

## PUNTO DE ACUERDO EN TORNO A LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA MÉXICO-TULANCINGO-HUAUCHINANGO-NEONECAXA-TIHUATLÁN-TUXPAN.

Fuente: Diario De Los Debates Del Día 1 De Octubre Del 2002

El Diputado Narciso Alberto Amador Leal

Muchas gracias, señor Presidente:

Se trata en efecto de la autopista México-Tuxpan, un proyecto largamente construido y fue precisamente en la LIV Legislatura de esta Asamblea, que un grupo de legisladores de los estados de Tamaulipas, Veracruz y Puebla, así como del estado de Hidalgo, se dieron a la tarea de impulsar este proyecto.

Para este fin la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó a un fideicomiso privado la concesión de la autopista México-Pachuca y del puente Tuxpan, ambos en operación y hasta 1994 pertenecientes a la red propia de Capufe. Este fideicomiso denominado de autopistas y puentes del golfo-centro, ha sido administrado por el Banco Nacional de México, S.A., de C.V. y a través de él se han financiado obras en tramos de la autopista México-Tuxpan, con créditos bancarios, que se pagarán con los ingresos generados por la autopista México-Pachuca y precisamente por el puente Tuxpan.

En este marco es justo reconocer el empeño y el esfuerzo del licenciado Roberto Hernández, distinguido tuxpeño, quien ha sido promotor permanente de este proyecto.

Se anexa, compañeras y compañeros diputados, al presente punto de acuerdo, la información de las regiones que muestran la importancia estratégica del proyecto motivo de este acuerdo.

La autopista México-Tuxpan tendrá una longitud total de 262 kilómetros a partir del inicio del tramo modernizado Pirámides-Tulancingo. Ofrecerá un acortamiento de 21 kilómetros, así como la reducción en tiempo de traslado desde el puerto de Tuxpan a la zona metropolitana, de entre tres y tres horas y media.

Los trabajos se iniciaron con la construcción del tramo Tihuatlán-Tuxpan, de 37 kilómetros en el extremo norte de la autopista. Este tramo se construyó en 1994 y 1995, año desde el cual se encuentra en operación.

Simultáneamente, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes amplió a cuatro carriles la carretera Pirámides-Tulancingo y construyó el libramiento de San Juan Teotihuacán, con lo que contribuyó en forma significativa al mejoramiento de las condiciones de circulación a lo largo del eje.

Posteriormente se ejecutaron las obras correspondientes a los tramos Asunción Tejocotal y libramiento de Tulancingo, ambos de 22 kilómetros de longitud. Hoy día la situación de los tramos, entonces, está a la altura de los límites entre el estado de Hidalgo y el estado de Puebla.

Resta el tramo nuevo Necaxa-Tejocotal, de 28 kilómetros de distancia, que tiene un monto de inversión de 550 millones de pesos y que será financiado con los recursos disponibles en el fideicomiso.

El problema fundamental estriba en la construcción del tramo de Nuevo Necaxa a Tihuatlán, que es la parte más difícil de la sierra de Puebla y que tiene aproximadamente 85 kilómetros, con una inversión de 2 mil 500 millones de pesos. El esquema del fideicomiso no sería suficiente, así lo comentamos recientemente con el señor secretario de Comunicaciones, Pedro Cerisola, quien gentilmente ha puesto atención a este asunto.

Es por ello que proponemos el siguiente

### PUNTO DE ACUERDO

**Primero.** Que el Ejecutivo Federal, por conducto de la SCT, realice las gestiones pertinentes para que este mismo año se inicie la construcción del tramo de El Tejocotal a la Presa de Necaxa.

**Segundo.** Que la SCT Federal proceda a la definición de un esquema adecuado para financiar el tramo de Necaxa a Tihuatlán, que considere el fortalecimiento y participación del fideicomiso, así como la participación federal presupuestal.

**Tercero.** Que las comisiones de Comunicaciones y Transportes de esta Cámara integren un grupo de trabajo, al que se sumen los diputados federales de los distritos involucrados para asegurar una partida presupuestal que haga posible el avance del proyecto en el ejercicio 2003.

Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Cámara de Diputados.— LVIII Legislatura.

Los suscritos, diputados federales, integrantes de la LVIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, fracción II del artículo 55 y 62 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, sometemos a la consideración de esta soberanía el siguiente punto de acuerdo en torno a la construcción de la autopista México-Tuxpan.

#### ANTECEDENTES

En 1991 durante el periodo de la LIV Legislatura de esta Cámara, un grupo de legisladores federales de Hidalgo, Puebla, Veracruz y Tamaulipas, propusieron al Gobierno Federal la construcción de una autopista financiada con recursos públicos privados. Fue así que los gobiernos Federal y de Veracruz decidieron iniciar los estudios para la construcción de la autopista México-Tuxpan como vía de cuota de dos carriles de circulación mediante un esquema para construirla con apoyo del sector privado.

Para este fin la SCT otorgó a un fideicomiso privado la concesión de la autopista México-Pachuca y del puente Tuxpan, ambos en operación y hasta 1994 pertenecientes a la red propia de Capufe. Este fideicomiso, denominado Fideicomiso de Autopistas y Puentes del Golfo Centro, ha sido administrado por el Banco Nacional de México, S.A. de C.V., y a través de él se han financiado obras en tramos de la autopista México-Tuxpan con créditos bancarios que se pagarán con los ingresos generados por la autopista México-Pachuca y por el puente Tuxpan.

En este marco es justo reconocer el empeño y esfuerzo del Lic. Roberto Hernández distinguido tuxpeño quien ha sido promotor permanente de este proyecto.

Se anexa al presente la información de las regiones que muestran la importancia estratégica del proyecto motivo de este acuerdo.

La autopista México-Tuxpan tendrá una longitud total de 262 kilómetros; a partir del inicio del tramo modernizado Pirámides-Tulancingo; ofrecerá un acortamiento de 21 kilómetros respecto a la ruta actual y, sobre todo, una reducción del tiempo de recorrido, de entre una y media y dos horas; generará ahorros en costos de operación estimados en 15% para los automóviles y 20% para los autobuses y los camiones, así como significativos incrementos en los índices de seguridad para los usuarios. Independientemente de ello, la autopista ofrecerá a las regiones del Valle de Tulancingo, Sierra Norte de Puebla, Zona Norte de Veracruz y Tuxpan una moderna vía de comunicación que les permitirá acelerar su desarrollo y aprovechar sus estratégicas ventajas de localización.

#### *Avances*

Los trabajos se iniciaron con la construcción del tramo Tihuatlán-Tuxpan, de 37 kilómetros, en el extremo norte de la autopista. Este tramo se construyó en 1994 y 1995 y desde entonces se encuentra en operación.

Simultáneamente, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes amplió a cuatro carriles la carretera Pirámides-Tulancingo y construyó el libramiento de San Juan Teotihuacán, con lo que contribuyó en forma significativa al mejoramiento de las condiciones de circulación a lo largo del eje.

Posteriormente, se ejecutarían las obras correspondientes a los tramos Asunción-Tejocotal y libramiento de Tulancingo, ambos de 22 kilómetros de longitud.

Hoy día, la situación de los tramos que componen la autopista México-Tuxpan es la siguiente:

Tramo: Pirámides-Tulancingo.

Longitud: 68 kilómetros.

Avances: Autopista modernizada a cuatro carriles de circulación que opera libre de peaje.

Tramo: Libramiento de Tulancingo.

Longitud: 22 kilómetros.

Avances: Se concluyó la construcción como vía de dos carriles de circulación.

Tramo: Asunción-Tejocotal (entronque Huayacocotla, Veracruz y Puebla).

Longitud: 22 kilómetros.

Avances: Inició su operación como vía de cuota de dos carriles de circulación.

Tramo: Tejocotal-Nuevo Necaxa (entronque Huauchinango).

Longitud: 28 kilómetros.

Avances: Este tramo no se ha iniciado. El proyecto ejecutivo está terminado, incluyendo estructuras, por lo que su construcción podría iniciarse este segundo año. Se prevé operarlo como tramo de cuota.

Tramo: Nuevo Necaxa-Tihuatlán.

Longitud: 85 kilómetros.

Avances: Se cuenta con el proyecto geométrico y está por concluirse el proyecto ejecutivo de pavimentos, estructuras y obras de drenaje, lo que se prevé ocurra durante este año.

Tramo: Tihuatlán-Tuxpan.

Avances: Este tramo se puso en operación en 1994 y opera como vía de cuota de cuatro carriles.

Longitud: 37 kilómetros.

Total: 262 kilómetros.

Dada la capacidad del fideicomiso, se estima que durante éste y el próximo año podrá financiar únicamente el tramo Tejocotal-Nuevo Necaxa, cuyo costo de construcción es de 560 millones de pesos.

La construcción del tramo Nuevo Necaxa-Tihuatlán, cuya inversión se calcula en 2,550 millones de pesos, quedaría fuera de las posibilidades del fideicomiso y tendría que ser parcialmente financiada con recursos públicos, ya que los volúmenes de tránsito son insuficientes para asegurar una adecuada tasa interna de retorno. En días pasados, un grupo de diputados federales sostuvimos una reunión con el Secretario de Comunicaciones y Transportes, a quien agradecemos su atención e interés en el tema, quien reiteró en lo general la información aquí mencionada y mostró disposición para encontrar una vía de solución al financiamiento del proyecto.

En consecuencia de lo anterior, me permito proponer el siguiente

## PUNTO DE ACUERDO

**Primero.** Que el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realice las gestiones pertinentes para que este mismo año se inicie la construcción del tramo del Tejocotal-Presa de Necaxa.

**Segundo.** Que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal proceda a la definición de un esquema adecuado para financiar el tramo de la presa de Necaxa a Tihuatlán, Veracruz, que considere el fortalecimiento y participación del Fideicomiso de Autopista y Puentes del Golfo Centro, y la SCT mediante las asignaciones presupuestales necesarias para hacer viable el proyecto.

**Tercero.** Que las Comisiones de Comunicaciones y de Transportes de esta Honorable Cámara integre un grupo de trabajo al que se sumen los diputados federales de los distritos involucrados para asegurar una partida presupuestal que haga posible el avance del proyecto en el ejercicio del 2003.

Palacio Legislativo, San Lázaro, a 1 de octubre de 2002.— Diputados: *Alberto Amador Leal* (rúbrica), *Marcos López Mora* (rúbrica), *Francisco Ríos Alarcón* (rúbrica), *Martha Sánchez González* (rúbrica), *Eduardo Andrade Sánchez*, *Jaime Alcántara Silva* (rúbrica), *Cutberto Cantorán Espinosa* (rúbrica), *Adela Cerezo Bautista* (rúbrica), *Benito Vital Ramírez* (rúbrica), *Víctor Díaz Palacios* (rúbrica), *Araceli Domínguez Ramírez* (rúbrica), *Gustavo González Balderas*, *Eduardo A. Leines Barrera* (rúbrica), *José Manuel del Río Virgen* (rúbrica), *Juan N. Callejas Arrollo* (rúbrica), *J. Melitón Morales Sánchez* (rúbrica).

### Anexo

#### Importancia nacional y regional de la autopista México-Tuxpan

El eje México-Tuxpan es de enorme importancia para el desarrollo de amplias franjas territoriales de los estados de Veracruz, Puebla, Hidalgo y Zona Metropolitana de la Ciudad de México. De ahí que la autopista que conecta a estos dos centros del país adquiere relevancia de enormes proporciones. Afortunadamente en la última década, se ha logrado avanzar hasta los límites entre el estado de Puebla e Hidalgo. Para una mejor comprensión de la propuesta conviene traer a colación la importancia de las principales regiones beneficiadas.

#### San Juan Teotihuacán y Valle de Tulancingo

El primer tramo de este eje carretero, consistente en una vía de cuatro carriles, benefició a la zona arqueológica de San Juan Teotihuacán que, por su cercanía con el DF, tiene una afluencia comercial y turística de alto impacto.

En el mismo sentido, el municipio de Tulancingo ha desplegado su potencial económico, industrial y comercial que históricamente ha tenido en el estado de Hidalgo y que ahora se ha acrecentado por las facilidades de la comunicación entre esa ciudad y la Zona Metropolitana.

#### Sierra Norte de Puebla <sup>1</sup>

Por cuanto a la Sierra Norte de Puebla concentra el 12.4% de la población estatal —628 mil habitantes, Censo 2000— ubicada en los municipios de Tlacuilotepec, Xochiapulco, Tlapacoya, Tepango de Rodríguez, Tepetzintla, Zihuateuala, Zacatlán, Honey, Zongozotla, Coatepec, Venustiano Carranza, Francisco Z. Mena, Chiconcuautila, Juan Galindo, Amixtlán, Jopala, Chignahuapan, Tlaola, Ahuacatlán, Tlaxco, Naupan, Jalpan, Olintla, Pantepec, Ahuazotepec, Xicotepec, San Felipe Tepatlán, Aquixtla, Cuautempan, Huauchinango, Hermenegildo Galeana, Ixtacamaxtitlán, Pahuatlán, Camocuautla y Tetela de Ocampo; el 44% de la población vive en 23 municipios de muy alta marginación; el 71.8% de las localidades son de muy alta marginación y el 97.7% tienen menos de 2,000 habitantes; casi el 40% de la población tiene menos de 14 años y el 30% es indígena. En los 5 municipios más poblados, el 19.8% de población mayor de 15 años es analfabeta. En los restantes 30 municipios, es de un 33%; se registran 4 años de escolaridad promedio. La tasa de mortalidad infantil es casi el doble de la nacional y la desnutrición es la quinta causa de muerte en la región. Las

principales enfermedades son: infecciones respiratorias agudas, infecciones intestinales, amibiasis intestinal y ascariasis. Representan alrededor del 87.7% de la morbilidad en la región.

En infraestructura social el 53.2% no cuentan con drenaje; el 29.2% no tienen agua entubada; el 12.1% no tienen energía eléctrica y el 48.1% tienen piso de tierra.

La región de la Sierra Norte es eminentemente agropecuaria, especializada en la producción de café y engorda de ganado, siendo menor la participación de actividades de sectores económicos distintos. De hecho, según el Censo de Población y Vivienda 2000, mientras que la población económicamente activa en el sector agropecuario constituye un 27.9% en el estado, para la Sierra Norte este indicador se eleva a 55.1%, y salvo en diez municipios, la PEA en el sector absorbe valores superiores al 60%.

Si bien los sectores secundario y terciario tienen una cierta presencia en la economía de la región, su importancia se concentra en los municipios más grandes y poblados. En materia de manufacturas predominan los municipios de Xicotepec en la zona denominada cafetalera, Huauchinango en la zona de transición y Zacatlán y Chignahuapan en la zona alta.

La producción bruta total de la producción manufacturera de acuerdo al Censo Económico de 1994, ascendió en la región a un total de 167.6 millones de pesos, de los cuales, el 78% se generó en esos municipios, para los cuales los niveles de concentración poblacional los hacen elegibles para la localización de la poca actividad de transformación que existe en la región.

La industria extractiva tiene una presencia relativamente importante en los municipios de Xicotepec, Ahuazotepec, Zacatlán, Tepango de Rodríguez y Ahuacatlán, con una producción bruta conjunta de 31.3 millones de pesos, que significan el 98% de la generada en la región en esta rama de actividad.

Por su parte, los servicios se concentran de manera muy destacada en Xicotepec, Huauchinango, Zacatlán y Chignahuapan, en los cuales se generó el 85% de los ingresos brutos del sector, al ser los principales centros comerciales que existen en la Sierra Norte.

Como puede verse, los sectores distintos al agropecuario se mantienen aglutinados en los mismos municipios de la región, y su impacto en términos de empleo e ingreso, no constituye un indicador de importancia para la población regional en su conjunto.

No es aventurado afirmar que la problemática general de pobreza extrema en que se encuentra una parte significativa de la población, se explica en buena medida por la nula diversidad en la actividad económica, frente a la crítica situación del café y del sector agropecuario en general, no sólo en la región norte, sino también en las aledañas, que demandaban una importante cantidad de trabajo.

## Proyecto Chicontepec 2

El proyecto Chicontepec se localiza en la planicie costera del golfo de México, frente a la Sierra Madre Oriental y describe una franja que se extiende al poniente del Cerro Azul, Tuxpan y Poza Rica en el estado de Veracruz. Cubre una superficie de 3,731 kilómetros cuadrados que geológicamente contiene a un paleocanal terciario dentro de la cuenca Tampico-Misantla.

La estrategia para Chicontepec plantea iniciar un programa agresivo de desarrollo en tres áreas que ofrece una serie de ventajas operativas y de infraestructura: la estrategia genérica está apoyada en actividades tales como perforación de pozos de avanzada, caracterización de yacimientos, adquisición de información sísmica 3D, reentradas a pozos exploratorios y reparaciones mayores.

Asimismo, se ha diseñado un plan integral de desarrollo que incluye el uso de la más avanzada tecnología en perforación, terminación de pozos a base de fracturamiento hidráulico, terminaciones múltiples, pozos multilaterales, aplicación de procesos especiales de recuperación secundaria, diseño novedoso de infraestructura superficial que comprende el uso de plataformas multipozos (25 pozos), así como disponibilidad

de instalaciones de producción en la misma plataforma de perforación, lo cual se traduce en un menor impacto ecológico, en reducción de costos e incremento en la eficiencia operativa.

En un escenario de producción conservador, sería posible alcanzar una producción de hasta 750 MBPD.

La estimación de reservas de hidrocarburos al 10 de enero de 2000, en el proyecto Chicontepec ascendió a 19,264 MMBPCE, la cual representa el 32% del total de la reserva nacional y ubica a Chicontepec, como uno de los más importantes y promisorios proyectos de inversión a nivel nacional.

### Puerto de Tuxpan

El puerto de Tuxpan, en el Estado de Veracruz, es el más cercano a la zona metropolitana de la Ciudad de México, pero el aprovechamiento pleno de su potencial no se ha podido lograr por las dificultades de acceso que aún padece.

La legítima demanda de comunicar al puerto con carreteras modernas, de altas especificaciones, no se ha concretado por la dimensión de las inversiones necesarias para construir esta obra. De modo que la cercanía del puerto con el altiplano no se ha aprovechado y su crecimiento se ha rezagado respecto de Veracruz y Tampico.

La carretera que comunica a Tuxpan con la Ciudad de México en la actualidad, si bien le proporciona vías de comunicación con el resto del país, tiene trazos que la hace muy peligrosa, con velocidades de circulación muy bajas, que propician largos tiempos de recorrido y elevados costos de operación vehiculares. Como consecuencia, estas carreteras sitúan al puerto en una posición desventajosa para atender flujos de carga y pasajeros que demandan seguridad, oportunidad, confiabilidad, rapidez y economía en sus desplazamientos.

La creciente integración de la economía mexicana con el exterior, la necesidad de desarrollar más y mejores opciones de comunicación terrestre y marítima hacia Estados Unidos y Europa y la ubicación estratégica de Tuxpan como el puerto marítimo más cercano a la zona metropolitana de la Ciudad de México y punto clave de la comunicación terrestre a lo largo de la costa del golfo de México obligan a otorgar una alta prioridad al mejoramiento de las vías de comunicación que acceden al puerto de Tuxpan.