Secretariado CCA la existencia de diversos juicios de amparo relacionados con la construcción del “Tramo 5 Sur” del Tren Maya, los cuales se encuentran pendientes de resolución, en los cuales se señala como acto reclamado, **“La supuesta ejecución de trabajos de desmonte, nivelación, y relleno del Tramo 5 Sur del Proyecto sin haber evaluado y emitido de manera previa las autorizaciones ambientales correspondiente.”**²²

44. Por lo anterior, de conformidad con en el artículo 24.27 (3) (a), del T-MEC, se solicita al Secretariado CCA no continuar con el trámite de la Petición.

ii) La manera de evaluar y autorizar el Tramo 5 Sur del Proyecto:

45. Las Peticionarias hacen referencia al *Acuerdo mediante el cual se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional (El Acuerdo)*. Al respecto, se precisa que dicho Acuerdo fue emitido por el Presidente de la República en el en ejercicio de la facultad conferida en el artículo 89 fracción I de la CPEUM, con fundamento en los diversos 26 y

¹⁹ MX-011, p. 40.

²⁰ MX-008, Capítulo IV, p. 174.

²¹ MX-007, p. 3.

²² MX-015 y MX-017

90 de la propia Constitución; y 1o., 2o., 3o., 10, 11, 27, 29, 30, 30 Bis, 31, 32, 32 Bis, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 41 Bis y 42 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

46. El Acuerdo de mérito instruye 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 declaradas de interés público y seguridad nacional a cargo del Gobierno de México. Bajo este contexto, las autoridades ambientales mexicanas emitieron las autorizaciones ambientales provisionales y definitivas correspondientes, para el desarrollo y ejecución del Tramo 5 Sur del Tren Maya.

47. Sobre el particular, se informa al Secretariado CCA que actualmente existente diversos juicios de amparo, dentro de los cuales los actos reclamados giran en torno a la supuesta violación a las disposiciones constitucionales relativas a la protección de los derechos humanos, al medio ambiente sano y al acceso al agua, de conformidad con el artículo 4º párrafos quinto y sexto de la CPEUM. Asimismo, las quejas señalan que el Acuerdo viola los principios de prevención, precaución, progresividad y no regresión de los derechos humanos, y que a su vez, el desarrollo del Proyecto Tramo 5 Sur del Tren Maya, no puede catalogarse como de interés público o de seguridad nacional.²³

48. En este contexto, en tanto el Poder Judicial de la Federación, cuya naturaleza es autónoma y diversa a la del Poder Ejecutivo Federal, no resuelva los juicios de amparo en definitiva y determine si existe o no la supuesta violación a las disposiciones constitucionales relativas a la protección de los derechos humanos, como consecuencia de los actos reclamados; se solicita al Secretariado CCA no continuar con el trámite de la Petición de conformidad con lo establecido en el artículo 24.27 (3) (a), del T-MEC.

iii) La fragmentación del Proyecto:

49. Las Peticionarias aseguran que “Se hizo una indebida división o fragmentación del megaproyecto Tren Maya, para su evaluación, por lo que a pesar de la indebida fragmentación que se está realizando, no se debe olvidar su naturaleza como megaproyecto que pretende abarcar 5 Estados del país, cuyas divisiones o fragmentos, ahora denominados como tramos, tienen intrínseca y dependiente relación entre ellos y que, “Se debió evaluar de manera integral a todo el megaproyecto para poder identificar y evaluar los impactos significativos, acumulativos, sinérgicos, directos, indirectos y residuales, que se producirían de la interacción de todo el megaproyecto con las obras y actividades ya existentes en el o los ecosistemas afectados”.²⁴

50. Al respecto, se precisa que el ingreso del proyecto del Tren Maya al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, por secciones o tramos por separado, obedeció tanto a la magnitud de las longitudes y superficies de afectación de cada uno de ellos, como al número de Estados y Municipios por los que cruzará, al igual que al tamaño de cada uno de los Sistemas Ambientales Regionales (SAR) delimitados para cada tramo, tal y como se indica a continuación:

²³ MX-015 y MX-017

²⁴ Escrito de Petición, pp. 11-12.

TRAMOS	LONGITUD (KM)	SUPERFICIE (HA)	NÚMERO DE ESTADOS	NÚMERO DE MUNICIPIOS	SUPERFICIE DEL SAR
FASE I	638.81	2,668.26	4	25	13,817.96 km ²
TRAMO 4	239.538	1,437.228	2	11	9,371.83 km ²
TRAMO 5 NORTE	43.575	292.320	1	3	1,685.38 km ²
TRAMOS 5 SUR	67.667	516.758	1	2	1,891.31 km ²
TRAMO 6	255.50	1,505.04	1	4	1' 271,269.08 ha
TRAMO 7	255.36	1,163.65	2	3	11,393.67 km ²

51. De acuerdo con los datos de la tabla anterior, se puede observar que la cantidad de información a manejar y analizar en caso de que se hubiera presentado el proyecto en su totalidad en una sola Manifestación de Impacto Ambiental, habría implicado hacer una descripción y caracterización a nivel más general de los distintos componentes ambientales (suelo, agua, flora, fauna, geología, geohidrología, paisaje kárstico, entre otros), que abarcaran la totalidad del Sistema Ambiental Regional delimitado, ocultando de esta manera, procesos ecológicos, y rasgos o características ambientales importantes a menor escala, como sería el caso de la identificación y localización de estructuras kársticas, cuerpos o corrientes superficiales y subterráneas de agua, corredores biológicos, ecosistemas sensibles como humedales y sitios Ramsar, entre otros, presentes a lo largo del trazo del proyecto.

52. Por el contrario, presentado el Proyecto por tramos, permitió evitar que se presentaran los errores metodológicos antes mencionados, tanto en la elaboración y presentación de las Manifestaciones de Impacto Ambiental ingresadas, como en la evaluación técnica, ambiental y normativa del proyecto, realizada por la autoridad evaluadora.

53. Por otra parte, se precisa que, en toda Manifestación de Impacto Ambiental, ya sea modalidad particular o modalidad regional, se presentan y evalúan los impactos ambientales directos e indirectos que ocasionarán las obras y actividades de cada proyecto en evaluación, como en este caso, lo fueron los del Tren Maya en cada uno de sus tramos. De igual manera, es de señalarse que en toda Manifestación de Impacto Ambiental modalidad Regional, se considera la evaluación de los impactos ambientales no solamente regionales, sino también acumulativos y residuales (**conviene enfatizar que la normatividad ambiental mexicana, en el artículo 13 fracciones V y VI del REIA únicamente establece la obligación de evaluar los impactos ambientales acumulativos y residuales, no así los sinérgicos**) que ocasionará cada proyecto, en este caso, los del Tren Maya en todos y cada uno de sus tramos, con lo cual, no por haberse presentado el Tren Maya por tramos, se dejaron de considerar y evaluar los impactos ambientales acumulativos y residuales, así como las correspondientes estrategias propuestas para la prevención y mitigación de estos mismos impactos ambientales en un contexto regional no meramente puntual.

54. Considerando nuevamente los datos descritos en la tabla inicial, se puede observar que cada uno de los tramos presentados para la evaluación de Impacto Ambiental del

Tren Maya, cuentan con un Sistema Ambiental Regional bastante extenso, los cuales fueron delimitados con base en criterios ambientales, técnicos, normativos y antropogénicos, de acuerdo con la naturaleza y dimensiones del proyecto, así como la influencia de los impactos ambientales potenciales a generar por el mismo; con ello, se garantizó que la evaluación de impacto ambiental de cada uno de sus tramos, se considerarán obras y actividades diversas existentes en cada Sistema Ambiental Regional delimitado para cada caso, a fin de identificar y evaluar los impactos acumulativos potenciales a generarse en el contexto regional.

55. Aunado a lo anterior, se informa al Secretariado CCA que lo referente a la fragmentación del Proyecto en tramos, actualmente es materia en los juicios de amparo, en los cuales como acto reclamado se señala **“La indebida fragmentación del Proyecto Tren Maya”²⁵**. Por tal razón, se solicita al Secretariado CCA no continuar con el trámite de la Petición de conformidad con lo establecido en el artículo 24.27 (3) (a), del T-MEC.

iv) La supuesta omisión de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente de llevar a cabo sus funciones.

• **Denuncia Popular: Expediente PFPA/5.3/2C.28.2/00011-20**

56. Por cuanto hace a las denuncias populares referidas en la Petición, en el expediente PFPA/5.3/2C.28.2/00011-20, iniciado por la PROFEPA con motivo de la presentación de denuncias en el marco del artículo 189 de la LGEEPA, se ubicaron 37 denuncias del 7 de marzo del 2022, de personas que solicitaron el secreto de su identidad, razón por la que se les identifica como C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8, C9, C10, C11, C12, C13, C14, C15, C16, C17, C18, C19, C20, C21, C22, C23, C24, C25, C26, C27, C28, C29, C30, C31, C32, C33, C34, C35, C36 y C49, a éstas les recayó el Acuerdo de Acumulación del 17 de marzo de 2022.

57. De igual manera, se localizaron 6 denuncias del 16 de agosto de 2022, de diversos ciudadanos, a quienes se les identifica como C171, C175, C176, C177, C178 y C193, y que para su atención la PROFEPA emitió los Acuerdos de Acumulación del 23 y 24 del mismo mes y año. En dichos Acuerdos, se precisó el derecho de los denunciante a coadyuvar con dicha Procuraduría, en términos del artículo 193 de la LGEEPA. Tales actuaciones fueron notificadas a los denunciante mediante rotulón, y enviadas a los correos electrónicos señalados por los mismos.

58. Con fundamento en el artículo 192 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, el 17 de marzo y 23 de agosto de 2022, las denuncias referidas fueron remitidas a la Subprocuraduría de Recursos Naturales para que se consideraran en las acciones de inspección que se determinara llevar a cabo.

59. Cabe señalar, que dicha Subprocuraduría implementó el “Programa de Inspección Tren Maya en las materias de Impacto Ambiental, Forestal, Vida Silvestre y Fuentes de Contaminación”, el que prevé visitas en materia de impacto ambiental y forestal, en todos los Tramos del Proyecto, encaminadas a verificar las resoluciones emitidas por la SEMARNAT, así como a proveedores y contratistas relacionados con su construcción, y la verificación del cumplimiento de las medidas de seguridad, de urgente aplicación y

²⁵ MX-015 y MX-017

correctivas que en su caso se ordenen; a la fecha, como primera parte del Programa citado y tomando en cuenta la magnitud del Proyecto, se han practicado visitas a los Tramos 1, 2, 3 y 4, en las que se han conocido diversos hechos que son analizados para determinar la emisión de los Acuerdos de Emplazamiento correspondientes.

60. Por lo expuesto, se informa al Secretariado CCA que el procedimiento de denuncia popular señalado continúa desahogándose, es decir, se encuentra pendiente de resolución; de igual manera, se informa que Autoridades de la PROFEPA han sido señaladas como autoridades responsables en diversos Juicios de Amparo, los cuales se encuentran en trámite, dentro de los cuales se ha señalado como acto reclamado la supuesta omisión por parte de la PROFEPA en el ejercicio de sus funciones.

61. Por lo anterior, se hace notar al Secretariado que las cuestiones relativas a la aplicación de los artículos 4º, párrafos quinto y sexto de la CPEUM; 5 fracciones III, VIII y XI, 162, 170, 189, 192, 193 y 194 de la LGEEPA; 154 y 155 fracciones VII y XII de la LGDFS, 107 de la LGVS; y 418 fracciones I y III del CPF, son materia de diversos procedimientos administrativos y juicios pendientes de resolverse, mismos que guardan relación con aseveraciones centrales de la Petición y con la aplicación efectiva de dichos ordenamientos legales, cuya resolución también puede contribuir a resolver lo planteado en la Petición. Por tal razón, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24.27 (3) (a), del T-MEC, se solicita al Secretariado CCA no continuar con el trámite de la Petición.

(b) Cualquier otra información que la Parte desee proporcionar:

62. Las Peticionarias aseguran el *“Nulo estudio de riesgo por el transporte de combustibles y estaciones de servicio (gasolinas, otros hidrocarburos y gasolineras o estaciones de combustible). Pone en PELIGRO LA INTEGRIDAD Y HASTA LA VIDA de personas en caso de algún siniestro, el cual no fue reconocido ni establecido en la MIA-R, incumpliendo las disposiciones que le obligan a presentar toda la información y los estudios del conjunto de obras y actividades del megaproyecto para su evaluación integral.”*²⁶

63. Sobre el particular, es de precisar que para las actividades a que se hace referencia, se cuenta con Normas Oficiales Mexicanas que las regulan completamente, por lo que quienes pretendan llevarlas a cabo, deberán ajustarse estrictamente a las mismas, para ser autorizadas previamente por la autoridad competente.

64. En relación a lo anterior, en la Fase 1 del proyecto “Tren Maya” se indica que habrá tres lugares de almacenamiento de diésel para la operación de las locomotoras del proyecto en su conjunto: Mérida (5 depósitos de 60,000 litros de capacidad para un total de 300,000 litros), Escárcega (2 depósitos de 60,000 litros de capacidad para un total de 120,000 litros) y Tulum 4 depósitos de 60,000 litros de capacidad para un total de 240,000 litros); asimismo, se señala que, se apegará en su momento a las Normas Oficiales Mexicanas (NOM´s) existentes en la materia, con respecto a: ubicación, instalación, sistemas de distribución, bombas de trasiego, tuberías, recuperación de vapores, dispensarios y sistemas de carga, de acuerdo con lo que establece la NOM-005-ASEA-2016.

²⁶ Petición, p. 13.

65. De igual manera, las Peticionarias señalan la supuesta "**Amenaza al derecho humano al agua de las comunidades, ante la contaminación y las afectaciones irreversibles sobre los ríos subterráneos, cuevas, cenotes y el acuífero, en caso de algún colapso y fractura del suelo que conlleve al derrame de todo el combustible hacia el suelo altamente permeable**"²⁷.

66. Al respecto se precisa que, conforme a lo manifestado por el Promovente, la disponibilidad de agua en la Península de Yucatán se encuentra en función del volumen de agua almacenado en el subsuelo, en donde la recarga de aguas subterráneas depende en parte de la lámina de evapotranspiración, la que en años secos el balance hídrico anual presenta valores negativos y, en los años lluviosos el balance se vuelve positivo, algunas estimaciones sugieren que la recarga efectiva (es decir, el agua proveniente de la precipitación que alcanza el nivel freático) en la Península equivale aproximadamente al 23% de la precipitación media anual en años lluviosos, con valores negativos en años secos y con fluctuaciones entre 8 y - 8 en años promedio.

67. Particularmente, en la zona del Proyecto se encontró que las áreas con mayor recarga son aquellas que se caracterizan por tener una vegetación menos densa y más corta. De igual manera, las áreas de descarga están ubicadas cerca de la costa, donde el nivel freático es poco profundo como para facilitar el acceso de la vegetación y la captación de agua subterránea.

68. Conforme a lo antes señalado, es claro que la recarga del acuífero sobre el que descansará el Tramo 5 del Tren Maya, se lleva a cabo desde zonas más distantes a la de ubicación del Trazo del Proyecto, debido a la infiltración del agua precipitada y que se infiltra rápidamente debido a la naturaleza calcárea del suelo, y a la consecuente formación de corrientes subterráneas que descargan en la costa, por lo que en ese sentido, el volumen susceptible de ser alterado por el proyecto, no sería significativo con relación al volumen del flujo regional del acuífero de Yucatán y por lo que en ese sentido, no se prevé riesgo alguno sobre el derecho de las comunidades de acceso al agua.

69. Asimismo, el Promovente manifestó que durante el proceso constructivo se tomarán en cuenta las medidas preventivas necesarias, a fin de evitar la contaminación tanto de las aguas superficiales como las subterráneas, en ese sentido, se manifestó también que las estaciones de pasajeros "Playa del Carmen" y "Tulum" enviarán mediante un sistema de bombeo y la conexión respectiva, sus aguas residuales a las plantas de Tratamiento "Saastun-ha" y "Bicentenario" para recibir el tratamiento correspondiente junto con las aguas municipales.

70. Por otra parte, las peticionarias también aseguraron la "*Falta de información y estudios para el tratamiento de aguas residuales, ya que **confiesan** que no tienen definido el diseño de las plantas de tratamiento, recordando que uno de los principales causantes de la contaminación de los suelos y el acuífero, es el nulo o deficiente tratamiento de las aguas residuales.*"²⁸

71. Al respecto, en los oficios resolutivos de cada uno de los tramos autorizados, se condicionó al Promovente a la presentación de la descripción a detalle del tipo de plantas de tratamiento de aguas residuales (PTAR's) a construir y operar, de manera

²⁷ Petición, pág. 14.

²⁸ Petición, p. 14.

previa a su entrada en operación, a fin de garantizar en primer lugar, que efectivamente se lleve a cabo el tratamiento de las aguas residuales, y en segundo término, analizar la efectividad del tipo de tratamiento propuesto, lo cual deberá cumplir con una serie de requisitos establecidos en cada resolutivo para que se pueda autorizar, por lo que el proyecto no será un foco de contaminación de acuíferos y suelos. También se propuso la utilización de PTAR´s existentes y en operación, que den tratamiento a las aguas residuales generadas.

72. Las Peticionarias aseguraron también que *“Ninguna información sobre la disposición y suministro de agua para la operación del megaproyecto, toda vez que dicen que se pretenden alimentar de la red municipal, pero en esa zona de selva no hay infraestructura disponible, por lo que se tendrá que ejecutar otras obras que no están siendo evaluadas.”*²⁹

73. Sobre el particular, cabe hacer mención, en primer término, que debido a la naturaleza del Proyecto, éste no implica la realización de actividades productivas de algún tipo, ni de desarrollo habitacional o extractivas, que conlleven a alguna afectación a los cuerpos de agua que comprometan el comportamiento hidráulico de la región o la disponibilidad de dicho recurso.

74. Aunado a lo anterior, de acuerdo a lo manifestado por el Promovente, durante la etapa de preparación del sitio y construcción, el agua que sea requerida para la formación de terraplenes será obtenida a través de pipas, las cuales transportarán dicho líquido, de preferencia aguas tratadas, de sitios alejados de los frentes de trabajo, para ser utilizada en actividades de construcción; también se tiene considerado llevar a cabo campañas de concientización de los encargados de la obra para realizar un uso adecuado de este recurso.

75. Por otra parte, durante la fase de operación, dentro de las estaciones y del mismo Proyecto, se utilizarán muebles y accesorios ahorradores de agua, de tal manera que el uso de este recurso sea de la manera más eficiente; de igual modo, se llevarán a cabo acciones para determinar la factibilidad de captar el agua de lluvia y su posible reúso.

76. En materia de hábitat de especies, las Peticionarias aseveraron la **“Pérdida del hábitat de especies en peligro de extinción. El paso del Tren Maya sobre la selva maya de la Península de Yucatán pone en peligro de fragmentación los ecosistemas que son el hábitat de una gran cantidad de especies, varias de ellas en peligro de extinción, ya que con los pasos de fauna que se pretende implementar, no son suficientes para evitar la pérdida de su hábitat y el desplazamiento de las especies con las obras y nuevos proyectos inmobiliarios, comerciales, industriales y asentamientos irregulares asociados y motivados por el megaproyecto Tren Maya”**.³⁰

77. Al respecto, es de indicar que, proyecto Tren Maya en su conjunto (Fase 1, tramo 4, tramos 5 norte y sur, tramo 6 y tramo 7), prevé la construcción de 466 pasos de fauna y la habilitación de algunas obras de drenaje que tendrán el mismo fin, específicamente en el Tramo 5 Sur se pretende la construcción de treinta (30) pasos de fauna, así como seis (6) obras de drenaje, con lo cual se busca la interconectividad entre ecosistemas.

²⁹ Ídem.

³⁰ Petición, p. 14.

78. De acuerdo a lo manifestado por el Promovente en sus 6 manifestaciones, no se pretende el desarrollo de obras a lo largo del Proyecto que propicien el desplazamiento o pérdida de hábitats de la fauna, así como tampoco se pretende la creación de asentamientos irregulares, zonas industriales o proyectos inmobiliarios.

79. Las Peticionarias aseguran que *“Contrario al actuar de las autoridades responsables, con la emisión del Acuerdo y las “autorizaciones provisionales”, debe recordarse que el agua es un bien de dominio público federal, vital, vulnerable y finito, con valor social, económico y ambiental, cuya preservación en cantidad, calidad y sustentabilidad es tarea fundamental del Estado y la Sociedad, así como prioridad y asunto de seguridad nacional, por lo que la conservación, preservación, protección y restauración del agua en cantidad y calidad es un asunto de seguridad nacional. Por tanto, debe evitarse el aprovechamiento no sustentable y los efectos ecológicos.”*³¹

80. Sobre el particular, se precisa que la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) informó que respecto a la aplicación de los artículos 7 BIS fracción I y 14 BIS 5 fracciones I, IX y XX de la LAN, relativo al interés público, para evitar posibles afectaciones que se deriven de cualquier obra que se pretenda realizar, los promoventes deben contar con la viabilidad técnica a fin de garantizar el interés común sobre los recursos hídricos, situación que aconteció con la emisión de la Opinión Técnica³² con relación al proyecto Tren Maya Tramo 5 Sur, en respuesta al oficio número **SGPA/DGIRA7DG-0342-22** de fecha 19 de mayo de 2022.

81. Respecto de los principios que sustentan la política hídrica nacional contenidos en el artículo 14 BIS 5 de la LAN y de conformidad con el último párrafo del mismo numeral, son fundamentales y se deben observar en concordancia y armonía con las disposiciones que establece la misma, así para lo señalado en la fracción I del citado numeral, en cuanto a que el agua es un bien de dominio público federal, vital, vulnerable y finito, con valor social, económico y ambiental, cuya preservación en cantidad y calidad y sustentabilidad es tarea fundamental del Estado y la sociedad, así como prioridad y asunto de seguridad nacional; es de resaltar que la CONAGUA, observó dicho principio al emitir su Opinión Técnica, en la cual no se vislumbró afectación alguna.

82. Finalmente, respecto del criterio señalado en la fracción IX del citado artículo, el cual dispone que la conservación, preservación, protección y restauración del agua en cantidad y calidad es asunto de seguridad nacional, por tanto, debe evitarse el aprovechamiento no sustentable y los efectos ecológicos adversos, por lo que con la emisión de la Opinión Técnica se le dio cabal cumplimiento ya que con la misma no se señaló una posible afectación. Por lo que refiere a la fracción XX del referido artículo, el cual señala que la participación informada y responsable de la sociedad, es la base para la mejor gestión de los recursos hídricos y particularmente para su conservación; por tanto, es esencial la educación ambiental, especialmente en materia de agua; cabe mencionar que dicha fracción en relación con el contenido de la LAN, no prevé que para la emisión de una opinión técnica se debe dar participación a la sociedad, aunado al hecho de que dicha fracción refiere a la educación ambiental en materia de agua.

³¹ Ibidem, p. 8.

³² MX-019.

83. De lo anterior, puede advertirse que las autoridades ambientales mexicanas han aplicado de forma efectiva la legislación ambiental; por tal razón, se solicita al Secretariado CCA no continuar con el trámite de la Petición.

C. CONCLUSIONES.

84. Tal y como se ha precisado en la presente Respuesta de Parte, las obras y actividades referentes al Tramo 5 Sur del Tren Maya, han contado debidamente con la participación de las autoridades ambientales mexicanas, y durante el proceso de evaluación y autorización se ha dado cumplimiento efectivo a los artículos:

- a) Artículo 4 párrafos quinto y sexto de la CPEUM;
- b) Artículos 5 fracciones III, VIII y XI, 15 fracción XII, 28 fracciones I y VII, 34, 162, 170, 189, 192, 193 y 194 de la LGEEPA;
- c) Artículos 93, 97, 154 y 155 fracciones VII y XII de la LGDFS;
- d) Artículos 5 fracción I, 58 inciso a) y 107 de la LGVS;
- e) Artículos 7 Bis fracción I y 14 Bis 5 fracciones I, IX y XX de la LAN; y
- f) Artículo 418 fracciones I y III del CPF.

85. No obstante, organizaciones y ciudadanos han presentado ante el Poder Judicial de la Federación diversos juicios de amparo, los cuales como se señala en los anexos respectivos, se encuentran pendientes de resolución.

86. En ese contexto, es de señalar que en la CPEUM, se encuentra establecida como idea fundamental la división de poderes (artículo 49), para que el país sea gobernado con justicia, sin que persona alguna abuse del poder; es así que el poder público se separó en tres órganos con funciones distintas. De acuerdo con la CPEUM, el Gobierno Federal se divide en tres poderes: el Legislativo (artículos 50 a 79), el Ejecutivo (artículos 80 a 93) y el Judicial (artículos 94 a 101, 103 a 107).

87. El Poder Judicial de la Federación está integrado por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, el Tribunal Electoral, los Tribunales de Circuito (Colegiados y Unitarios), los Juzgados de Distrito; y es el órgano encargado de interpretar las leyes, impartir justicia, defender el orden establecido en la Constitución, resolver los conflictos entre particulares, cuando se trate de asuntos federales y entre los órganos del poder público, así como de proteger los Derechos Humanos establecidos en la Constitución Federal y los Tratados Internacionales. Es decir, el Poder Judicial tiene facultades para juzgar las acciones de los otros poderes públicos, cuando éstas contradigan lo dispuesto en la Constitución General, sirviendo de ente regulador de los otros dos poderes públicos; de ahí que sea el órgano perito para resolver dentro de los juicios de amparo que se encuentran sustanciando, sobre el cumplimiento de la ley, con relación a la construcción del Tramo 5 Sur del Tren Maya.

88. Por lo antes expuesto y ante la existencia de juicios de amparo pendientes de resolución, respetuosamente se solicita al Secretariado CCA que en términos de lo dispuesto en el artículo 24.27 (4) (a), no continúe con la presente Petición.