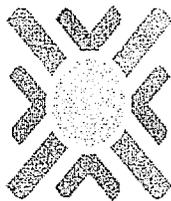


RECIBIDO
Lic. Chirinos
16 JUN. 2020
13:06 h
DIRECCION DE APOYO
LEGISLATIVO



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

“2020, AÑO DE LA PLURICULTURALIDAD DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS Y AFROMEXICANO”

ASUNTO: PROPOSICIÓN CON
PUNTO DE ACUERDO.

San Raymundo Jalpan, Oax., a 16 de Junio del 2020.

LIC. JORGE ABRAHAM GONZÁLEZ ILESCAS.
SECRETARIO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA.
P R E S E N T E.

Las suscritas Diputadas **AURORA BERTHA LÓPEZ ACEVEDO Y VICTORIA CRUZ VILLAR**, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la Sexagésima Cuarta Legislatura Constitucional del Honorable Congreso del Estado de Oaxaca, en uso de las facultades que se nos confieren los artículos 50 fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, artículo 104 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; 59 fracción I, 60 Fracción II y 61 del Reglamento Interior del Congreso, anexamos al presente por escrito, y medio electrónico la siguiente Punto de Acuerdo por el que, la Sexagésima Cuarta Legislatura Constitucional del Honorable Congreso del Estado de Oaxaca, exhorta respetuosamente al Titular de Poder Ejecutivo Federal, y al Fondo Nacional del Fomento al Turismo (FONATUR), para que presenten y cumplan con la manifestación y autorización de Impacto Ambiental en términos de la Legislación Ambiental Federal, que acrediten la viabilidad del Proyecto ferroviario denominado Tren Maya”, en cada una de sus fases. Así mismo, exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que presente, todos y cada uno de los estudios que derivaron en la determinación para que el proyecto Tren Maya utilice como fuente de energía el diésel como combustible primario.

Atento a la relevancia del tema, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 56 y 61 fracción III, del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Oaxaca, se solicita, que dicha Proposición de Acuerdo sea considerada, como un asunto de **urgente y obvia resolución**.

Sin otro en particular, le enviamos un cordial saludo.

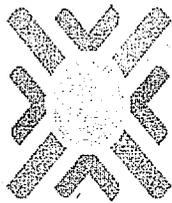
ATENTAMENTE

“EL RESPETO AL DERECHO AJENO ES LA PAZ”


DIPUTADA AURORA BERTHA LÓPEZ ACEVEDO.


DIP. VICTORIA CRUZ VILLAR

RECIBIDO
13:00
SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

"2020, AÑO DE LA PLURICULTURALIDAD DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS Y AFROMEXICANO"

**ASUNTO: PROPOSICIÓN CON
PUNTO DE ACUERDO.**

San Raymundo Jalpan, Centro, Oax., a 15 de Junio del 2020.

CIUDADANO DIPUTADO LUIS ALFONSO SILVA ROMO.
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA DIPUTACIÓN PERMANENTE
DE LA LXIV LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL
HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA.
P R E S E N T E.

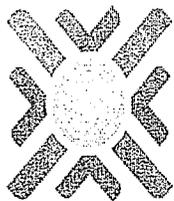
Las suscritas Diputadas **AURORA BERTHA LÓPEZ ACEVEDO Y VICTORIA CRUZ VILLAR**, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la Sexagésima Cuarta Legislatura Constitucional del Honorable Congreso del Estado de Oaxaca, en uso de las facultades que nos confieren los artículos 50 fracción I, y 59 fracción I y LXVI de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, artículo 3, fracción XXXVI, 104 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; 3 fracción XXXVII, 59 fracción I, 60 Fracción II y 61 del Reglamento Interior del Congreso, sometemos por su conducto a la consideración y aprobación en su caso, de la Honorable Asamblea, la presente proposición con **Punto de Acuerdo** por el que, **la Sexagésima Cuarta Legislatura Constitucional del Honorable Congreso del Estado de Oaxaca, exhorta respetuosamente al Titular de Poder Ejecutivo Federal, y al Fondo Nacional del Fomento al Turismo (FONATUR), para que presenten y cumplan con la manifestación y autorización de Impacto Ambiental en términos de la Legislación Ambiental Federal, que acrediten la viabilidad del Proyecto ferroviario denominado Tren Maya", en cada una de sus fases.**

Atento a la relevancia del tema, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 56 y 61 fracción III, del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Oaxaca, se solicita, que dicha Proposición de Acuerdo sea considerada, como un asunto de **urgente y obvia resolución.**

Basando la presente proposición de acuerdo, a las siguientes:

C O N S I D E R A C I O N E S

1. En diciembre de 2018, el Ejecutivo Federal anunció el proyecto del Tren Maya, el cual es considerado como el principal proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo sostenible en la región sur-sureste del país.



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

"2020, AÑO DE LA PLURICULTURALIDAD DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS Y AFROMEXICANO"

El Tren Maya es una de las principales obras del Gobierno Federal. Es un proyecto ambicioso, que traerá consigo una gran oportunidad de desarrollo para las comunidades aledañas a este proyecto, con oportunidades laborales desde el inicio del desarrollo del mismo.

El proyecto comprende, entre otros, 1,460 kilómetros de ferrocarril de velocidad media (su velocidad máxima será de 160 km/h para pasajeros y 120 km/h para carga), varias estaciones de ferrocarril, infraestructura vial, acueductos y nuevos centros de población y polos de desarrollo. El proyecto abarca más de 50 municipios y 5 estados del sureste la República mexicana (Chiapas, Tabasco, Yucatán, Campeche y Quintana Roo)¹, donde viven actualmente diversas poblaciones indígenas y campesinas, además de ser una de las zonas más biodiversas del mundo. El ferrocarril atravesará por la selva maya -segundo pulmón forestal de América Latina después de la Amazonia-, fragmentándola y causando impactos irreversibles a la vegetación, al suelo, al agua y a la biodiversidad.

Como ya se mencionó el proyecto del Tren Maya, permitirá la conectividad de toda la península de Yucatán, está dividido en tres tramos: Caribe, Golfo y Selva; que abarcan cinco estados de la República Mexicana: Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

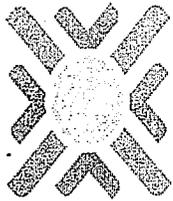
Sus principales objetivos son:

- *Impulsar el desarrollo socioeconómico de la región sur-sureste del país y de las comunidades locales.*
- *Fortalecer la industria turística de la zona.*
- *Fomentar la inclusión social y la creación de empleo a través del desarrollo económico.*
- *Promover y resguardar las culturas indígenas locales.*

De las discusiones que giran alrededor de la construcción del Tren Maya, quizá la que más preocupa a los mexicanos **es el impacto ambiental** y cultural que este tendrá. No hablamos solamente de las especies que quedarán en riesgo tras la destrucción de sus hábitats, sino también de la destrucción del patrimonio cultural, pues en la zona donde se armarán los rieles hay 30 zonas arqueológicas abiertas al público.

En ese sentido los principales riesgos de tipo ambiental atribuibles al megaproyecto, son entre otras: Las posibles afectaciones a la flora y fauna del territorio donde se pretenden construir las vías férreas, y a la zona catalogada como reserva de la biósfera Calakmúl y

¹ Información en la página oficial del Tren Maya. Disponible en: <http://www.trenmaya.gob.mx/>



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

"2020, AÑO DE LA PLURICULTURALIDAD DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS Y AFROMEXICANO"

el área sujeta a conservación ecológica Balam-Kú y Balam Kin (en el estado de Campeche).

2. El proyecto del tren maya, está incluido en el Plan Nacional de Desarrollo (PND), donde se menciona que es un proyecto orientado a incrementar la derrama económica del turismo en la Península de Yucatán, crear empleos, impulsar el desarrollo sostenible, proteger el medio ambiente de la zona desalentando actividades como la tala ilegal y el tráfico de especies, y propiciar el ordenamiento territorial de la región.

No obstante, hay poca información oficial existente hasta el momento, y no se han hecho públicos ni el Proyecto Ejecutivo ni la Manifestación de Impacto Ambiental.

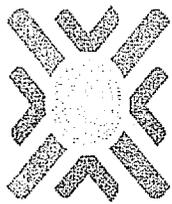
En la página oficial del Tren Maya² se señala que tendrá una longitud total de 1,460 km con 18 estaciones y se prevé que la ruta se divida en siete tramos, pero el trazo final del ferrocarril se desconoce, así como el exacto número de estaciones o de nuevas zonas de desarrollo que se quieren realizar. El proyecto pretende aprovechar la infraestructura ferroviaria ya existente en algunos de los estados, usando el derecho de vía del ferrocarril. Para el resto de la ruta -68% del proyecto-, se tiene que gestionar el derecho de vía³.

En ese sentido, el proyecto del Tren Maya y las obras conexas implican numerosos y graves riesgos e impactos ambientales a todo el Sureste mexicano, zona de alta riqueza biológica e importancia para la conservación y protección de la Selva Maya, del acuífero y de la biodiversidad. Hay fuerte riesgo de causar la fragmentación de los ecosistemas, la contaminación del acuífero, la extinción de especies, la constante deforestación de la Selva Maya, la generación de ruido y residuos.

Así es relevante precisar que el artículo 28 de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Medio Ambiente, mandata la evaluación del impacto ambiental como un procedimiento, a través del cual, se establecen las condiciones a que se sujetará la realización de obras y actividades que puedan causar desequilibrio ecológico o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones aplicables para proteger el ambiente, preservar y restaurar los ecosistemas, a fin de evitar o reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el medio ambiente. Para ello, quienes pretendan llevar a cabo alguna obra o actividad de vías generales de

² Información en la página oficial del Tren Maya. Disponible en: <http://www.trenmaya.gob.mx/>

³ <https://www.cemda.org.mx/postura-del-centro-mexicano-de-derecho-ambiental-respecto-al-proyecto-tren-maya/>



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

"2020, AÑO DE LA PLURICULTURALIDAD DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS Y AFROMEXICANO"

comunicación, en áreas naturales protegidas, que puedan causar un desequilibrio ecológico, en aprovechamientos forestales, etcétera; requerirán previamente la autorización en materia de impacto ambiental.

En ese orden de ideas, el proyecto del Tren Maya deberá contar indudablemente con una Manifestación de Impacto Ambiental y la Autorización de Impacto Ambiental (AIA) respectiva, en los términos que lo establece la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) y su Reglamento en Materia de Impacto Ambiental, pues se trata de una vía de comunicación, de infraestructura ferroviaria, de desarrollos inmobiliarios y turísticos que afectan a zonas costeras y son obras y actividades que se desarrollan dentro de Áreas Naturales Protegidas.

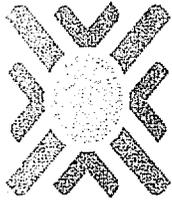
En ese sentido, FONATUR, promovente institucional del Tren Maya, tiene bajo su responsabilidad presentar el Manifiesto de Impacto Ambiental (MIA)⁴ para que sea evaluado por la SEMARNAT. Los resultados de la evaluación orientarán a la citada dependencia a autorizar o no el proyecto con los argumentos técnicos explícitos.

Otra de las razones por la que no debe obviarse la Manifestación de Impacto Ambiental, es que aunque el Tren pasará en zona ya impactada, las condiciones actuales son distintas, además, para exentar el trámite, FONATUR ha planteado el proyecto por etapas, lo que imposibilita visualizar los impactos regionales del mismo.

Como es sabido, gran parte de la Península de Yucatán se ubica en suelos someros, en México este tipo de suelos ocupan el 24% y en la Península está el 80%. Este tipo de suelos son escasos en profundidad, de tierra fina y gran cantidad de piedras o afloramiento de roca, lo que lo hace vulnerable para la construcción.

Al tratarse de un proyecto de desarrollo, el mismo debe ser evaluado en su integralidad, para que, de esta manera, se asegure la identificación, descripción y evaluación de los impactos ambientales, acumulativos y residuales. Además de lo anterior, el proyecto debe cumplir con toda la legislación ambiental aplicable, puesto

⁴ El MIA es un estudio técnico científico que describe la obra, debe mostrar un diagnóstico del entorno físico y ambiental, donde se desarrollará el proyecto, así como los impactos ambientales que pueden ocasionarse, con la finalidad de establecer medidas de mitigación y prevención.



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

"2020, AÑO DE LA PLURICULTURALIDAD DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS Y AFROMEXICANO"

que esta representa la esfera mínima de protección del ambiente establecida. El Estado mexicano, por ningún motivo puede ser reducir el alcance de protección de la legislación ambiental (Art. 1114 del Tratado de Libre Comercio entre México, Canadá y Estados Unidos). Asimismo, el principio de progresividad de los derechos humanos impone que el Estado mexicano pueda adoptar medidas que amplíen la esfera de protección del derecho a un medio ambiente sano.

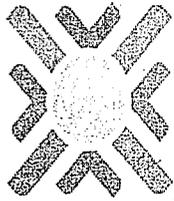
Toda obra o actividad que pretenda realizarse en Áreas Naturales Protegidas (ANP) debe estar acorde con el Decreto de creación de éstas, así como con el correspondiente Programa de Manejo. El Tren Maya prevé pasar por las Reservas de la Biosfera de Calakmul y Balam-Ku, así como la región geohidrológica Anillo de Cenotes en Yucatán y muy cerca de los límites de las Reservas de la Biosfera de Sian Ka'an, Caribe Mexicano y Los Petenes, además de zonas de trascendencia como lo son: el área prioritaria de la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (Conabio) de Balankán; el sistema Lagunar Catazajá y los Humedales La Libertad; por tanto, es fundamental que el proyecto cumpla cabalmente con lo establecido por los instrumentos de protección. Además, en los estados por los que pretende cruzar el proyecto se encuentra una gran diversidad de especies de flora y fauna, muchas de ellas catalogadas como amenazadas, sujetas a protección especial o en peligro de extinción o cuentan con protección especial por diversas normas y Acuerdos Ambientales Multilaterales, las cuales pueden verse en riesgo por la implementación de dicho proyecto.

3. Aunado a ello, el pasado 9 de junio de 2020, se publicó en diversos diarios nacionales⁵, que el Tren Maya utilizará diésel para su funcionamiento, considerando que es más barato que los costos del sistema eléctrico. Lo anterior de acuerdo con el análisis costo beneficio del Tren Maya, realizado por FONATUR, el cual considera que el Costo Anual Equivalente (CAE) del uso de energía eléctrica sería 6.8 por ciento mayor a la alternativa del diésel.

De acuerdo con la versión pública del análisis costo beneficio del Tren Maya⁶, se indica que:

⁵ <https://www.radioformula.com.mx/noticias/20200609/tren-maya-funcionara-con-diesel-refineria-dos-bocas-tabasco-sectur/>

⁶ FONATUR; Versión Pública del Análisis costo beneficio del Tren Maya; publicado en <https://www.animalpolitico.com/wp-content/uploads/2020/01/version-P%C3%BAblica-ACB-Tren-Maya-08012020-VFI-vF-4.pdf>



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

"2020, AÑO DE LA PLURICULTURALIDAD DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS Y AFROMEXICANO"

Las partidas de costo asociadas a la alternativa de tracción diésel son también aplicables para la alternativa de tracción eléctrica, sin embargo, deben adicionarse otros costos relacionados con la electrificación.

Si bien la alternativa eléctrica presenta costos de inversión más elevados, también implica un ahorro significativo en costo de operación.

Debido a que ambas alternativas pueden cumplir los criterios de operación de forma equivalente los beneficios del proyecto son los mismos bajo cualquiera de las 2 alternativas.

El Costo Anual Equivalente (CAE) de la alternativa eléctrica es 6.8% mayor que la alternativa de diésel. El CAE es el indicador que se usa para comparar proyectos que presentan los mismos beneficios, como lo son estas dos alternativas. Del análisis se concluye que la tracción diésel es la mejor alternativa.

Como puede observarse en el análisis del costo beneficio del Tren Maya, la utilización de diésel en lugar de energía eléctrica, es menos costosa. Sin embargo, no existe información en el propio análisis acerca de los beneficios de utilizar la energía eléctrica en lugar del diésel, ni las consecuencias de la utilización del combustible.

Es decir, se omitió el análisis de externalidades ambientales del proyecto, considerando principalmente las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos que generará la quema de diésel. Además, el uso de energía eléctrica implica ahorros significativos en los costos de operación.

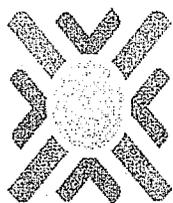
Adicionalmente, es de llamar la atención que nuestro país, durante el mes de abril, la producción nacional de diésel fue de 145,853 barriles diarios⁷ e importó de 182,225 barriles diarios⁸, para cumplir con la demanda que se requiere, es decir que existe un déficit del 44.5 por ciento. Por lo cual se considera la posibilidad de requerimientos externos para la obtención del combustible.

Como ejemplo de la utilización de trenes completamente eléctricos se encuentra Alemania, donde a partir de 2023 llegarán a la ciudad de Baden-Württemberg, 20 trenes eléctricos, que abandonan cualquier tipo de motor diésel y se alimenta completamente de electricidad.⁹

⁷ Sistema de Información Energética, Elaboración de Productos Petrolíferos <http://sie.energia.gob.mx/movil.do?action=cuadro&cveca=PMXD1C01>

⁸ Sistema de Información Energética, Volumen total de importación de petrolíferos <http://sie.energia.gob.mx/movil.do?action=cuadro&cveca=SSHDGPC22>

⁹ <https://www.hibridosyelectricos.com/articulo/tecnologia/siemens-recibe-primer-pedido-trenes-electricos-bateria/20200320143333033977.html>



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

"2020, AÑO DE LA PLURICULTURALIDAD DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS Y AFROMEXICANO"

Los trenes con tracción eléctrica ofrecen enormes ventajas como limpieza, potencia y rendimiento. Asimismo, su rendimiento energético es muy alto en la máquina, del orden del 80 al 90%, el mayor de entre todos los tipos de tracción.¹⁰

Por ello, es importante que el Tren Maya cuente con tecnología de punta, que favorezca la transición energética hacia el uso de energías limpias y renovables, en vez de apoyarse en combustibles fósiles, cuyo costo económico es bajo, pero su costo ambiental es alto. El Tren Maya debe ser sostenible y no debe poner en riesgo la calidad del aire en el sureste del país.

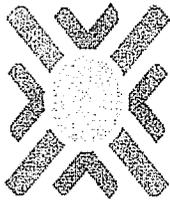
4. El desarrollo de la infraestructura de un país exige diferentes tipos de inversiones como financieras, humanas, sociales, y ambientales, y en la medida que las dimensiones del proyecto se incrementen crece la discusión sobre su pertinencia. El tren maya es un megaproyecto impulsado por la actual administración que ha generado polémica, principalmente por el monto de la inversión y por el impacto ambiental.

En el Partido Verde Ecologista de México, estamos convencidos que la infraestructura es el motor que mueve el desarrollo económico y social de un país, sin embargo, hoy más que nunca, no podemos dejar de señalar aquellas propuestas que no tienen los fundamentos técnicos necesarios para ser viables, necesitamos tener la certeza de que cada uno de los proyectos que se desarrollan en el país cuente con todas las autorizaciones ambientales que la Ley exige, con la finalidad de evitar daños irreversibles a nuestro entorno natural.

Por ello, es importante que el proyecto del Tren Maya cuente con los estudios técnicos, como lo son la manifestación y permisos de impacto ambiental, necesarios para diseñar un proyecto de esta magnitud, así como con tecnología de punta, que favorezca la transición energética hacia el uso de energías limpias y renovables, en vez de apoyarse en combustibles fósiles, cuyo costo económico es bajo, pero su costo ambiental es alto. El Tren Maya debe ser sostenible y no debe poner en riesgo la calidad del aire en el sureste del país.

Compañeras y compañeros legisladores, hoy, ya no hay más tiempo, es momento de trabajar para el desarrollo de México como lo mandata nuestra legislación ambiental,

¹⁰ Enertrans. Consumo de Energía y Emisiones asociadas al transporte por ferrocarril <https://www.tecnica-vialibre.es/documentos/Libros/16>
EnerTrans_Consumos_ferrocarril.pdf



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

"2020, AÑO DE LA PLURICULTURALIDAD DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS Y AFROMEXICANO"

bajo el principio de sostenibilidad y responsabilidad social, por ello, hacemos un llamado a las autoridades federales para que cumplan puntualmente con las autorizaciones ambientales que exige la ley y analicen puntualmente los beneficios y costos que tendrán los proyectos no solo en el corto, sino en el mediano y largo plazo..

En el Partido Verde Ecologista de México, nos manifestamos a favor de más y mejores proyectos de infraestructura, pero enérgicamente exigimos que se tenga siempre el debido fundamento técnico, que les otorguen viabilidad y sustentabilidad.

Por las razones anteriormente vertidas, se somete al pleno, la siguiente proposición con Punto de:

ACUERDO

PRIMERO. - La Sexagésima Cuarta Legislatura Constitucional del Honorable Congreso del Estado de Oaxaca, exhorta respetuosamente al Titular de Poder Ejecutivo Federal, y al Fondo Nacional del Fomento al Turismo (FONATUR), para que presenten y cumplan con la manifestación y autorización de Impacto Ambiental en términos de la Legislación Ambiental Federal, que acrediten la viabilidad del Proyecto ferroviario denominado "Tren Maya", en cada una de sus fases.

SEGUNDO.- La Sexagésima Cuarta Legislatura Constitucional del Honorable Congreso del Estado de Oaxaca, exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que presente, todos y cada uno de los estudios que derivaron en la determinación para que el proyecto Tren Maya utilice como fuente de energía el diésel como combustible primario.

TRANSITORIOS:

PRIMERO. El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su aprobación.

SEGUNDO. SEGUNDO. Comuníquese el presente Acuerdo al Ejecutivo Federal, a los Titulares del Fondo Nacional del Fomento al Turismo (FONATUR), y Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), para su atención.

ATENTAMENTE

"EL RESPETO AL DERECHO AJENO ES LA PAZ"



DIP. AURORA BERTHA LÓPEZ ACEVEDO.



DIP. VICTORIA CRUZ VILLAR