

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO A PROMOVER ANTE LA CONCESIONARIA MEXIQUENSE, SA DE CV, EMPRESA DE GRUPO OHL, LA INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURA SANITARIA EN LOS TRAMOS CARRETEROS DEL CIRCUITO EXTERIOR MEXIQUENSE, A CARGO DEL DIPUTADO VÍCTOR MANUEL BAUTISTA LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRD

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 79, numerales 1, fracción II, 2, fracciones I, III, IV y VI, del Reglamento de la Cámara de Diputados, el suscrito, diputado federal Víctor Manuel Bautista López, y diputados adherentes, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, someten a consideración de esta asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta al gobierno del estado de México a promover ante Concesionaria Mexiquense, SA de CV, empresa del Grupo OHL, la instalación de infraestructura sanitaria en los tramos carreteros que forman el Circuito Exterior Mexiquense, con base en las siguientes

Consideraciones

El diseño de la red ferroviaria y carretera que prevaleció en nuestro país propició la consolidación de una perspectiva de centralización que, durante los primeros años del México independiente, permitió la articulación del país con la capital de la república pero que para la segunda mitad del siglo pasado comenzó a provocar serios problemas ante la limitada capacidad de nuestra infraestructura vial para trasladar el volumen vehicular alcanzado. Así que el viejo diseño del sistema carretero del país que incluía como punto intermedio e insustituible a la Ciudad de México causó durante décadas y aún no se ha logrado resolver por completo, graves congestionamientos vehiculares con los respectivos sobre costos económicos, el deterioro del medio ambiente y la afectación al nivel de vida de la población, lo que ha propiciado que las autoridades del Distrito Federal impongan una serie de medidas orientadas a restringir la entrada y circulación de vehículos particulares y de carga foráneos.

Una de las primeras medidas adoptadas en materia de infraestructura vial para mitigar dicho problema consistió en la construcción de carreteras de circunvalación que permitieran utilizar las zonas limítrofes de la Ciudad de México, las que deberían de ser utilizadas principalmente por el transporte vehicular de carga, entre estas obras se encuentra la construcción del Anillo Periférico y del propio Circuito Interior.

Pero el Periférico, diseñado incluso para contener el crecimiento de la ciudad pronto quedó superado por el desordenado proceso de urbanización del valle de México lo que, a la larga propició que esta vía forme parte de la red de comunicaciones internas de la propia capital de la república.

Un factor que agrava la problemática planteada consiste en la propia ubicación geográfica del estado de México y la existencia incluso de dos zonas metropolitanas, la ubicada en las regiones norponiente y oriente que integran el valle Cuautitlán- Texcoco, perteneciente a la zona metropolitana del valle de México, y otra más, la zona metropolitana de valle de Toluca, dentro de la cual se encuentran asentados los poderes locales, lo que propiciaba que la población de no pocos municipios tuviera que atravesar el Distrito Federal en cualquier viaje que contara como destino la capital de nuestra entidad.

En la última parte del siglo XX, la construcción de las autopistas Chamapa-Lechería y Chamapa-La Venta, permitirían el paso de la zona norte del Distrito Federal al estado de Morelos sin tener que circular por la Ciudad de México y una parte considerable de la zona conurbada. A estas medidas hay que sumar la construcción de las autopistas México- Texcoco y las carreteras estatales Ecatepec- Texcoco y Texcoco- Chalco, lo que logró mitigar en buena medida los graves efectos de circulación vehicular existentes en ese momento.

Durante los primeros años del presente siglo, el gobierno del estado de México licitó y otorgó la concesión, de febrero de 2003 a diciembre de 2040, para la construcción y operación de una nueva autopista integrada por distintos tramos carreteros en el norte de la zona metropolitana del valle de México, la que ha fue denominada como Circuito Exterior Mexiquense.

Se trata de una autopista urbana de 110 kilómetros de longitud que recorre 18 municipios del estado de México y conecta con las autopistas México-Querétaro, Chamapa-Lechería, México-Pachuca, México-Tuxpan, Peñón-Textcoco y México-Puebla y que sin duda, beneficia al transporte vehicular particular y público, de pasajeros y de carga, contribuye a la disminución del tránsito de vehículos por la Ciudad de México lo que repercute en la reducción de tiempos de traslados, así como una significativa reducción de emisiones contaminantes.

Entre los servicios con que cuenta el usuario de esta autopista urbana se encuentran los de ambulancia, llamadas de auxilio, vigilancia, asistencia vial y grúa, aunque se carece en toda la ruta de instalaciones sanitarias.

De acuerdo con la información del sitio oficial de esta empresa, un recorrido iniciando en San Buenaventura en Ixtapaluca y concluyendo en el entronque de la autopista Chamapa Lechería tiene un costo para un automóvil de doscientos nueve pesos, recorriendo una distancia de ochenta y tres punto treinta y dos kilómetros en un tiempo estimado de cincuenta y tres minutos el cual, desde luego, puede ser mayor si consideramos que hay tramos en los que se recomienda una velocidad no superior a los 80 kilómetros por hora, así como la mayor densidad de tráfico a partir de la salida a Periférico Norte-Cuautitlán o las constantes obras de remodelación de la vía.

Mientras que si el recorrido se realiza entre la misma población de origen antes señalada y el entronque de la autopista México-Querétaro tiene un costo de doscientos dieciséis pesos por una distancia de ochenta y seis punto treinta y seis kilómetros en un tiempo estimado de cincuenta y cinco minutos.

Frente a ambas posibilidades debemos considerar las condiciones existentes en algunas de las autopistas ramales de ésta vía, entre ellas y quizá la de menor distancia se encuentra la Peñón Textcoco que con una distancia de dieciséis kilómetros y medio y que además de los servicios que se brindan en el Circuito Exterior Mexiquense cuenta con instalaciones sanitarias.

Sin profundizar en las críticas que el proyecto mismo generó por la carencia de cruces que provocaba el aislamiento de diversas comunidades separadas de sus cabeceras municipales o de los caminos tradicionalmente utilizados para su traslado, así como la afectación a las actividades agropecuarias y a ejidatarios o las realizadas por el Colegio de Arquitectos y Urbanistas del Estado de México quienes advirtieron que antes de iniciarse la construcción de la obra se permitió la venta a bajo coste de los terrenos cercanos a empresarios y políticos locales de modo que estos se beneficiaran del incremento exponencial de su valor, así como por la falta de planeación urbanista o ambiental en la construcción de la autovía, sin olvidar los temas pendientes y aún sujetos de investigación en los tribunales españoles por el posible financiamiento ilegal del Partido Popular al PRI a través de altos funcionarios de la empresa OHL, la ausencia de infraestructura sanitaria como un servicio a los usuarios en toda la línea, es un aspecto que evidencia el diseño deficiente y cuya reparación es necesaria para asegurar el derecho de las personas, entre otras cosas a la salud.

La Concesionaria Mexiquense, SA de CV, es una sociedad mexicana encargada del diseño, la construcción y la operación de los tramos que conforman el Circuito Exterior Mexiquense, es una empresa más del Grupo OHL y contempla dentro de la Misión de sus proyectos, consultable en el sitio electrónico oficial de la autopista en cuestión, el **crear valor en condiciones de sustentabilidad...social...atendiendo los intereses concretos de los ... clientes... y del conjunto de personas y entidades interesadas en su óptimo funcionamiento. Para el cumplimiento de nuestra misión, la empresa construye, organiza y gestiona los entornos para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.**

Los servicios que se prestan en la autopista, según se presume, cuentan con la certificación ISO 9001-2008, aunque como se ha señalado, se carece de infraestructura sanitaria al servicio de los usuarios de la misma.

En virtud de lo anterior y considerando que según Jorge E. Calatell, una de las obligaciones del concesionario consiste en “contar con elementos personales, materiales y financieros para prestar los servicios públicos o efectuar la explotación de los bienes en condiciones óptimas”¹ así como el derecho reconocido de todas las personas en nuestro país a contar con salud, lo que incluye la adopción de las medidas preventivas como reactivas, tutelado en la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos y los Tratados Internacionales en la materia, advirtiendo estos elementos, es que resulta notorio y relevante someter a su consideración la proposición con el siguiente

Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al gobierno del estado de México para que a través del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México promueva ante Concesionaria Mexiquense, SA de CV, empresa del Grupo OHL, concesionaria del diseño, construcción y operación de los tramos que conforman el Circuito Exterior Mexiquense, la instalación de infraestructura sanitaria al servicio de los usuarios de manera suficiente y en óptimas condiciones.

Nota

1 Calatell, Jorge E. “Teoría general de la concesión”, consultado el diecisiete de septiembre de 2013 en [http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/26/pr/pr19.p df](http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/26/pr/pr19.pdf)

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 23 de septiembre de 2013.

Diputado Víctor Manuel Bautista López (rúbrica)