



EL NEGOCIO DEL TREN MAYA

Datos relevantes para prensa

- *El Negocio del Tren Maya* es un especial de datos, investigación y periodismo de PODER para transparentar información sobre las contrataciones, la consulta indígena, la evaluación de impacto ambiental y los empresarios que se beneficiarán del proyecto. >>Ver todo el micrositio.
- El objetivo es aportar información desde una mirada crítica que ayude a los pueblos y comunidades a tomar decisiones ante un proyecto que puede afectar su futuro.

LOS DUEÑOS DE LAS VÍAS

- La manera en que ha sido diseñado el proyecto del Tren Maya indica que **la infraestructura se pondrá al servicio de la inversión privada** por sobre la protección y garantía de los derechos humanos de los pueblos indígenas y el medio ambiente.
- **El 70%** de los ingresos del Tren Maya será por **transporte de carga**, especialmente de combustibles.
- El Tren Maya forma parte de la infraestructura básica para la industria energética en el sureste. **Un tercio del transporte de carga del tren se destinará al transporte de combustibles fósiles.**
- Existen **75 proyectos extractivos** en el sureste mexicano que se beneficiarían con el Tren Maya porque abarata costos de movilidad, logística y transporte de personas y materia prima. >>Ver mapa.
- Funcionará como plataforma de infraestructura para proyectos que han tenido **graves impactos ambientales, sociales y de afectaciones a derechos humanos.** >>Ver informe de investigación.

¿QUIÉNES GANAN?

- Entre 2019 y 2020 se han gastado casi **\$67,000 millones de pesos** en **150 contratos** para la planeación, preparación, construcción, manejo de comunidades, difusión o divulgación del Tren Maya, según información de Compranet recogida en la plataforma QuiénEsQuién.wiki. De estos, 105 contratos (el 70%) fueron dados en adjudicación directa; 23 (el 15.33%) por invitación a cuando menos 3 empresas; 14 (el 9.33%) en contratos entre entes públicos y sólo 8 (el 5.33%) fueron por licitación pública. >>**Ver análisis de contratos.**
- **Las principales empresas beneficiadas son:**
 1. **ICA Constructora S.A. de C.V.**, de Bernardo Quintana Isaac, con un contrato por \$25,849,460,178 pesos. Fue una de las mayores contratistas del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.
 2. **Operadora CICSA, S.A. de C.V.** (Grupo Carso, propiedad de Carlos Slim, junto con la española FCC Construcción, de la que Slim también es accionista) con un contrato por \$15,994,602,016 pesos.
 3. **Consorcio LAMAT Tramo 1 S.A.P.I. de C.V.** (creado por Mota-Engil junto con una de las mayores constructoras asiáticas, China Communications Construction Company LTD), por \$13,394,942,290 pesos.
 4. **Azvindi Ferroviario, S.A. de C.V.** (creado por GAMI de Grupo Indi, de Manuel G. Muñozcano, y Grupo Azvi, S.L. y su filial Construcciones Urales, S.A. de C.V.), con un contrato por \$8,787,016,116 pesos.
 5. **Mextypsa, S.A. de C.V.**, con dos contratos por un total de \$632,921,849.20 pesos, para proveer el servicio de Oficina de Gestión del Proyecto Tren Maya y para la “Asesoría Técnica del Tren Maya para la Estructuración del Proyecto Integral, la Contratación de la Ingeniería Básica y la Supervisión Técnica de dicha Ingeniería Básica”.
- Otras beneficiadas serán las empresas que invierten en los proyectos de energía en el sureste mexicano, como **Blackrock Inc**, que participa como inversionista en **12 proyectos energéticos** de la península de Yucatán y que además tiene relación con Pemex, el 1.32% de las acciones de China Communications Construction Company, Ltd., empresa que ganó la licitación del Tramo 1 del Tren Maya, y poco más del 1% de las acciones de Grupo Carso. >>**Ver información sobre BlackRock.**
- Algunas de las empresas beneficiadas han participado o han sido implicadas en **casos de corrupción, fraude, opacidad y/o irregularidades**, como China Communications Construction Company, Ltd., por actos fraudulentos en Filipinas; la española FCC Construcción S.A., relacionada con actos de corrupción de Odebrecht en Panamá, o la misma Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), probable constructora de los tramos 6 y 7, señalada por sobrepagos e inconsistencias en su contrato para realizar la barda perimetral del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México. >> **Ver infografía sobre las contratistas.**

¿DERECHOS HUMANOS: GARANTÍA O TRANSACCIÓN?

- **El Estado no garantizó el derecho a la participación y la libre determinación** de las comunidades afectadas. Las comunidades no pudieron participar en el diseño del protocolo de consulta; durante la fase informativa no recibieron información de los impactos negativos que tendría el proyecto, y en la fase deliberativa no se dio oportunidad a las comunidades de oponerse, por lo que quedó trunca la posibilidad real de que estas otorguen su consentimiento libre, previo e informado.
- La **Manifestación de Impacto Ambiental (MIA)**, que actualmente se encuentra en evaluación por parte de la Semarnat, **cubre solamente los primeros tres tramos de un total de siete** que contempla la totalidad de la vía y aplica sólo en aquellos segmentos que se modificarán en la vía previamente construida. Los restantes cuatro tramos no cuentan con una MIA. **Hasta la fecha no se conocen los impactos reales que tendrá en el medio ambiente la construcción de la vía.**
- La MIA no incluyó todos los impactos del proyecto en el **derecho humano al agua**, ya que hasta el momento no se ha dado a conocer la cantidad exacta de agua que usará el Tren Maya durante su etapa de construcción y funcionamiento. Las medidas para evitar filtraciones de **residuos peligrosos** después de la etapa de construcción tampoco son públicas. Y los impactos derivados en las 85 cuencas por las que pasaría el tren en su primera fase no aparecen en dicho documento. Tampoco existe información clara sobre el impacto del proyecto en la **biodiversidad** de la región. >>**Ver las observaciones de PODER a la MIA del Tren Maya.**
- El análisis realizado por el equipo de investigación de El Negocio del Tren Maya develó también la forma en que se aprovecharon las condiciones de pobreza, marginación y discriminación y las consecuentes promesas de garantía de derechos humanos básicos para la supervivencia como **vehículo de transacción para obtener el consentimiento** para la realización de un proyecto. >>**Ver investigación.**
- Un ejemplo concreto de los impactos en las comunidades y el medio ambiente es lo que está sucediendo en la reserva **Cuxtal**, en Yucatán, donde la especulación inmobiliaria se suma a los megaproyectos turísticos y hoteleros relacionados con el Tren Maya para generar un escenario de destrucción ecológica y del tejido social de las comunidades. >>**Ver reportajes.**



El **Proyecto sobre Organización, Desarrollo, Educación e Investigación (PODER)** es una organización regional, de la sociedad civil, sin fines de lucro. Busca fomentar la transparencia y rendición de cuentas de las empresas en América Latina desde una perspectiva de derechos humanos, y fortalecer a los actores de la sociedad civil afectados por prácticas empresariales, con el fin de que actúen como garantes de la rendición de cuentas a largo plazo.



poderlatam.org



[@PODERlatam](https://twitter.com/PODERlatam)



[@PODERlatam](https://facebook.com/PODERlatam)