

TIPO DE REVISIÓN: DESEMPEÑO

Efectos Regionales y Urbanos del Tren  
Interurbano México Toluca

Ente fiscalizado

SCT/SEDATU

¿Qué se auditó?

Que en la planeación del Tren Interurbano México-Toluca se consideraron los efectos regionales y urbanos, a fin de que su ejecución se realice en cumplimiento de la legislación aplicable.

La auditoría comprendió la revisión de la regulación sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano; la planeación urbano-regional; el espacio territorial de construcción; la movilidad y conectividad; la economía, y la rendición de cuentas asociados a los efectos regionales y urbanos del Tren Interurbano México - Toluca.

Número de auditoría:

**371-DE**

¿Por qué se practicó esta  
auditoría?

CRITERIOS DE SELECCIÓN

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios cuantitativos y cualitativos establecidos en la Normativa para la Fiscalización Superior de la Auditoría Superior de la Federación para la Integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización de la Cuenta Pública 2018.

Se consideró la relevancia de la construcción del Tren Interurbano México-Toluca como un proyecto de inversión pública para incrementar la movilidad para las personas, así como los efectos regionales y urbanos de su construcción con el análisis de las tres principales causas de la problemática identificada relativas a la planeación y regulación urbano-regional, el espacio territorial de construcción, y la movilidad y conectividad.

UNIVERSO SELECCIONADO

0.0

MUESTRA AUDITADA

0.0

## Principales resultados de la auditoría

En opinión de la ASF, para 2018, la SCT y la SEDATU continuaron la construcción del Tren Interurbano México-Toluca sin disponer de una planeación sustentada en una visión integrada del territorio y que considerara los efectos regionales y urbanos, como se detalla a continuación:

- **Regulación sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano**  
*La regulación federal en la materia careció de directrices para los proyectos de infraestructura pública de gran complejidad; de especificaciones al transporte ferroviario para pasajeros; de ordenamiento del uso de suelo para la planeación urbana aplicable a inmuebles de la Federación; además, los Lineamientos para el Registro en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión de la SHCP no incluyeron como requisito los estudios de impacto urbano y regional.*
- **Planeación urbano-regional**  
*La SEDATU no emitió lineamientos para establecer métodos y procedimientos para medir y asegurar que el proyecto cumpla con su objetivo de cobertura y guarde congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, ni realizó diagnósticos de los efectos esperados en el desarrollo regional, por lo que el proyecto del TIMT tiene el riesgo de no cumplir el principio de coherencia y racionalidad de la política pública relativo a promover el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano equilibrado, armónico, racional y congruente, que señala la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU).  
De 2014 a 2018, la SCT no previó los impactos en el desarrollo regional en la construcción del TIMT, ya que no dispuso de mecanismos de control para asegurar los derechos en las vías federales de comunicación del proyecto.*
- **Espacio territorial de construcción**  
*Respecto de la posesión legal, para 2018, la SCT no evidenció la posesión legal de todos los terrenos para concluir el proyecto del TIMT, al acreditar 8.52 hectáreas (5.0%), ubicadas en la alcaldía Álvaro Obregón, de las 169.19 hectáreas estimadas para la construcción tanto en el Estado de México como en la Ciudad de México, sin que en el inventario de inmuebles de la secretaría se tuviera registro de la superficie faltante. Además, la SCT registró 97 juicios de amparo contra la construcción del TIMT, de los cuales 44 (45.4%) se encontraban pendientes de solventar, incluyendo 7 casos en los que se determinó la suspensión temporal del proyecto. En cuanto a la obtención de los derechos de vía, la SCT no evidenció las medidas aplicadas en 2018 para fijar y modificar las dimensiones y características del derecho de vía, que originalmente se habían propuesto en 2013 para el TIMT, con base en la topografía de la región, la geometría de la vía y del proceso de construcción. El presupuesto destinado a los derechos de vía se incrementó en 933.0% (43,320.8 mdp) al pasar de 4,643.1 mdp en 2014 a 47,963.9 mdp en 2018, sin que a 2018 se tuvieran registros de los terrenos faltantes por liberar, aun cuando la SCT implementó un proceso para identificar, analizar, evaluar, responder, supervisar y comunicar los riesgos relacionados con este tema. En cuanto al uso de suelo, a 2018, la SCT contó con la autorización para el cambio de uso de un área de 13.2483 hectáreas, pero no demostró que la superficie autorizada correspondiera a la extensión total requerida para el desarrollo del TIMT.*
- **Movilidad y conectividad**  
*Los resultados demostraron que la SCT careció de la evidencia que acredite que realizó investigaciones para la planeación integral de las comunicaciones y el transporte, para la definición de nuevas vialidades o modernización de las existentes, así como del asesoramiento en la materia a las entidades del sector, a fin de que las estaciones, en la operación del TIMT, cuenten con redes viales y sistemas de transporte integrados.  
Por su parte, la SEDATU no comprobó la planeación, regulación y gestión de la ordenación territorial en la zona de influencia del TIMT, mediante la consolidación de redes de vialidad y transporte que aseguren el fortalecimiento de la productividad y eficiencia de la Zona Metropolitana del Valle de México y la Zona Metropolitana del Valle de Toluca, ni estableció mecanismos para garantizar el tránsito a la movilidad.*



### Principales acciones emitidas

- *Que la Cámara de Diputados, por conducto de la Comisión de Hacienda y Crédito Público, en coordinación con la de Presupuesto y Cuenta Pública, analicen la conveniencia de elaborar un estudio sobre los beneficios de realizar de forma diferenciada la planeación de los Programas y Proyectos de Inversión de gran complejidad, considerando sus respectivas características, prioridades, importancia en el ámbito nacional, y beneficiarios, a efecto de transparentar, modernizar y eficientar el uso de los recursos públicos. Además de incluir como requisito el análisis de factibilidad urbano-regional de los proyectos para el registro en la cartera de inversión de la SHCP; los responsables y plazos de su elaboración; los aspectos que debe contener, así como la metodología para su evaluación, a fin de que desde su planeación se disponga de elementos para analizar las implicaciones urbano-regionales de los proyectos de inversión de alto impacto desarrollados.*
- *Que la Cámara de Diputados, por conducto de la comisión de Presupuesto y Cuenta Pública, en coordinación con la de Hacienda y Crédito Público, analicen la conveniencia de implementar un mecanismo legal que permita garantizar la estabilidad presupuestaria y financiera de los Programas y Proyectos de Inversión de gran complejidad que tengan un impacto en el ámbito nacional, a efecto de asegurar su continuidad e impulsar el desarrollo económico y social del país, que permita formar un acervo de capital de manera ascendente y constante.*
- *Que la Cámara de Diputados, por conducto de la Comisión de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, analice la factibilidad de incorporar a la agenda legislativa la elaboración de una legislación federal en materia de uso de suelo, a fin de reglamentar la integración de los proyectos de infraestructura desarrollados en los inmuebles federales a la planificación urbana del territorio, y estos cuenten con una perspectiva que promueva el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano de manera equilibrada, armónica, racional y congruente.*
- *Que la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano establezca los mecanismos de supervisión para verificar el desarrollo del Tren Interurbano México Toluca y que las futuras inversiones en infraestructura que ejecuten las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal se vinculen con los planes y programas en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, a fin de garantizar un desarrollo urbano equilibrado, armónico, racional y congruente en la zona de influencia del TIMT.*
- *Que la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano emita los lineamientos necesarios para establecer métodos y procedimientos que midan y aseguren que los proyectos de inversión del gobierno federal, como en el caso del Tren Interurbano México-Toluca, cumplan con su objetivo de cobertura y sean congruentes con los distintos niveles y ámbitos de planeación, que les permita contar con una perspectiva que promueva el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano de manera equilibrada, armónica, racional y congruente.*
- *Que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes disponga de la documentación e información actualizada de los inmuebles federales de su competencia, a fin de que demuestre con evidencia la posesión legal de la superficie total que se utiliza para la construcción de la infraestructura del Tren Interurbano México-Toluca.*
- *Que la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano acredite con evidencia documental su participación en la planeación, regulación y gestión de la ordenación territorial en la Zona Metropolitana del Valle de México y la Zona Metropolitana del Valle de Toluca, mediante la consolidación de redes de vialidad y movilidad que garanticen el fortalecimiento de la productividad y eficiencia como eje del crecimiento económico la zona de influencia del Tren Interurbano México-Toluca.*
- 

