

Preocupaciones sobre el proceso de evaluación y construcción del «Tren Maya»



Centro Interdisciplinario de Biodiversidad y Ambiente

CDMX, 17 de junio 2022

El Centro Interdisciplinario de Biodiversidad y Ambiente (CelBA A.C) es una Asociación Civil sin fines de lucro, dedicada al análisis de los problemas relacionados con el medio ambiente y el bienestar humano, que mantiene un diálogo con todos los actores de la sociedad, promueve lineamientos de política ambiental y sustentabilidad del desarrollo. CelBA no tiene filiación política alguna, la participación de los socios es a título individual y mantenemos a la organización con nuestras propias cuotas.

CelBA es una organización diversa y plural. Quienes la conformamos tenemos opiniones e ideas variadas y diferentes. Una de las fortalezas que nos une es el interés común por contribuir al entendimiento, la reflexión, la discusión respetuosa, incluyente e informada y la generación de propuestas técnica y jurídicamente fundamentadas para contribuir al desarrollo sustentable de México y avanzar en las condiciones que garanticen el derecho humano a un medio ambiente sano para todas las personas y que protejan a la naturaleza.

Nuestras reflexiones sobre las políticas públicas para el desarrollo y los proyectos que se implementan han pretendido contribuir a que el mismo sea sustentable y mejore las condiciones de vida de todas las personas en México, en especial las más marginadas económica y socialmente. Somos críticos de aquellos proyectos que se realizan en contravención al marco jurídico que deben observar y no garantizan el cumplimiento de los derechos fundamentales de acceso a la información, a la participación pública en asuntos ambientales y al medio ambiente sano. Esta es la situación que observamos con mucha preocupación ante lo que está ocurriendo con el caso del Tren Maya.

Por esta razón y en apego a nuestro objeto y la misión institucional que nos guía - con fundamento en los artículos 1º; 4º, párrafo quinto; 6º, párrafos primero y segundo; 8º; 25, párrafo primero; 35, párrafo primero de la Constitución Federal; 1; 13; y 23 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos; 11 del Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales; 2; 3; 19.2; del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; 1; 4; 5; 7 y 9 del Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe; 1º; 15 ; 28, fracciones I, V, VII, IX; X; XI y XIII; 34 y 35 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente; 1º; 2º; 3º, fracciones III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, y X; 11; 13; 41, fracciones III y IV; 44 y demás aplicables del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de Evaluación de Impacto Ambiental- presentamos la siguiente opinión de forma constructiva, propositiva e

informada a la discusión pública para externar nuestras preocupaciones comunes sobre el proceso de evaluación y construcción del Tren Maya.

Asimismo, en ejercicio de nuestros derechos constitucionales de acceso a la información, petición y participación ciudadana en los asuntos de interés público del país, solicitamos atentamente una respuesta puntual a las preocupaciones y preguntas que presentamos a continuación en relación con el proceso de evaluación del impacto ambiental del Tren Maya, incluyendo el Tramo 5 Sur.

I. Proceso de evaluación de impacto ambiental del Tren Maya en general

Nos preocupa que la construcción y el proceso de evaluación del impacto ambiental del Tren Maya, incluyendo el Tramo 5 Sur, se estén realizando sin cumplir con el marco jurídico que debió y debe observarse. Nos basamos en las siguientes razones.

1. Falta de información adecuada, completa y oportuna sobre el proyecto de desarrollo regional Tren Maya, de forma integral y no fragmentada

En el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 se describe el proyecto del Tren Maya, dentro del apartado de proyectos regionales, de la siguiente manera:

Proyectos regionales

1. El Tren Maya es el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio. Tendrá un recorrido de mil 525 kilómetros, pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo e interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán. La mayor parte de su ruta pasará por derechos de vía ya existentes, como vías férreas, carreteras y tendidos eléctricos, tendrá 15 estaciones y requerirá de entre 120 mil y 150 mil millones de pesos que provendrán de fuentes públicas, privadas y sociales. El Tren Maya 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. Se procurará integrar a la obra y a sus beneficios a los pobladores; se gestionarán los derechos de vía que aún no se tengan mediante acuerdos con los propietarios de los terrenos respectivos; se buscarán acuerdos benéficos en los casos en los que las vías de propiedad federal se encuentren invadidas y se pedirá la aprobación de las comunidades y pueblos originarios mediante consultas.¹

Por ello, el Tren Maya, como un proyecto de desarrollo regional, va mucho más allá de la construcción de infraestructura ferroviaria para el transporte de carga y el turismo, junto

¹ DOF. Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. P.53
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019#gsc.tab=0

con las estaciones y los paraderos que la complementan. Sin embargo, no existe, o no está disponible, la información pública completa, detallada y fidedigna que lo confirme y explique exhaustivamente, lo cual debe considerar necesariamente el desarrollo de polos turísticos y económicos, incluyendo nuevos centros urbanos que requerirán la prestación de servicios públicos como la provisión de agua potable y saneamiento, abasto de alimentos, educación, salud, vivienda, vialidades, generación y provisión de energía, manejo integral de residuos.

Tampoco se han dado a conocer los impactos ambientales, económicos y sociales del Tren Maya como un tren de carga; sus implicaciones comerciales; su vinculación con los demás proyectos de preocupación ambiental en la región, como las mega granjas porcícolas, la siembra de soya transgénica y los paquetes tecnológicos asociados; y la construcción de otros proyectos de infraestructura, como el aeropuerto en Tulum.

Todos estos proyectos de desarrollo regional asociados al Tren Maya no se discuten en las evaluaciones de impacto ambiental que hasta ahora se han expuesto. Es decir, **no se ha presentado un proyecto integral que permita entender el alcance de los impactos económicos, sociales y ambientales del Tren Maya en la Península de Yucatán.**

Esta fragmentación de estudios de impacto ambiental para evaluar por fases o tramos el proyecto regional Tren Maya contraviene el artículo 35, párrafo tercero de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA)² y 44, fracción I de su Reglamento en materia de Evaluación del Impacto Ambiental³.

Esta opinión se sustenta también en la interpretación de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), que en un precedente obligatorio de la Undécima Época de jurisprudencia⁴ resolvió que la evaluación de un proyecto integral de forma fragmentada en diversas manifestaciones de impacto ambiental – como ocurre con el proyecto de desarrollo regional del Tren Maya – contraviene el derecho a un medio ambiente sano reconocido en el artículo 4º de la Constitución Federal, así como los principios de prevención y precaución.

La SCJN estableció claramente que eso ocurre cuando las autoridades: (i) no evalúan de manera integral el proyecto en cuestión; (ii) no analizan el sistema ambiental regional en el cual ocurrirán la totalidad de los impactos del proyecto, en todas sus fases; y (iii)

² LGEEPA Artículo 35.- (...)

(...)

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

³ LGEEPA Artículo 44.- Al evaluar las manifestaciones de impacto ambiental la Secretaría deberá considerar:

I. Los posibles efectos de las obras o actividades a desarrollarse en el o los ecosistemas de que se trate, tomando en cuenta el conjunto de elementos que los conforman, y no únicamente los recursos que fuesen objeto de aprovechamiento o afectación;

⁴ Amparo en Revisión 54/2021.

no consideran los impactos ambientales acumulativos, sinérgicos y residuales del proyecto en su conjunto. En la sentencia del Amparo en Revisión 54/2021 la SCJN resolvió:

[...] este Tribunal Constitucional está convencido de que la SEMARNAT debe realizar un análisis integral y holístico del proyecto, plan o programa sometido a su autorización, de acuerdo con su naturaleza, objetivos, características, distribución espacial de obras y/o actividades principales, de servicios y asociadas. Ello, en atención a que la manifestación de impacto ambiental debe contener un análisis integral de la información del proyecto sujeto a autorización, esto es, se debe describir y valorar el proyecto, plan o programa en su conjunto, de acuerdo con su naturaleza, objetivos, características, distribución espacial de obras y/o actividades principales, de servicios y asociadas; en otras palabras, emitir la resolución respectiva, la autoridad ambiental se debe pronunciar sobre el proyecto en su integridad. (Énfasis añadido).⁵

La SCJN ha resuelto también que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) tiene la obligación de emitir resoluciones de impacto ambiental fundadas y motivadas, **sobre la totalidad de los proyectos y que las manifestaciones de impacto ambiental regional** deben incluir la identificación, descripción y evaluación de los impactos ambientales, relevantes o significativos y los que sean acumulativos, residuales y sinérgicos⁶ que pueden producirse durante el desarrollo del proyecto en sus diferentes fases o etapas, relacionándolos con los componentes ambientales identificados en el sistema ambiental regional, en su conjunto, no de manera fragmentada.

Por estas razones, consideramos que el proceso de evaluación de impacto ambiental del Tren Maya – incluyendo los tramos 6 y 7 - no puede seguirse realizando de forma fragmentada; que debería existir una única manifestación de impacto ambiental regional y, si es necesario, otras adicionales en modalidad particular; pero que la viabilidad y legalidad del proyecto estará en duda mientras no exista una evaluación transparente y científicamente sólida que permita conocer **en su totalidad** los impactos posibles y las medidas de prevención y mitigación **del conjunto de las obras y actividades que lo integran, en todos los tramos y fases.**

⁵ Sentencia del Amparo en Revisión 54/2021, párr. 315

⁶ Ver los artículos del Reglamento de la LGEEPA en materia de Evaluación del Impacto Ambiental. En cuanto al impacto acumulativo, el Acuerdo de Escazú también establece la obligación de evaluarlo en su artículo 7.17, en el contexto del derecho de participación pública en asuntos ambientales. Además, la Suprema Corte de Justicia, en el Amparo en Revisión 54/2021 (párr. 222), resolvió que

El estudio de impacto ambiental debe abarcar el impacto acumulado que han generado los proyectos existentes y los que vayan a generar los proyectos propuestos. Así, si un proyecto está relacionado a otro, se debe tomar en cuenta el impacto del proyecto principal y de los proyectos asociados. Además, se debe considerar el impacto causado por otros proyectos existentes. Este análisis permite concluir de una manera más certera si los efectos individuales y acumulados de actividades existentes y futuras implican un riesgo de daño significativo.

2. La evaluación de impacto ambiental integral de un proyecto de desarrollo regional como el Tren Maya debe ser previa al inicio de su construcción

El Gobierno Federal no cuenta con las autorizaciones previas en materia de impacto ambiental y otras requeridas por la legislación ambiental para la ejecución del proyecto Tren Maya. Sin embargo, sustenta la realización de las obras y actividades en 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”⁷, emitido por el presidente de la República el 22 de noviembre de 2021.

CeIBA ha manifestado con anterioridad que las “autorizaciones provisionales” previstas en ese Acuerdo no pueden sustituir las autorizaciones previstas en la legislación nacional, como la evaluación de impacto ambiental que establece la LGEEPA y el cambio de uso de suelo forestal previsto en la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable (LGDFS).

El Acuerdo presidencial, por su jerarquía normativa, no está por encima de, ni puede contravenir, la Constitución Federal en cuanto a la protección del derecho humano a un medio ambiente sano y el desarrollo sustentable, que la Suprema Corte de Justicia ha interpretado como inseparable de la evaluación previa de impacto ambiental, en aplicación del principio de prevención. Tampoco puede, con fundamento en ese Acuerdo presidencial, omitirse el cumplimiento de la legislación que rige la actuación del Gobierno Federal, que requiere una autorización de impacto ambiental **previa al inicio de obras** y actividades como las que integran el Tren Maya, como lo prevén los artículos 28 y 35 de la LGEEPA.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), siguiendo también la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH), ha resuelto, en un precedente obligatorio para todos los operadores jurídicos del país, que el principio de prevención –que se materializa principalmente a través de la evaluación de impacto ambiental, previa e integral⁸– es inseparable del derecho humano a un medio ambiente sano, cuyo núcleo esencial de protección es la naturaleza, por su valor intrínseco. Como lo ha también explicado la Corte IDH, la prevención (y no la restauración) debe ser la política principal respecto a la protección del medio ambiente.⁹

⁷ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 2021.

⁸ La SCJN utiliza la definición del principio de prevención contenida en el Principio 17 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo que señala lo siguiente: “Deberá emprenderse una evaluación del impacto ambiental, en calidad de instrumento nacional, respecto de cualquier actividad propuesta que probablemente haya de producir un impacto negativo considerable en el medio ambiente y que esté sujeta a la decisión de una autoridad nacional competente”.

⁹ Opinión Consultiva OC-23/17 del 15 de noviembre de 2017, párrafo 130.

Así, en interpretación de la Corte IDH y la SCJN, entre las obligaciones mínimas de las autoridades para cumplir con el principio de prevención y con ello proteger el derecho humano a un medio ambiente sano y a la naturaleza, se encuentra la de requerir y aprobar estudios de impacto ambiental, que deben llevarse a cabo **antes** de la realización de la actividad y de que se otorguen los permisos necesarios; incluso antes de que se decidan la ubicación y el diseño de los proyectos.¹⁰

Por estas razones consideramos que el inicio de obras y actividades del Tren Maya, en todas sus fases, no debió llevarse a cabo, ni debe continuar hasta que no exista una autorización de impacto ambiental integral, además de las otras que se requieren conforme al marco jurídico aplicable, incluyendo la de cambio de uso de suelo forestal prevista por la LGDFS. Además, las obras del Tramo 5 no deben continuar mientras no exista una autorización en materia de impacto ambiental emitida por la SEMARNAT que garantice la prevención del daño ambiental.

II. Evaluación de impacto ambiental del Tramo 5 Sur del Tren Maya

Primero, notamos que en la MIA del Tramo 5 Sur del Tren Maya se menciona, en el apartado de duración del proyecto, que “se tiene previsto que los trabajos de construcción inicien una vez obtenidas las autorizaciones en materia de impacto ambiental”¹¹. **Esto no ha ocurrido.** Es del conocimiento público, y un hecho notorio admitido múltiples veces también públicamente por representantes del Gobierno Federal, que las obras del Tramo 5 han iniciado y que aún no existe una autorización en materia de impacto ambiental.

En la MIA del Tramo 5 Sur existen varios aspectos puntuales que nos preocupan, sobre todo porque no se están proponiendo medidas puntuales de mitigación, a pesar de que en el propio estudio se reconoce que puede haber impactos de categoría adversos severos sobre las geoformas del sistema kárstico; el agua subterránea, la flora y fauna, y los de categoría adverso crítico en la cobertura vegetal¹². También merece especial atención la pérdida de 485 hectáreas de selvas, que hasta donde sabemos, no está además evaluada bajo la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable.

En la MIA se mencionan como componentes de prevención el desarrollo de programas de inspección y vigilancia, reubicación y rescate de vida silvestre, flora, monitoreo de pasos de fauna, mitigación de contingencias y conservación del paisaje kárstico. Sin embargo, a pesar de resaltar la importancia de estos componentes y su riesgo el estudio concluye en su análisis final que: “Por todo lo anteriormente expuesto, se considera que el proyecto del Tren Maya Tramo 5 Sur es viable desde el punto de vista ambiental, y

¹⁰ Párr. 222 de la sentencia del Amparo en Revisión 54/2021.

¹¹ Capítulo I, pág. 3.

¹² Nos referimos a la información que se presenta en la MIA, dentro de las tablas donde se sintetizan los impactos ambientales clasificados por tipo y nivel de afectación (Ver tablas I y II).

que sus potenciales impactos podrán ser mitigados con la participación de los contratistas y de los prestadores de servicios de gestión ambiental para la vigilancia del cumplimiento de las condicionantes y especificaciones, y con la implementación de las acciones y medidas que se indiquen en el resolutivo que emita la autoridad ambiental” Consideramos que las estrategias propuestas en la MIA para enfrentar estos impactos son demasiado generales, minimizando los posibles impactos adversos.¹³

Todos los impactos potenciales, acumulativos, sinérgicos y residuales deberían estar puntualmente manifestados, no renviarse a futuros estudios y dejarse a la autoridad ambiental – que no contará con elementos suficientes para resolver hasta que toda esa información se genere –. No debe aceptarse que sobre la marcha de la construcción se vayan imponiendo las condicionantes o medidas de mitigación que no se incluyeron en la MIA y mucho menos suplir la falta de planeación integral del proyecto con medidas dependientes de la inspección y vigilancia.

En este contexto, para estar en posibilidades de ejercer adecuadamente nuestros derechos constitucionales de acceso a la información y participación pública en asuntos ambientales, solicitamos atentamente, dar respuesta a las siguientes preguntas que formulamos como parte del proceso de evaluación del impacto ambiental en curso del Tramo 5 Sur del Tren Maya:

1. ¿Cuál es el sistema ambiental regional en el cual se inserta el Tren Maya, como un todo, incluyendo todos los tramos en una sola evaluación; así como todas las obras, actividades y los servicios que componen el proyecto de desarrollo regional?
2. ¿Cómo y dónde se ha descrito y evaluado el impacto ambiental integral del proyecto de desarrollo regional Tren Maya, incluyendo todas sus fases y tramos, así como los impactos acumulativos, relacionados y descritos también en función de los demás proyectos y megaproyectos que existen en el sistema ambiental regional integral?
3. En la MIA regional del proyecto Tren Maya Tramo 5 Sur se afirma que esta fase “será el principal proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo sostenible del actual gobierno”. ¿Cuáles son las actividades, las obras de infraestructura, además de la ferroviaria, que se llevarán a cabo como parte del proyecto descrito como Tramo 5; incluyendo las que atenderán las vertientes socioeconómica, de turismo y de carga mencionadas en la propia manifestación de impacto ambiental? ¿Cómo se han descrito y evaluado sus impactos integrales, en el Tramo 5 y en relación con todos los demás tramos y las fases del proyecto de desarrollo regional Tren Maya?

¹³ Por ejemplo, en el documento extenso del Capítulo IV se hace referencia a la situación del sistema kárstico regional de cuevas, cenotes, ríos subterráneos y solo se señala que la construcción del Tren Maya en este tramo debe de incluir esta condición.

4. ¿Dónde pueden consultarse los estudios previos a los que se refiere la MIA a través de los cuales se han evaluado los riesgos e impactos relacionados con la mecánica de suelos; la hidrología; la hidrología subterránea; incluyendo la identificación de fuentes de contaminación y medidas de mitigación para residuos sólidos, líquidos, sanitarios, así como de los residuos peligrosos que se liberarán a los ecosistemas?
5. Siendo el suelo predominante en la península de Yucatán un suelo kárstico ¿se llevaron a cabo los estudios de riesgo de fragmentación durante la construcción y/o la operación del proyecto y los impactos inherentes en los ríos subterráneos en el acceso al agua de calidad para la población que ya habita en los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo? ¿Se han identificado o previsto riesgos de colapso del karst?
6. Además de pasos de fauna, ¿qué otras “medidas de conservación para garantizar que los ecosistemas sigan funcionando”¹⁴ se tienen contempladas para grandes mamíferos terrestres, como ocelote y jaguar?.
7. ¿Cómo se implementarán las acciones del Programa de rescate, reubicación y ahuyentamiento de fauna silvestre¹⁵ si ya empezaron obras del Tramo 5?
8. ¿Qué medidas de mitigación se están considerando implementar para los procesos de fragmentación ecológica que representa este proyecto y que potencialmente podrían afectar la integridad de Sitios Patrimonio Mundial de Calakmul y Sian Kaán?
9. Se solicita además dar cuenta del listado actualizado de las especies de flora y fauna que se encuentran amenazadas o en peligro de extinción según la NOM-059, ya que no se incluye información de especies contempladas en bases de datos de colecciones científicas, como la del portal del Global Biodiversity Information Facility (www.gbif.org) y de la plataforma de ciencia ciudadana de Naturalista administrada por la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (observaciones con grado de investigación). La falta de esta información no permite una evaluación completa sobre el verdadero impacto de la obra sobre la biodiversidad.

Conclusiones

Hemos insistido durante años en la importancia de realizar evaluaciones integrales de impacto ambiental, asociadas a procesos de ordenamiento ecológico del territorio basados en información científica confiable, que sean participativos y transparentes. El daño total que puede causar al medio ambiente un megaproyecto de desarrollo regional es más que la suma de cada tramo. Las sinergias se pierden en los análisis fragmentados y los daños a los ecosistemas y sus servicios ambientales pueden ser irreversibles. Debe

¹⁴ MIA Tramo 5. Capítulo 2, p. 219.

¹⁵ MIA Tramo 5. Capítulo 2, p. 223.


analizarse desde antes del inicio del proyecto su impacto ambiental, social y económico de forma integral. Ese es el mandato constitucional del desarrollo sustentable. Por ello:

1. Consideramos que la SEMARNAT, atendiendo también a los principios de prevención, precaución, no regresión en materia ambiental, *in dubio pro natura* e *in dubio pro agua*¹⁶, debe evaluar de forma integral – y por tanto requerir a los promoventes del proyecto Tren Maya la presentación de una manifestación de impacto ambiental integral – el proyecto de desarrollo regional Tren Maya, no de forma fragmentada como está ocurriendo. Hasta entonces, estimamos que la autoridad federal no está en posibilidad de autorizar, o debe negar, la realización y continuación del proyecto de Tren Maya.
2. La información para la evaluación integral del proyecto, además de describir con precisión el sistema ambiental regional que será afectado en su totalidad, así como los impactos ambientales acumulativos, residuales y sinérgicos, debería incluir información sobre todos los proyectos asociados al desarrollo regional, sus impactos ambientales potenciales y las medidas de mitigación que se instrumentaría para evitarlos.
3. Las obras y actividades del Tramo 5 del Tren Maya, no deben continuar, hasta que no existan las autorizaciones en materia de impacto ambiental; desarrollo forestal sustentable y demás requeridas por la legislación nacional.
4. Antes de empezar cualquier proceso relacionado con los tramos 6 y 7, debe presentarse la información completa en el contexto de la evaluación de impacto ambiental integral que refiere el marco jurídico, que sea pública y transparente.
5. Calakmul ha sido reconocido como sitio mixto en la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural de la humanidad. El gobierno de México debe abrir el diálogo y los procesos de consulta establecidos sobre los impactos del proyecto de Tren Maya con los órganos pertinentes de la UNESCO y de la Convención.
6. Los daños ambientales que se han causado en los ecosistemas de la región al realizarse las obras y actividades para las distintas fases del Tren Maya, sin contar con las autorizaciones necesarias conforme a la legislación ambiental, deben evaluarse puntualmente y repararse, incluyendo los servicios ambientales que se han perdido o erosionado, en atención al artículo 4º constitucional, párrafo quinto y la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental.
7. Durante el proceso de evaluación en materia de impacto ambiental y cualquier otro de toma de decisiones relacionadas con el Tren Maya, exhortamos a las

¹⁶ Para mayor información sobre la interpretación constitucional de esos principios se recomienda la consulta de las sentencias emitidas por la Suprema Corte de Justicia de la Nación en los amparos en revisión 307/2016; 953/2019; 54/2021 y la controversia constitucional 212/2018.

autoridades federales a crear condiciones reales para que puedan ejercerse los derechos de acceso a la información y la participación pública en asuntos ambientales, y a crear un entorno propicio para hacerlo sin riesgos, como lo prevé el Acuerdo de Escazú.¹⁷

Ciudad de México, 17 de junio 2022



Dr. Germán GONZÁLEZ DÁVILA
Director Ejecutivo

Centro Interdisciplinario de Biodiversidad y Ambiente, A. C.
Plaza San Jacinto 23-F, San Ángel, 01000 CDMX
Tel: +52 (55) 5616 3633
ceiba.web@gmail.com
<https://ceiba.org.mx>

¹⁷ Para mayor información sobre la interpretación constitucional de esos principios se recomienda la consulta de las sentencias emitidas por la Suprema Corte de Justicia de la Nación que se mencionaron en la anterior nota al pie de página, así como las que resolvieron los amparos en revisión 376/2018 y 640/2019.