



TREN INTERURBANO SE TRIPLICA EL COSTO DE OBRA

Texto: **NOÉ CRUZ SERRANO**

—noe.cruz@eluniversal.com.mx



El proyecto planteaba una inversión original de 34 mil 115 millones de pesos en 2013, pero **lleva más de 105 mil millones**, cuyo último ajuste se dio en agosto por casi 2 mil millones ante obstáculos de pobladores, revisiones y restituciones; el monto creció más en este gobierno.



TREN A

Toluca: dan 2 mil mdp más



A casi una década del inicio del proyecto, **el presupuesto ha pasado de 34 mil 115 mdp a más de 105 mil millones;** último ajuste se dio en agosto por retrasos en tramos 1, 3 y 4

Texto: **NOÉ CRUZ SERRANO**
—noe.cruz@eluniversal.com.mx
Ilustración: **DANIEL RAZO**

El Tren Interurbano México-Toluca no sólo va a requerir una década para su construcción, sino que necesitará casi 2 mil millones de pesos adicionales para arrancar su operación a finales de 2023, como prometió el presidente Andrés Manuel López Obrador.

Diseñado como una alternativa de transporte de pasajeros segura, rápida, cómoda, accesible en precio y ecológicamente sus-

tentable para mover hasta 15 mil 660 pasajeros en 39 minutos entre estaciones terminales, el tren debió arrancar en 2017.

Sin embargo, “es necesario modificar el calendario y el cambio en el monto total de la inversión” de este proyecto, “derivado de distintos hechos ajenos que han impedido llevar a cabo las obras en apego al programa, incluidos los estudios Análisis Costo-Beneficio”, de acuerdo con un oficio firmado por Gabriel Zavala Aguilera, director ejecutivo de Regulación Económica de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), que fue enviado a la Unidad de Inversión de la Secretaría de Hacienda (SHCP).

El costo total de la obra, que hasta esta fecha era de 103 mil 615 millones de pesos, tuvo que ajustarse a cerca de 105 mil 472 millones, casi 2 mil millones más, reveló el documento con fecha del 12 de agosto pasado, cuya copia posee EL UNIVERSAL.

La argumentación sobre el requerimiento de los recursos es que el proyecto se “vio comprometido” en los tramos 1, 3 y 4.

En el tramo 1, el documento de la DGDFM señala que “en este último año, en diversas ocasiones, pobladores de distintas zonas del Estado de México (San Juan Coapanoya, San Lorenzo Acopilco, Calle Enriqueta, entre otros) han obstaculizado el avance de los trabajos. Esto lleva consigo principalmente dos consecuencias; la primera, derivada en atrasos de



las obras y por ende la necesidad de contar con servicios de supervisión y oficina técnica, además de los gastos no recuperables que implica para las empresas contratistas; segundo, las obras de mitigación que ha sido necesario llevar a cabo”.

En el tramo 3, argumenta que las “causas mencionadas derivan de una gran cantidad de peculiaridades en la ejecución de la obra, como el hecho de que en la zona de acceso al Desierto de los Leones el paso inferior vehicular se restituyó, debido a que la altura que tiene no era compatible con la del tren”, lo que trajo consigo un atraso de las obras.

Además, la zona de los frentes de trabajo que comprende La Casa del Agrónomo, Manantial e Industria Militar regresaron a los alcances de la obra de la SICT, lo que obligó a la revisión del proyecto ejecutivo por causas como son el denominado Manantial Santa Fe.

También “se está trabajando en la liberación del derecho de vía adicional, necesario para continuar la ejecución de trabajos en la estación Vasco de Quiroga, lo que implica la necesidad de recursos materiales y financieros”.

En el cadenamiento que marca el trazo y pasando la cortina a lo largo del Río Tacubaya y la avenida Presidente Juárez, “no se ha podido iniciar los trabajos por problemáticas sociales, lo que está generando retrasos en los avances y la necesidad de actualizar precios de la obra”.

Adicional al estudio del proyecto ejecutivo, sigue la necesidad de hacer una serie de estudios de gabinete y campo, en los que resalta el de hidráulica del Río Tacubaya solicitado por Conagua y Sacmex, a fin de contar con el permiso para la construcción del viaducto atirantado. En el tramo 4, se indica que todos los ajustes y retrasos de obra “repercuten de manera directa con las obras a ejecutar en este tramo, siendo necesario formalizar convenios de ampliación a los contratos de supervisión, asistencia y oficina técnica para dar segui-

miento a los trabajos que se llevan en campo”.

El Observatorio del Gasto de la SHCP revela que en junio, el tren tenía un avance físico de 77.5%.

Costo se triplicó

El 31 de diciembre de 2013, el tren quedó inscrito en el Registro de Cartera de la SHCP bajo la clave L3093110008, con un monto total de inversión de casi 34 mil 115 millones de pesos, reveló el *Libro Blanco Tren Interurbano México-Toluca, Primera Etapa*, que el entonces secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruíz Esparza, entregó al equipo del presidente López Obrador.

De entonces a la fecha, el presupuesto de la obra subió a 105 mil 472 millones de pesos, 71 mil 357 millones más o el triple de lo previsto originalmente.

Los constantes ajustes presupuestales de la obra no son privativos de este gobierno, debido a que en la relatoría de hechos sobre lo que se hizo con el expresidente Enrique Peña Nieto se detalla que desde 2014 “se ha actualizado el monto inicial de la inversión en cada uno de los ejercicios fiscales”.

Entre 2014 y 2018, el monto de inversión planeado pasó de 34 mil 115 millones a 59 mil 217 millones, un aumento de 73.5%.

Sin embargo, los mayores ajustes se han dado durante la administración actual, puesto que el costo del proyecto pasó de 59 mil 217 millones a 105 mil 472 millones, 78.1% más.

La obra del Tren Interurbano cubrirá una longitud total de 577 kilómetros a través de siete estaciones y un taller; su velocidad máxima será de 160 kilómetros por hora y la velocidad comercial de 90 kilómetros por hora.

De las siete estaciones, dos son terminales (Zinacantepec y Observatorio) y cinco intermedias (Pino Suárez, Tecnológico, Lerma, Santa Fe y Vasco de Quiroga). La longitud de las estaciones será de 200 metros.

El proyecto se diseñó como un sistema de transporte ferroviario interurbano que permita com-

plementar el sistema de auto-transporte por carretera libre y de cuota existente entre Toluca y la Ciudad de México para mejorar la calidad de vida de las personas en la zona de influencia. ●



Es necesario modificar el calendario y el monto total de la inversión derivado de distintos hechos ajenos que han impedido llevar a cabo las obras en apego al programa”

OFICIO DE LA DGDFM

77.5%

DE AVANCE llevaba la obra del Tren Interurbano hasta junio pasado, según la Secretaría de Hacienda.

24

DE JULIO DE 2014 se firmó el primer convenio modificatorio del contrato de la obra en el tramo 1.

8

DE AGOSTO DE 2018 se dio la última modificación al programa de ejecución del tramo 4 del proyecto.

Convenios modificatorios atoraron obra de Peña Nieto

NOÉ CRUZ SERRANO

—nocruz@eluniversal.com.mx

Constantes convenios modificatorios con empresas contratistas atoraron el proyecto del Tren Interurbano México-Toluca en el gobierno de Enrique Peña Nieto.

El 24 de julio de 2014 fue el primer ajuste al contrato de obra del tramo 1, para cambiar el apartado de declaraciones del contratista y la primera cláusula, así como adicionar contenido a la cláusula sexta.

En agosto de ese año hubo otra modificación del contrato del tramo 2, para “diferir el inicio de los trabajos por la entrega tardía del anticipo”.

El 13 de octubre de 2014, la DGDFM y Gap Land, S.A. de C.V. establecieron una modificación más del contrato de liberación de derechos de vía, primera parte de la etapa 2, para ampliar el monto y plazo.

El 9 de diciembre de ese año hubo otro ajuste al contrato del tramo 4 en la primera y quinta cláusulas.

El 7 de septiembre de 2015 se dio con la CFE una modificación del convenio específico de colaboración para la elaboración de ingeniería básica y de detalle en el tramo 1 y otros aspectos.

Hubo otro cambio al contrato de obra del tramo 2 para reconocer la suspensión de los trabajos por 389 días naturales, debido a que se constató la problemática generada por los pobladores.



El 30 de octubre de 2015 se dio un convenio modificatorio más en el contrato de obra del tramo 1 para ajustar el programa de eje-

cución y ampliar el plazo. El 28 de diciembre de 2015 se realizó otro ajuste del contrato de la gerencia de proyecto, tras adjudicar directamente un contrato

con Senermex Ingeniería y Sistemas S.A. de C.V.

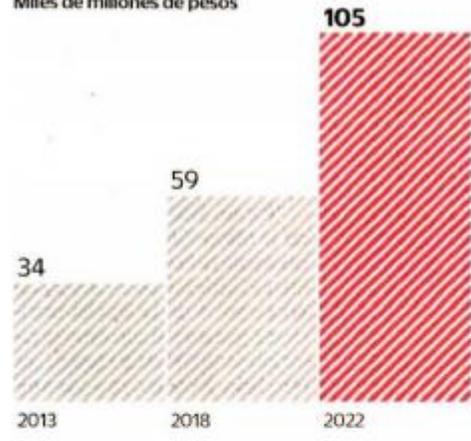
El último convenio modificatorio se presentó el 8 de agosto de 2018 en el tra-

mo 4, con el objetivo de modificar las especificaciones particulares y el programa de ejecución de los trabajos del contrato. ●

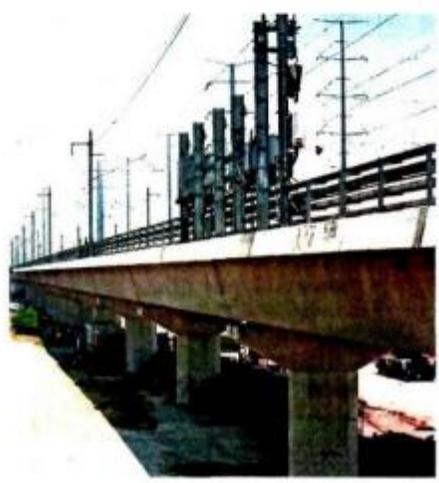
Sin control

El Tren Interurbano ha triplicado su costo.

Inversión prevista
Miles de millones de pesos



Fuente: SHCP.



En octubre de 2015 se amplió el plazo de ejecución del tramo 1 del Tren Interurbano.