

PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, INFORME EXHAUSTIVAMENTE A ESTA REPRESENTACIÓN POPULAR LOS MOTIVOS PARA DECIDIR DAR POR CONCLUIDA LA RELACIÓN CONTRACTUAL DE FORMA ANTICIPADA CON LA EMPRESA CAABSA, ENCARGADA DE LA COSTRUCCIÓN DEL TREN INTERURBANO MÉXICO-TOLUCA EN EL TRAMO QUE CORRESPONDE A LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO LOS PORMENORES DEL GASTO DESTINADO PARA SU CONCLUSIÓN POR LA CANTIDAD DE TRES MIL TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS.

**DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA.
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.
II LEGISLATURA.
PRESENTE.**

La que suscribe, **Diputada América Alejandra Rangel Lorenzana**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Segunda Legislatura del Honorable Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso k) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones IX y LXXV, y 21, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Poder Legislativo, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, INFORME EXHAUSTIVAMENTE A ESTA REPRESENTACIÓN POPULAR LOS MOTIVOS PARA DECIDIR DAR POR CONCLUIDA LA RELACIÓN CONTRACTUAL DE FORMA ANTICIPADA CON LA EMPRESA CAABSA, ENCARGADA DE LA COSTRUCCIÓN DEL TREN INTERURBANO MÉXICO-TOLUCA EN EL TRAMO QUE CORRESPONDE A LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO LOS PORMENORES DEL GASTO DESTINADO PARA SU CONCLUSIÓN POR LA CANTIDAD DE TRES MIL TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El 1° de diciembre de 2012, fue anunciado como un importante proyecto de movilidad para la Zona Metropolitana del Valle de México, la construcción de un

Tren para pasajeros. El entonces presidente Enrique Peña Nieto informó que con él se beneficiaría diariamente a miles de personas que se trasladan del Estado de México hacia la Ciudad de México y viceversa. Añadió, que impulsar la construcción de un tren de pasajeros, era un compromiso que había hecho con los habitantes del Estado de México cuando fue Gobernador, y que como titular del Ejecutivo federal lo llevaría a cabo a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La obra fue incluida como proyecto del Gobierno Federal en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, siendo nombrada como “Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México”, con la finalidad de conectar la Zona Metropolitana del Valle de Toluca con la zona poniente de la Ciudad de México, promoviendo el uso de un transporte masivo, eficiente, no motorizado.

Dio inicio el 7 de julio de 2014 con la participación de los Gobiernos Federal, de la Ciudad de México y del Estado de México. En el convenio de colaboración firmado por los tres gobiernos mencionados, en el caso del de la Ciudad de México, se determinó que fuera a través de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) la participación de éste, teniendo a su cargo la construcción del tercer tramo de la obra.

La obra debió concluir de acuerdo al proyecto inicial a principios del año 2017, sin embargo, desde su comienzo tuvo importantes atrasos debido a desacuerdos con ejidatarios, como los del San Nicolás Tolentino, quienes se oponían a la “expropiación de 130 mil hectáreas de tierra por donde cruzará el tren...”¹

2. El Tren Interurbano fue proyectado como una obra para atenuar la problemática de movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México, implicando la movilización de más de 700 mil personas al día, de acuerdo con estimaciones del Gobierno del Estado de México.²

El Tren recorrerá 57.87 Km., a una velocidad de entre 90 y 160 Km/h. El tiempo estimado de una terminal a otra es de 40 minutos, contando con 2 terminales: Zinacantepec y Observatorio; y 4 intermedias: Pino Suárez, Tecnológico, Lerma, y Santa Fe, estimando que el número de personas beneficiadas será de poco más de

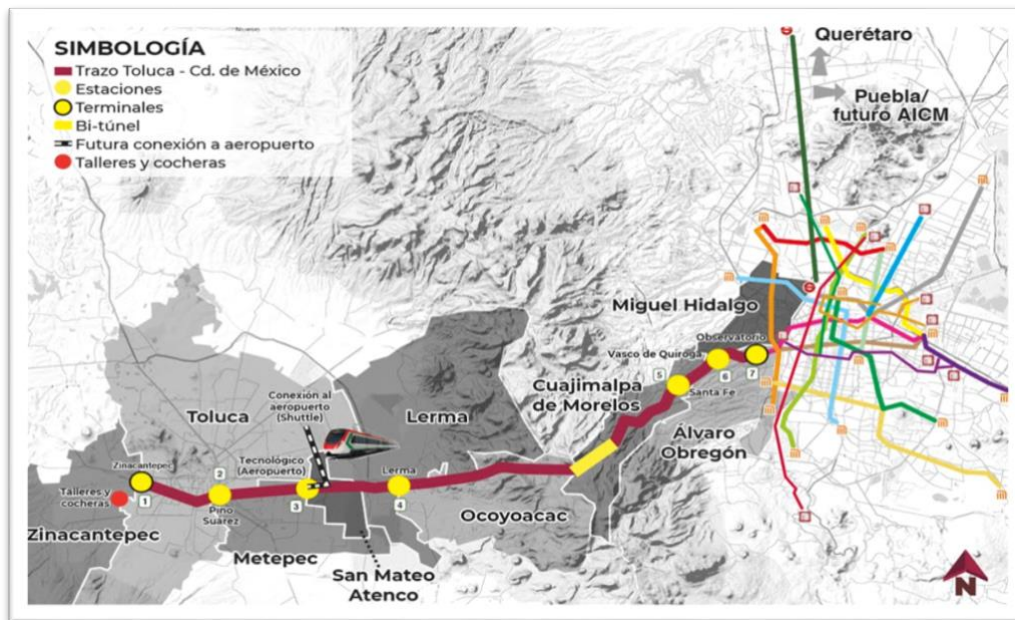
¹<https://web.archive.org/web/20140311064227/http://www.sdnoticias.com/local/edomex/2013/11/06/ejidatarios-bloquean-aeropuerto-de-toluca-exigen-intervencion-en-expropiacion-por-construccion-de-tren>

² https://sitramytem.edomex.gob.mx/tren_interurbano

3.5 millones. Así mismo, contará con 30 trenes compuestos cada uno por 5 vagones, calculando movilizar al día alrededor de 243 mil personas.

Los grandes beneficios que se destacan son: La disminución de cerca de 400 accidentes viales al año sobre la autopista México-Toluca; ahorro de tiempo de traslado y, con ello, la disminución de CO2 de 27,827 ton/año; mayor movilidad por la disminución del tráfico vehicular (13,000 vehículos diarios menos) en beneficio de 3.5 millones de habitantes, especialmente en la zona poniente; disminución en gastos de operación vehicular; y, se complementa de forma directa con otros transportes como el Metro.

Trazo del Tren Interurbano México-Toluca



Fuente: <http://sct.gob.mx/index.php?id=4119>

3. El trazo original determinado en el proyecto ha tenido varias modificaciones. Las más de ellas en la Ciudad de México, una de ellas en un “tramo que comprende una longitud de 4.3 kilómetros, de la Glorieta Vasco de Quiroga a la estación del Metro Observatorio.”³

³ <http://treninterurbano.cdmx.gob.mx/cambiodetrazo.html>

“El tramo del proyecto que pasa por la Ciudad de México tendrá una distancia de 17 kilómetros. Este segmento inicia en la salida del portal oriente, del túnel que se encuentra sobre la autopista federal México-Toluca, en la alcaldía Cuajimalpa, y concluye en la estación del Metro Observatorio, ubicada en la alcaldía Álvaro Obregón. Las 3 estaciones que se sitúan en la Ciudad son Santa Fe, Vasco de Quiroga y la terminal Observatorio.”⁴

Para la construcción del Tren, en el tramo correspondiente a la Ciudad de México **en el año 2014 se firmó contrato con la empresa CAABSA**, sin embargo, “En agosto de 2019 la obra la asumió la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; entonces surgieron quejas de que no se liberaban oportunamente recursos a la constructora. Justo al año, la Secretaría de Obras de Ciudad de México retomó la responsabilidad del tramo, como se había planeado originalmente. Además **se licitó una nueva estación del tren, la de Vasco de Quiroga y un puente atirantado.** VISE e ICA, respectivamente, fueron las empresas adjudicadas.”⁵

Énfasis añadido.

A mediados de agosto del presente año, diversos medios de comunicación informaron sobre terminación anticipada del contrato entre el Gobierno de la Ciudad de México y la empresa CAABSA. La Jefa de gobierno refirió que “... está en la evaluación para llegar a una liquidación de común acuerdo.”⁶ Sin especificar en ese momento la cantidad que debe erogar la Ciudad de México por la terminación anticipada.

Se ha dicho a través de la prensa que a CAABSA se le pagarían alrededor de 2 mil millones de pesos de gastos no recuperables (mismos que ha venido solicitando desde hace casi un año) por la terminación anticipada del contrato.⁷

También, que son 12 empresas las que terminarán la obra (sin especificar cuáles, ni como se seleccionaron) para que el Tren entre en funcionamiento a finales del

⁴ <https://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/tren-interurbano-cdmx>

⁵ <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/salvador-camarena/2022/07/05/tren-mexico-toluca-el-voluntarismo-de-amlo-y-de-claudia/>

⁶ <https://www.elsoldetampico.com.mx/analisis/nombres-nombres-y...-nombres-mas-de-5000-mdd-golpe-a-mercado-por-sofomes-cnbv-supervision-fallida-y-astringencia-8790430.html>

⁷ <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/salvador-camarena/2022/07/05/tren-mexico-toluca-el-voluntarismo-de-amlo-y-de-claudia/>

año 2023, desinando para tal efecto el Gobierno de la Ciudad de México 3 mil 300 millones de pesos.⁸

PROBLEMÁTICA

A inicios del 2018, año en el que el Tren Interurbano debería estar en funcionamiento de acuerdo al proyecto, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) publicó los datos de la “Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD), 2017”, misma que “...contiene datos sobre la movilidad cotidiana de los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México, así como las características de los viajes realizados”.⁹

En la referida encuesta realizada en 66 mil 625 viviendas, se destaca lo siguiente:

- De los 19.38 millones de personas de 6 años y más en la ZMVM, poco más del 80% (15.63 millones) realiza al menos un viaje en un día entre semana (lunes a viernes). Esta proporción es del 84% en la CDMX y del 78% en los municipios conurbados.
- Se realizan 34.56 millones de viajes en la ZMVM en un día entre semana. De ellos, 11.15 millones son de modo exclusivamente caminando.
- De los 15.57 millones de viajes en transporte público en la ZMVM, en prácticamente 3 de cada 4 se usa el servicio colectivo (microbús o Combi). En la CDMX, el Metro ocupa el segundo lugar en frecuencia de uso mientras que, en los municipios conurbados se utiliza un colectivo en 4 de cada 5 viajes en transporte público.
- Según la hora de inicio, más de 4 millones de viajes se realizan entre las 7:00 y las 7:59 de la mañana. Por la tarde, entre las 18:00 y 18:59 horas se da el mayor número de retornos al hogar.
- De los viajes que se realizan para ir al trabajo, el 36.6% duran hasta media hora; el 58.1% tardan de 31 minutos hasta 2 horas y, en el 5.3% de los casos, emplean más de 2 horas. En el caso de la CDMX, 6 de cada 10 viajes tardan de 31 minutos a 2 horas, en tanto que en los municipios conurbados, el 7.2 % de los viajes emplean más de 2 horas.

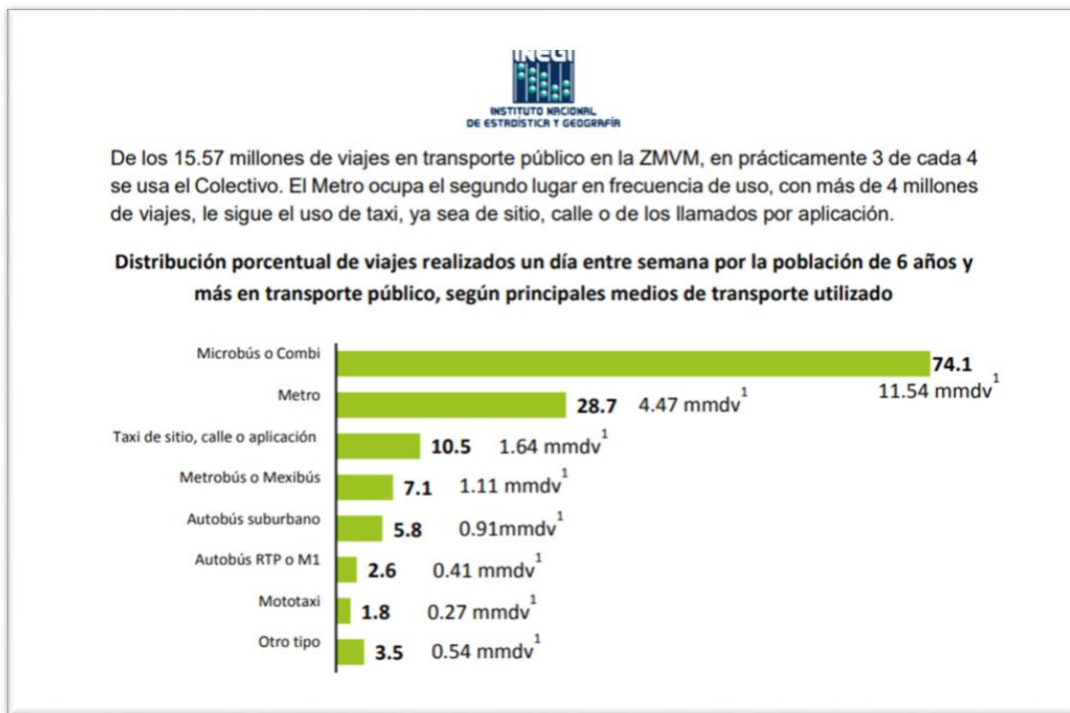
⁸ <https://ne-np.facebook.com/EIUniversalOnline/photos/pcb.10161827311885681/10161827311695681/?type=3&eid=ARB50AarPUjImOu0e-tCH4qCWQsBHp6EClq5bRvr8ViJlobELkIEiDltqaqMecOwPZMJ1xPdOKhMsJ-C>

⁹ Comunicado de prensa Núm. 104/18, INEGI, 19 de febrero de 2018.

- Para regresar al hogar, el 55 % de los viajes duran menos de 30 minutos; el 40.7% tardan de 31 minutos hasta 2 horas, y el 3.8% se prolongan por más de 2 horas.

De los datos anteriores, se desprende que 23.41 millones de viajes entre la Ciudad de México y el Estado de México, se realiza en transporte público o privado, y que 15.57 millones de viajes se realizan en transporte público.

La siguiente gráfica ilustra la problemática de movilidad entre ambas Entidades Federativas en millones de viajes. Es evidente la necesidad de resolver el problema de movilidad generado por la gran cantidad de traslados al día y la forma de desplazarse.



Si como se asegura en el proyecto, el Tren Interurbano trasladará al día alrededor de 243 mil personas, es urgente que se concluya la obra que lleva ya varios años de retraso, agudizando con ello el problema de movilidad.

CONSIDERACIONES

PRIMERA. Es deber de todo gobierno crear las condiciones necesarias para el mayor y mejor bienestar de la población a través de la generación de acciones, políticas y obras públicas que permitan su desarrollo pleno y el de sus familias en las mejores circunstancias posibles.

El artículo 13, apartado E, numerales 1 y 2, de la Constitución Política de la Ciudad de México, contenido en la Carta de Derechos; en relación con el tema de movilidad, dispone:

Artículo 13
Ciudad habitable

A. a D. ...

E. Derecho a la movilidad

1. *Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.*

2. *Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.*

F. ...

El mandato legal es claro, pero de nada sirve a los ciudadanos un derecho reconocido en la norma, mientras las autoridades no realicen las acciones necesarias para su cumplimiento. Además, ese mandato debe cumplirse por cualquier gobierno que se precie de ser democrático, apegándose a los principios rectores que, igualmente, están contenidos en la Constitución local.

Artículo 3
De los principios rectores

1. ...

2. La Ciudad de México asume como principios:

a) ...

*b) La rectoría del ejercicio de la función pública apegada a la ética, la austeridad, la racionalidad, la **transparencia, la apertura, la responsabilidad, la participación ciudadana y la rendición de cuentas con control de la gestión y evaluación**, en los términos que fije la ley; y **Énfasis añadido.***

c) ...

3. ...

En relación con los recursos públicos generados por todas y todos los habitantes de la Ciudad, se mandata:

Artículo 21
De la Hacienda Pública

A. Disposiciones generales

1. a 3. ...

*4. La generalidad, la sustentabilidad, honradez, proporcionalidad, equidad, **efectividad, austeridad, certidumbre, transparencia y rendición de cuentas, son los principios que rigen la hacienda pública.** **Énfasis añadido.***

5. a 9. ...

B. a D. ...

Los servidores públicos del gobierno de la Ciudad de México están obligados a apegarse estrictamente a las disposiciones legales, por lo que, en el tema del presente Punto de Acuerdo, deben informar con toda precisión y exhaustividad sus decisiones sobre la construcción del Tren Interurbano y sobre la aplicación y manejo de los recursos públicos que se seguirán destinando en su construcción.

También deberán informar sobre las condiciones convenidas con las empresas (anteriores y futuras) que han trabajado en la obra, así como las medidas de seguridad y la responsabilidad de cada una de ellas.

SEGUNDA. Los medios de comunicación han informado sobre la decisión del gobierno local de dar por terminada la relación contractual con CAABSA de forma anticipada, sin embargo, no se ha dicho con claridad la razón. Esto es de suma importancia porque una terminación adelantada, como es el caso, genera penalidades en caso de incumplimiento. Penalidades que se traducen en recursos públicos y afectación hacia los ciudadanos.

Se habla que en la construcción “los trabajos no lograban el avance esperado.”¹⁰ No obstante, de esa afirmación, no se concluye la existencia de alguna responsabilidad de la empresa, o bien de funcionarios que no hicieron correctamente su trabajo; desde la planeación hasta la ejecución era sabido que no se contaba con el derechos de vía (o cuando menos no en todos los tramos) generando importantes retrasos.

De igual manera, se conoce que el costo inicial de la obra era de 30, 000 millones de pesos, pero actualmente “ Con base en información de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), el costo actual del tren México-Toluca es de 103,000 millones de pesos”. ¹¹ Es decir, mucho más de tres veces lo programado.

La construcción del Tren Interurbano lleva varios años de atraso (incluido el tiempo que estuvo bajo la responsabilidad del Gobierno Federal a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) en el que las constructoras se quejaban de que los recursos no les llegaban), hay múltiples cuestionamientos sin responder y decisiones que tendrán repercusiones para los ciudadanos.

De acuerdo con lo publicado por la prensa la obra debe apresurarse, el avance en todos estos años en el tramo que corresponde a la Ciudad de México es del 57%, y

¹⁰ <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/CDMX-termina-contrato-con-CAABSA-en-Tren-Mexico-Toluca-20220710-0099.html>

¹¹ <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/CDMX-termina-contrato-con-CAABSA-en-Tren-Mexico-Toluca-20220710-0099.html>

se proyecta terminar el 43% restante en sólo un año, “pues el Presidente, que lo había prometido para 2022, quiere concluirlo en 09/23.”¹²

Si bien es una obra de beneficio para miles de personas y, apura por ello, que se concluya y empiece su funcionamiento, la lógica debe ser la movilidad y seguridad de los habitantes, y no el apresuramiento por mero cálculo político de los gobiernos en turno. Experiencias trágicas sobran de lo que ocurre cuando se quiere inaugurar anticipadamente una obra por atraer votantes, sin importar la seguridad y las vidas de los habitantes.

RESOLUTIVOS

Con sustento en los antecedentes y consideraciones legales expuestos, este Congreso, en ejercicio de sus facultades soberanas, estima procedente:

ÚNICO.- SOLICITAR RESPETUOSAMENTE A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, INFORME EXHAUSTIVAMENTE A ESTA REPRESENTACIÓN POPULAR LOS MOTIVOS PARA DECIDIR DAR POR CONCLUIDA LA RELACIÓN CONTRACTUAL DE FORMA ANTICIPADA CON LA EMPRESA CAABSA, ENCARGADA DE LA COSTRUCCIÓN DEL TREN INTERURBANO MÉXICO-TOLUCA EN EL TRAMO QUE CORRESPONDE A LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO LOS PORMENORES DEL GASTO DESTINADO PARA SU CONCLUSIÓN POR LA CANTIDAD DE TRES MIL TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS.

Palacio Legislativo de Donceles, a los 13 días del mes de octubre de 2022.

Signa la presente proposición con punto de acuerdo:

América Rangel

Dip. América Alejandra Rangel Lorenzana _____

¹² <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/salvador-camarena/2022/07/05/tren-mexico-toluca-el-voluntarismo-de-amlo-y-de-claudia/>