

**PUNTO DE ACUERDO PARA UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON EL TITULAR DE LA SCT PARA EXPLICAR EL ATRASO DEL ARRANQUE Y PUESTA EN MARCHA DEL TREN INTERURBANO DE PASAJEROS MÉXICO – TOLUCA Y LOS SOBRECOSTOS DEL PROYECTO**

Quien suscribe, Senador Isidro Pedraza Chávez, integrante de la LXIII Legislatura del H. Senado de la República, en ejercicio de la facultad que me confieren el artículos 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y el artículo 8, fracción II del Reglamento del Senado de la República someto a la consideración de esta representación soberana, la siguiente proposición con **PUNTO DE ACUERDO PARA UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON EL TITULAR DE LA SCT PARA EXPLICAR EL ATRASO DEL ARRANQUE Y PUESTA EN MARCHA DEL TREN INTERURBANO DE PASAJEROS MÉXICO – TOLUCA Y LOS SOBRECOSTOS DEL PROYECTO**, al tenor de las siguientes:

**CONSIDERACIONES**

La anacrónica Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados en México y los altos niveles de corrupción de esta administración, han permitido además de violar constantemente los principios del artículo 134 en los procesos de licitación y adjudicación, abusando con la adjudicación directa, obras de carácter político pero inviable financieramente, al sustituir los criterios técnicos por los políticos, este el caso del Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México, donde el retraso de su construcción y el incremento de costos lo convierten junto con el aeropuerto de la ciudad de México, como otro de los fracasos del secretario de Comunicaciones y Transportes.

El pasado 14 de junio el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, de acuerdo con una nota de Reforma, “reconoció que tren a Toluca estará hasta 2019 por atraso en construcción, lo que podría encarecerlo.” En un evento de hecho por la conclusión de uno de los túneles, Gerardo Ruiz Esparza admitió que

“el tren se proyectó en 44 mil millones de pesos; tomando en cuenta la inflación, la paridad y el cambio de trazo, su costo actualizado es de 52 mil millones de pesos.”<sup>1</sup>

Sin embargo, estas afirmaciones difieren de lo mostrado en la Cartera de Inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y con el último Informe Trimestral enviado al Congreso. De acuerdo con estas dos fuentes, el costo proyectado del Tren México – Toluca proyectado hasta 2018 es de 59 mil 216.8 mdp, cantidad que es 7.2 mil mdp más que lo mencionado por Ruiz Esparza y más de 15 mil mdp más de lo proyectado cuando inició el proyecto.

Además, en el Informe del primer trimestre de 2018 el proyecto muestra un avance del 72% no del 80%, como lo anuncia el Secretario. Asimismo, el arranque y puesta en marcha del proyecto se tenía previsto para 2018. Contrario a las fechas establecidas, “las pruebas operativas desde Zinacantepec -estación terminal-, hasta Santa Fe -estación intermedia-, iniciarán en septiembre. Pero de Santa Fe hasta Observatorio, segunda terminal, empezarán en diciembre de este año, ya que en ese mes estaría 100 por ciento concluida toda la obra, dijo tras acudir a la salida de la tuneladora en el portal poniente donde se ubica uno de los túneles de la obra. “Va a estar un tiempo largo en pruebas el tren, eso significa, no sé, de acuerdo a los expertos serán seis, siete meses, ocho meses en pruebas para que ya pueda llevar pasajeros”, aseveró.”<sup>2</sup>

Eso implicará que el servicio al público inicie en la segunda mitad del año y no en este 2018 como estaba previsto y que el costo total del proyecto siga incrementándose. Cabe destacar que, a pesar del avance de la obra, el titular de la SCT afirma que el precio pasaje no está completamente definido lo que abre un

---

<sup>1</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Concluyó túnel del Tren Interurbano México-Toluca, 14 de junio de 2018. Disponible en <https://www.gob.mx/sct/prensa/concluyo-tunel-del-tren-interurbano-mexico-toluca>. Consultado el 18 de junio de 2018.

<sup>2</sup> VÁZQUEZ, Azucena, Admite SCT retraso a 2019 de Interurbano, Reforma, 14 de junio de 2018. Disponible en [https://busquedas.gruporeforma.com/reforma/Documento/Web.aspx?id=2949982%7CArticulosCMS&url=https://img.gruporeforma.com/imagenes/ElementoRelacionado/8/65/7064166.jpg&text=tren+Mexico+toluca&tit=&\\_ec\\_=1](https://busquedas.gruporeforma.com/reforma/Documento/Web.aspx?id=2949982%7CArticulosCMS&url=https://img.gruporeforma.com/imagenes/ElementoRelacionado/8/65/7064166.jpg&text=tren+Mexico+toluca&tit=&_ec_=1). Consultado el 18 de junio de 2018.

abanico de cuestionamientos debido a que este factor es una pieza importante en la definición de viabilidad del proyecto.<sup>3</sup>

El Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México es un proyecto en construcción de ferrocarril de larga distancia y media velocidad que conectará a la Zona Metropolitana del Valle de Toluca con la Zona Metropolitana del Valle de México, inicialmente fue anunciado el 1 de diciembre de 2012 por el presidente de México, Enrique Peña Nieto, como parte de varios proyectos de infraestructura de tipo ferrocarrilero en el país, lo cual se concretó el 7 de julio de 2014 con el inicio formal de la obra.

Para este proyecto inicialmente se tenían contempladas dos posibles rutas para la obra:

- De la Estación Cuatro Caminos del Sistema de Transporte Colectivo - Metro al norte del Municipio de Toluca, usando el derecho de vía del Ferrocarril México – Toluca con una desviación o derivación a esa ruta para poder dar servicio al Aeropuerto Internacional Lic. Adolfo López Mateos.
- De la Estación Observatorio del Sistema de Transporte Colectivo - Metro al sur de Municipio de Toluca, usando el derecho de vía de la Autopista México-Toluca 135D en su mayor parte, para dar servicio a la zona de desarrollo inmobiliario de City Santa Fe y con una desviación o desvió para dar servicio al Aeropuerto Internacional Lic. Adolfo López Mateos.

Siendo la segunda opción la que se licitó una parte en abril de 2014, mismas que iniciaron el 7 de julio de 2015, ya que la primera ruta al parecer tiene problemas para su construcción por la oposición de habitantes y temas ecologistas para su construcción.<sup>8</sup> La obra cuyas bases de licitación se firmaron el 28 de febrero de 2014 tendrá dos estaciones terminales una en Zinacantepec al poniente de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca y la otra en la Estación Observatorio al poniente de la Zona Metropolitana del Valle de México donde conectara con la Línea

---

<sup>3</sup> Ibídem.

1 del Sistema de Transporte Colectivo - Metro. De Observatorio, la vía partirá hacia la zona de Santa Fe donde tendrá su primera estación sobre un vaso regulador, por una ruta que inicialmente contemplaba la Avenida Vasco de Quiroga, sin embargo, en el mes de Octubre del año 2015 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en coordinación con el Gobierno del Distrito Federal (GDF), realizaron ajustes técnicos al trazo del Tren y modificaron 4.3 kilómetros la ruta original.

De esta forma el tren ya no correrá sobre la Avenida Vasco de Quiroga, sino por Barranca del Río Tacubaya, con la intención de afectar mínimamente a los vecinos del pueblo de Santa Fe y a vecinos de Álvaro Obregón y Cuajimalpa. Posteriormente el tren correrá hasta la colonia Centro del desarrollo inmobiliario donde tendrá una estación de paso, para luego adentrarse por el derecho de vía de la Autopista México-Toluca 135D de la cual se apartara para entrar en un túnel de 4.5 km. de longitud que le permitirá evitar la mayoría de la zona Boscosa de la Monte de las Cruces y el Parque nacional Desierto de los Leones, para salir a superficie a la altura del Parque Nacional Insurgente Miguel Hidalgo y Costilla conocido popularmente como "La Marquesa" para luego seguir hasta un punto intermedio entre los pueblos de San Mateo Atenco y Lerma de Villada donde tendrá su primera estación de paso, cumpliendo con esto con su primera fase constructiva de 36 km., seguirá entonces por el derecho de vía del Ferrocarril México-Toluca paralelo a la Carretera Federal No. 15D y la Avenida las Torres hasta la intersección con la Avenida Miguel Alemán Valdés donde se encontrará la estación Metepec-Aeropuerto, siguiendo por la Avenida las Torres hasta encontrarse con la Estación Sur de Autobuses de Toluca donde estará la estación Terminal, seguirá por el Avenida las Torres o como ruta alterna la Avenida de las Torres hasta encontrarse con la calle 16 de Septiembre en Zinacantepec donde tendrá su terminal, además de los talleres de mantenimiento, y cumplirá su segunda fase con 58 km. de construcción.

Para los fines de la construcción la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dividió la construcción en tres secciones con sus respectivas licitaciones:

No. 1: Tramo de la estación terminal Zinacantepec (Km 0+000) a la entrada poniente al túnel bajo la Sierra de las Cruces llamado Portal Poniente (km

36+150), que de acuerdo a la Licitación Pública Nacional LO-009000988-No-2014 fue asignada a la asociación entre las compañías La Peninsular Compañía Constructora y Constructora de Proyectos Viales de México, donde 29.5 km son en tramo elevado y 6 km en tramo superficial, incluyendo los talleres.<sup>1213</sup>

No. 2: Túnel bajo la Sierra de las Cruces con sus extremos llamados Portal Poniente (36+150) y Portal Oriente; De acuerdo al fallo en la licitación LO-00900098-N19-2014 el segundo tramo será realizado por la constructora mexicana Ingenieros Civiles Asociados "ICA" por medio de su empresa subsidiaria Construcciones y Trituraciones S.A. de C.V.<sup>14</sup>

No. 3: Tramo de la entrada oriente del al túnel bajo la Sierra de las Cruces llamado Portal Oriente a la estación Estación Observatorio al poniente de la Zona Metropolitana del Valle de México donde conectara con la Línea 1 del Sistema de Transporte Colectivo - Metro.

Cabe señalar que el consorcio encabezado por la española Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) suministrará, instalará y pondrá en marcha el material rodante del tren. El contrato obtenido por el grupo es de 13,570 millones 94,378 pesos incluido IVA, de acuerdo con el fallo de la licitación.

Hasta octubre de 2015 se sabe que el tren tendrá por características lo siguiente:

- a) Sistema de locomoción eléctrica por alimentación con catenaria y pantógrafo.
- b) Vía doble confinada con señalización similar a la europea, como en el Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México.
- c) Longitud de 58 Kilómetros.
- d) Velocidad de diseño 200 km/h, velocidad máxima 160 km/h, estos datos son para cálculo y diseño, el real debe determinarse con el trazo final de la obra.
- e) Utilizará 30 trenes eléctricos de 5 coches cada uno.
- f) Trayecto de terminal a terminal en un tiempo de 39 minutos.
- g) La construcción se realizará con recursos públicos y sin subsidios. El monto total estimado es de 38,000 millones de pesos.

- h) Según la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los predios por donde pasará el tren son en gran parte federales, pertenecientes a la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) y la Comisión Nacional del Agua (Conagua).

Los trabajos en el tramo tres, que corre de La Marquesa al metro Observatorio, son los más atrasados del proyecto del Tren Interurbano México Toluca. En seis semanas, del 15 de marzo al 1 de mayo, el avance de obra pasó de 46 a 49%. La colocación de columnas, capiteles y cabezales, que son todos elementos de concreto nombrados como obra civil, se realizan principalmente por la noche hasta con cuatro montajes por turno.

El tramo que va de la zona de casetas de la autopista México-Toluca hasta la avenida Vasco de Quiroga, en Santa Fé, es el más avanzado, pero aún no está terminado; falta entre otras cosas, desmontar el puente de La Venta, a lo que se oponen vecinos de la zona.

En el vaso regulador Totolapan, donde se construye la estación Santa Fé, se están colocando cabezales de acero sobre las columnas que sostendrán la estructura de la estación.

En Observatorio, los trabajos de cimentación profunda continúan cerca de la terminal del metro, pero a siete meses de que termine la actual administración federal, no hay ninguna obra civil en colonias de la zona, ya que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no ha completado la expropiación de propiedades y con ello la liberación del derecho de vía.

El tramo dos es el bitonel de cuatro kilómetros de longitud que se excava en la Sierra de las Cruces, el avance de obra en este punto pasó de 76 a 84% en seis semanas; y en el tramo uno, que corre de Zinacantepec al parque nacional "La Marquesa", en el Estado de México, se registra un avance del 88%.

En la estación terminal Zinacantepec, la obra civil ya terminó y está en proceso la colocación de la cubierta y los acabados.

A pesar de ser el tramo con el mayor avance de obra, la vía del Tren Interurbano no completa más de 18 kilómetros continuos de los 57 que tiene de longitud. Su construcción se interrumpe en varios puntos de los municipios de Lerma y Ocoyoacac, en donde aún hay policías estatales y federales vigilando los frentes de obra.

Comuneros de San Juan Coapanoaya y San Jerónimo Acazulco, en el Estado de México, insisten en que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes violó amparos vigentes y en revisión que suspendían los trabajos en sus tierras. Las protestas continúan.

Sin embargo, el Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco) señaló que la construcción del Tren Interurbano México-Toluca ya no es “socialmente rentable”, debido a que el costo de la obra se ha incrementado más de 55 por ciento respecto a la proyección original, hasta alcanzar un estimado de 59 mil millones de pesos. El director de Anticorrupción del organismo, Max Kaiser, señaló que el costo del Interurbano ha crecido al menos en 20 mil millones de dólares “y lo sabemos porque se pidió el recurso en el presupuesto de egresos de este año”.

Además, indicó que no se sabe con seguridad cuánto se ha destinado a la obra pues el gobierno no ha dado a conocer “cuánto se ha gastado de cada contrato ni cuántos convenios modificatorios ha habido y de qué se trata en cada caso, qué obligaciones en concreto cambiaron y cómo eso generará o generó ya un impacto presupuestal”.

De acuerdo al especialista, el costo aumentó debido a que se cambió el trazo de la ruta ante la presión de habitantes de la zona de Santa Fe. Este cambio, aunado a gastos extra por litigios sobre el derecho de vía entablados con comunidades en el Estado de México, obligó a la Federación a solicitar recursos extra para continuar con el proyecto. De la revisión de 23 contratos relacionados a la construcción del tren, encontró que nueve se otorgaron bajo licitación pública, nueve más por invitación restringida y cinco por adjudicación directa.

Si bien se apunta que en todos los casos se definió al ganador en un proceso claro y transparente, existen dudas en otros rubros como si el pago de los bienes y servicios estuvo dentro de lo presupuestado, o si los sobrepagos pueden considerarse excesivos.

Además, en 2013 la firma privada Senermex había precisado en un análisis técnico sobre la obra con incrementos superiores a 25 por ciento en el monto de inversión existe el riesgo de que deje de ser socialmente rentable.

Recientemente se dio a conocer el Informe General Ejecutivo de la Cuenta Pública 2016, en donde la Auditoría Superior de la Federación (ASF) hace una serie de recomendaciones dirigidas al Poder Legislativo en materia de obras públicas. De acuerdo con este documento, una de los puntos medulares en esta materia es la adecuación de la legislación actual de obras públicas. En esta línea, sugiere contemplar modificaciones a la Ley de Obras Públicas con el propósito de robustecer el papel del Estado en la vigilancia de estas figuras y alinearlos a los objetivos del Sistema Nacional Anticorrupción.

En este informe, con base en las 136 auditorías a inversiones físicas practicadas para este ejercicio, y retomando los hallazgos de revisiones previas, la ASF, sintetiza puntualmente “las cuatro causas principales que propician las deficiencias en los procesos relacionados con los proyectos de infraestructura”<sup>4</sup>:

Un común denominador de las obras públicas en México es “la falta de definición del alcance de las obras y la especificación de la rentabilidad correspondiente”. Asimismo, no hay claridad en el tipo de contratación de tal manera que todos estos puntos se ven traducidos en ineficiencias y condiciones económicas no favorables para los entes ejecutores.

---

<sup>4</sup> Auditoría Superior de la Federación, *Informe General Ejecutivo de la Cuenta Pública 2016*, Febrero de 2018. Disponible en <http://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2016ii/documentos/InformeGeneral/IG2016.pdf>. Consultado el 21 de marzo de 2018.

En esta falta de planeación resalta la ausencia de planes financieros precisos que involucren tanto las fechas y esquemas de pago, así como fechas críticas o hitos de los proyectos.

La ASF, en este sentido, señala que los proyectos se realizan bajo condiciones que dañan el desarrollo integral de los proyectos como la “insuficiente ingeniería de detalle, indefinición respecto a la tecnología a utilizar o la imprecisión del sitio de desarrollo de los trabajos”. Aunado a estas debilidades que afectan directamente al proyecto y que, en muchos casos, terminan reflejándose en incremento del costo del proyecto, baja calidad de los trabajos, conclusión de los trabajos en fechas posteriores a las planeadas, “la mayoría de las adjudicaciones de los proyectos de inversiones físicas se realizan bajo condiciones de riesgo, ya que las bases de licitación son inadecuadas o incompletas, asimismo la evaluación de las propuestas se lleva a cabo de manera deficiente, toda vez que el personal encargado no cuenta con las capacidades suficientes para cumplir con este tipo de tareas.”

Las insuficiencias económicas se ven reflejadas principalmente en el retraso en la asignación presupuestaria. “También se manifiesta en transferencias tardías entre programas y reducciones financieras durante el proceso de ejecución de las obras, lo cual repercute en la falta de capitalización de las empresas contratistas.” Esta falta de recursos o su transferencia fuera de tiempo, no sólo se ve traducida en un problema para las empresas afectadas por falta de pago, sino además en el riesgo del incremento de precios que los materiales requeridos para la ejecución de los proyectos, esto, a su vez repercute en la disponibilidad de recursos para concluir la ejecución de los proyectos.

En este punto, resaltan la falta o ineficiencia de la planeación y programación, tales como la existencia de obras inducidas no previstas, la determinación no realista de plazos de ejecución o montos económicos.

En lo que respecta a la gestión de los proyectos, destacan “la entrega extemporánea de anticipos, el control insuficiente de las subcontrataciones, el retraso en la formalización de los convenios modificatorios, la inadecuada autorización de precios extraordinarios o ajustes de costos e, inclusive, la tardía realización de las pruebas de operación, repercute negativamente en su conclusión en tiempo y forma.”

El caso del tres México-Toluca tiene todos los elementos de las fallas de planificación que predomina en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados, y aunque no tenemos elementos para hablar de corrupción, si prevalece alrededor de la obra, amplios vacíos de información, que al igual que en el caso del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México y del Paso Express de Morelos, existe una resistencia absoluta para dar a conocer la información necesaria para el legislador para normar su criterio.

Por lo que considero un tema de la mayor importancia que requiere una explicación puntual alrededor de la planificación y ejercicio de los recursos públicos para la retrasada construcción del Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México, por lo que solicito su apoyo para que la Comisión Permanente:

a) Solicite inmediatamente al titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Gerardo Ruíz Esparza, una reunión de trabajo para explicar el incremento del costo del proyecto y el retraso de las obras de construcción del Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México.

b) Solicite al titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Gerardo Ruíz Esparza, cuando se ha destinado a las obras de construcción Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México, las proyecciones de costos y de avance del proyecto para 2018 y 2019 por mes. Asimismo, explique con detalle la metodología utilizada para el cálculo del costo del pasaje.

Por lo anteriormente fundado y motivado someto a la consideración del pleno de esta Honorable Asamblea, la siguiente proposición con:

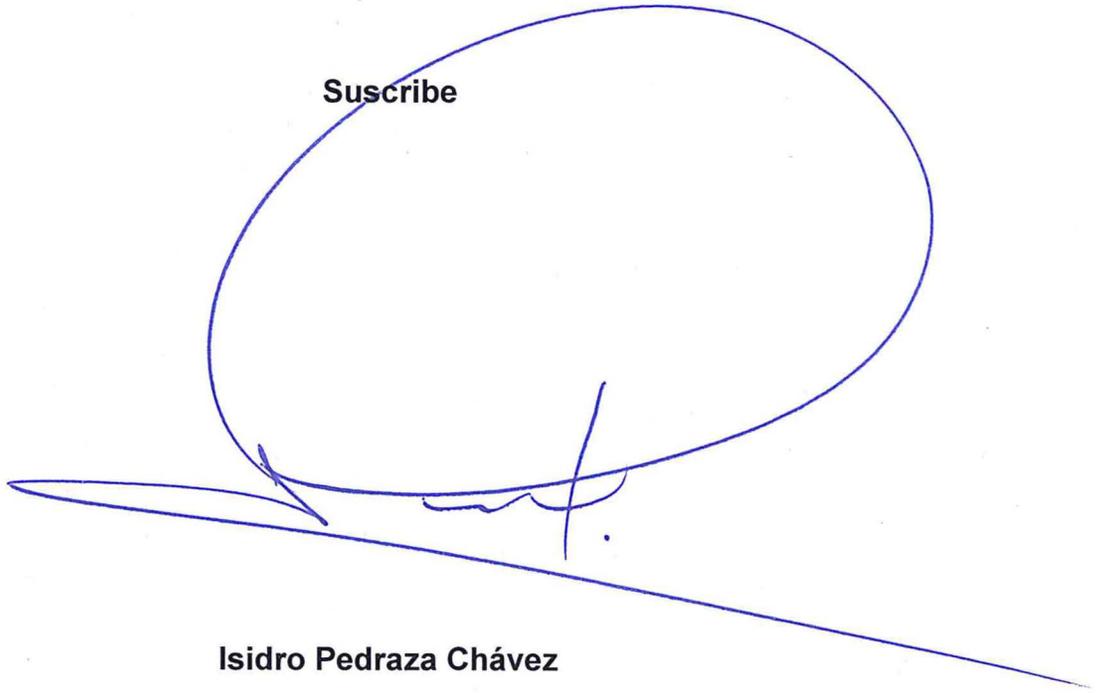
## **PUNTO DE ACUERDO**

**PRIMERO.-** La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión solicita al titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Gerardo Ruíz Esparza, una reunión de trabajo para explicar el sobrecosto del proyecto y las razones del retraso de las obras de construcción, y la situación que guarda el pago a contratistas y proveedores del Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México.

**SEGUNDO.-** La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión solicita al titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Gerardo Ruíz Esparza, remita a esta Soberanía en un periodo no mayor a quince días hábiles, un informe que contenga las proyecciones de costos y de avance del proyecto para 2018 y 2019 por mes. Asimismo, explique con detalle la metodología utilizada para el cálculo del costo del pasaje.

**Salón de Sesiones de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión,  
a los veinte días del mes de junio de 2018.**

**Suscribe**



**Isidro Pedraza Chávez  
Senador por el Estado de Hidalgo**