

MEMORIA DOCUMENTAL

“CG-195 LIBRAMIENTO FERROVIARIO DE CELAYA,
PRIMERA ETAPA”.



Periodo 2012-2018

Índice

1. Presentación
 - 1.1. Nombre del proyecto
 - 1.2. Principales componentes del proyecto
 - 1.3. Periodo de vigencia que se documenta
 - 1.4. Ubicación geográfica
 - 1.5. Principales características técnicas
 - 1.6. Unidades Administrativas Participantes
 - 1.7. Nombre y firma del titular de la dependencia
2. Fundamento legal y objetivo de la memoria documental
 - 2.1. Fundamento legal
 - 2.2. Objetivo de la memoria documental
3. Antecedentes del proyecto
4. Marco normativo aplicable
5. Acciones realizadas
 - 5.1. Acciones conceptuales
 - 5.2. Acciones legales
 - 5.3. Acciones administrativas
 - 5.4. Acciones operativas
 - 5.5. Acciones de seguimiento
6. Aplicación de los recursos humanos, financieros y presupuestarios
 - 6.1. Humanos
 - 6.2. Financieros y Presupuestarios
7. Principal problemática o situaciones críticas
8. Resultados obtenidos
 - 8.1. Resultados alcanzados e impactos obtenidos
 - 8.2. Resultados en el cumplimiento de metas comprometidas
9. Efectos producidos
 - 9.1. Económico
 - 9.2. Social
 - 9.3. Medio ambiente
10. Relación de anexos

1. Presentación

1.1. Nombre del proyecto

“CG-195 Libramiento Ferroviario de Celaya, Primera Etapa”

1.2. Principales componentes del proyecto

- Construcción de una vía férrea línea “AM”
- Construcción de una vía férrea línea “NBA”
- Patio Ferroviario de operaciones
- Laderos
- Entronques Carreteros
- Canal Hidráulico

1.3. Periodo de vigencia que se documenta

Periodo 2012-2018

1.4. Ubicación geográfica

La ubicación del proyecto se encuentra en el Estado de Guanajuato, en los Municipios de Celaya, Cortázar y Apaseo el Grande.

1.5. Principales características técnicas

El Libramiento Ferroviario de Celaya contempla la construcción de 46 km de vía férrea, 25 km para la línea “AM”, que será concesionada al Ferrocarril Mexicano S.A de C.V (FERROMEX), y 21 km para la línea “NBA”, que será concesionada a Kansas City Southern de México, S.A. de C.V. (KCSM).

Por otra parte, también contempla la construcción de un patio ferroviario de operaciones, que sustituirá al patio que actualmente opera FERROMEX. También incluye la construcción de 19.4 km de vías de Intercambio, la construcción de 5 laderos y tres entronques carreteros además de la construcción de un canal Hidráulico.

1.6. Unidades Administrativas Participantes

Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal y Centro SCT Guanajuato, Gobierno del Estado de Guanajuato y Secretaría de Hacienda y Crédito Público a través de la Unidad de Inversiones.

1.7. Nombre y firma del titular de la dependencia

Ing. Guillermo Nevárez Elizondo
Director General de Desarrollo Ferroviario Multimodal

2. Fundamento legal y objetivo de la memoria documental

2.1. Fundamento Legal

- Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos. Última reforma, publicada en el DOF el 27 de agosto de 2018 (artículos 6, 25 Y 134).
- Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Ley publicada en el DOF el 4 de mayo de 2015 (artículos 3, fracciones VII y IX; 4; 8; 24, fracciones V y VI; 113, fracciones I, II, VIII, y 116).
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental. Ley abrogada en el DOF el 9 de mayo de 2016 (artículos 3, fracciones III, V, VI; 13, fracciones I, II, IV, y V; 14, fracciones I, II, y IV; 15; 18, fracción I y 19).
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Última reforma publicada en el DOF el 27 de enero de 2017 (artículos 3; 11, fracciones V y VI; 12; 15; 68; 110 y 113).
- ACUERDO por el que se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega – recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión. Publicado en el DOF el 06 de julio de 2017.
- ACUERDO por lo que se establecen los lineamientos Generales Acuerdo para la regulación de los procesos de entrega – recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal. Publicado en el DOF el 24 de julio del 2017 (artículos 39, 40, 41, 42 y 43).

2.2. Objetivo de la memoria documental.

La presente Memoria Documental se elabora con el propósito de documentar la situación actual del proyecto Libramiento Ferroviario de Celaya Primera Etapa, detallando las acciones realizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a través de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) y el Centro SCT Guanajuato (CSCG), que abarca el periodo 2012-2018 de esta administración.

3. Antecedentes del proyecto

En Celaya, cruzan las líneas “A” y “NB” de FERROMEX y KCSM, tanto en sentido Norte-Sur como Oriente-Poniente, ocasionando con ello diferentes problemas viales a la ciudadanía en general y a las propias empresas concesionarias en lo particular.

Por lo que al modo operativo entre las dos concesionarias se refiere, se tiene que: FERROMEX utiliza el patio actual de Celaya situado en el Km 292 de la línea “A” para realizar el intercambio de unidades con KSCM y este último utiliza el patio de Escobedo situado en el Km 315 de la línea “NB” como punto de salida y de regreso.

Para las empresas concesionarias el hecho de atravesar la ciudad implica una disminución considerable en la velocidad de sus trenes, que genera por consiguiente pérdida de tiempo e incremento en sus costos de tiempo de carga. Adicionalmente, la situación se complica debido a que ambas vías cruzan a nivel, provocando que KCSM tenga que coordinarse con FERROMEX (que tiene el control del derecho de paso de acuerdo a la Concesión), para que le autorice el paso, provocando una pérdida adicional de tiempo para KCSM que en promedio es de 83 minutos, según los datos estadísticos de la empresa concesionaria.

Prever el cruzamiento de trenes de las dos concesionarias es prácticamente imposible, y por consecuencia es complicado evitar el tiempo de espera para los trenes de KCSM que piden el permiso de paso a FERROMEX en este punto. Actualmente FERROMEX cuenta con patio de maniobras y KCSM cuenta con unos laderos, siendo esta infraestructura utilizada también como vías de intercambio.

Por otra parte, al disminuir la velocidad y hacer paros y maniobras dentro de la ciudad se genera un incremento en la incidencia de robo de las mercancías transportadas.

Las mismas condiciones de operación de los ferrocarriles antes descritas generan de forma indirecta fuertes problemas viales en las principales avenidas de la ciudad, destacando 6 cruces con vialidades para FERROMEX y 9 cruces con la empresa KCSM, además de que existen algunos otros cruces de menor importancia.

Actualmente en estos 15 cruces, existen problemas de congestión de tránsito debido al paso y maniobras del ferrocarril, prácticamente durante todo el día, dividiendo a la ciudad de norte a sur y de este a oeste, obligando a la población a cruzar las vías del tren prácticamente en cualquier dirección que se desplacen dentro de la mancha urbana.

En este sentido se identificó que, al no existir una hora exacta de paso del tren, los vehículos que circulan por los cruces con vías ferroviarias, no pueden prever cuándo pasará un tren que obstruya su paso, lo que implica pérdida de tiempo y combustible, así como una detención adicional en la fila de espera que no tendrían que hacer si no se encontraran al tren en su camino, lo cual también genera costos de combustible por arranque y paro del vehículo.

Existen ocasiones donde los trenes de KCSM se encuentran dentro de la mancha urbana y no han recibido el permiso de paso de FERROMEX, bloqueando por más de una hora las vialidades que atraviesan las vías de KCSM, obligando a los vehículos a esperar el desbloqueo o a buscar alguna ruta de desvío por otro punto de la ciudad.

En cuestión de la demanda ferroviaria, se tiene que al día circulan en promedio 24 trenes de FERROMEX y 11 de KCSM, cantidades que se incrementan anualmente, previendo que para los próximos 20 años el nivel de flujo ferroviario interrumpa casi por completo la movilidad urbana, al bloquear prácticamente todo el día los cruces que se tienen con las vialidades.

Además, agravando el problema se tiene que la demanda vehicular de la ciudad de Celaya en los 15 cruces el tránsito promedio diaria anual es de 185,120 vehículos.

Otro problema identificado por la presencia y operación de las dos líneas del ferrocarril es el de las externalidades negativas sobre los inmuebles aledaños a las vías, que se da por la contaminación auditiva, vibraciones, mala imagen urbana, delincuencia y riesgos implícitos por el paso del tren cerca de las viviendas y comercios.

Ante la problemática descrita, el proyecto surge desde el año de 2001 y es hasta el mes de septiembre de 2010 cuando se obtiene el registro del Análisis Costo Beneficio (ACB) ante la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

En octubre de 2010 se logró el acuerdo con las concesionarias y el Gobierno de Guanajuato respecto al trazo, ubicación de componentes y acuerdos operativos, determinando el proyecto como un Libramiento Ferroviario con 352.10 hectáreas con un desarrollo de aproximadamente 46 kilómetros de longitud de vías en

conjunto de la línea de FERROMEX y de KCSM, consistente en el diseño y construcción de 25 Km de vía para la nueva línea “AM” y 21 Km para la nueva línea “NBA”. Además de una serie de obras adicionales requeridas para el funcionamiento del libramiento, tales como, un patio de operaciones para FERROMEX, unas vías de intercambio de 19.34 Km para ambas concesionarias, 3 entronques carreteros, un viaducto ferroviario de 3.65 Km y el Derecho de Vía para los 46 Km.

En cuestión al Análisis Costo-Beneficio (ACB) del Libramiento Ferroviario de Celaya se tiene:

- Enero 2010, el costo de inversión del proyecto que se consideraba en este ACB fue de \$ 2,399 mdp el proyecto contemplaba ejecutarse del año 2010 al 2012, estudio elaborado por: Servicios de consultoría y asesoría, para Octubre 2012, actualización al ACB, el costo de inversión del proyecto que se consideraba en esta actualización fue de \$ 5,582 mdp, el proyecto contemplaba ejecutarse del año 2010 al 2014, estudio elaborado por: Servicios de consultoría y asesoría para evaluación de proyectos SC (SCALE).
- Junio 2014, actualización del ACB, el costo de inversión del proyecto que se consideraba en esta actualización fue de \$ 5,620 mdp el proyecto se contemplaba ejecutarse del año 2010 al 2015, estudio elaborado por: Servicios de consultoría y asesoría para evaluación de proyectos SC (SCALE).
- Marzo 2015 actualización del ACB, el costo de inversión del proyecto que se consideraba en esta actualización fue de \$ 6,302.8 mdp el proyecto se contemplaba ejecutarse del año 2010 al 2017, estudio elaborado por: Servicios de consultoría y asesoría para evaluación de proyectos SC (SCALE).
- Marzo 2018 actualización del ACB, el costo de inversión del proyecto que se consideraba en esta actualización fue de \$ 8,191.1 mdp el proyecto se contemplaba ejecutarse del año 2010 al 2019, estudio elaborado por: Servicios de consultoría y asesoría para evaluación de proyectos SC (SCALE).

La SHCP, mediante comunicado 007/2015 anunció medidas de responsabilidad fiscal para mantener la estabilidad del país, por lo que en los ejercicios fiscales 2016 a 2018, no fueron asignados recursos para el proyecto.

El Gobierno Federal a través de la SCT, realizó la contratación de expertos financieros para realizar el análisis que determina la factibilidad de que las obras pendientes por construir del Libramiento ferroviario de Celaya, sean financiadas por las concesionarias, a cambio de la modificación de su título de concesión respecto de la condición de exclusividad.

Derivado de lo anterior, el Gobierno Federal a través de la SCT, estableció acuerdos para que los concesionarios involucrados financien la conclusión del proyecto a cambio de modificar la condición de exclusividad en el respectivo Título de Concesión. (**Anexo 1**).

- Línea AM (Ferromex) \$2,340 mdp ---- 5 años 6 meses de exclusividad.
- Línea NBA (KCSM) \$1,342 mdp ----- 4 años 5 meses de exclusividad.

4. Marco normativo aplicable

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.
- Ley de Planeación.
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.
- Ley General de Bienes Nacionales.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
- Reglamento del Servicio Ferroviario.
- Reglamento Interior de la SCT.
- Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas.

5. Acciones realizadas

5.1. Acciones conceptuales

Para la ejecución del Libramiento Ferroviario de Celaya, se realizaron diferentes proyectos ejecutivos, destacando los proyectos ejecutivos de las líneas troncales AM y NBA, los cuales consistieron en la proyección de 25 y 21 kilómetros de vía principal respectivamente, así como obras adicionales como son: laderos, puentes y alcantarillas, también se realizó el proyecto ejecutivo de las vías de intercambio y proyecto ejecutivo de movilidad en la zona de influencia. **(Anexo 1).**

5.2. Acciones legales

Dentro de la ejecución del Proyecto del Libramiento Ferroviario se contrataron diversas empresas constructoras, siempre buscando que fuesen compañías con experiencia en la construcción de vías férreas, así como expertas en construcción de Pasos Superiores o Distribuidores Viales, por mencionar algunas de ellas, Impulsora Tlaxcalteca de Industrias, S.A. de C.V., Constructora Gallo Meda, S.A. de C.V., Nexum Rail, S.A. de C.V., Constructora y Pavimentadora VISE, S.A. de C.V., Construcciones y Electrificaciones Logísticas, S.A. de C.V., Construcción Supervisión y Control de Calidad, SC, DOZZER, Construcción y Asesoría, S.A. de C.V., etc.

Dichas contrataciones se hicieron en total apego a la normatividad vigente, es decir, de conformidad con la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y Reglamento, Ley General de Vías de Comunicación, Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su Reglamento. **(Anexo 3).**

5.3. Acciones administrativas

Mediante oficios número 4.3.-169/2011 y 4.3.-170/2011, ambos de fecha 21 de enero de 2011, se emitió por parte de esta DGTFM el visto bueno y la validación del trazo de las nuevas líneas AM y NBA del libramiento ferroviario de Celaya.

Acerca de los trámites y temas en materia de Regulación Ambiental y forestal determinados por la SEMARNAT, solicitados por la DGTFM.

- Manifestación de Impacto Ambiental Regional (MIA-R) del proyecto ingresada 19 de enero del 2011 con oficio 4.3-102/2011
- Resolutivo de la MIA-R con oficio S.G.P.A./DGIRA.DG.4258.11 de fecha 22 de Junio 2011 emitido por la DGIRA de la SEMARNAT

- Con fecha del 15 de junio de 2012 con No. De oficio 4.3.-345/2012 se ingresó a la SEMARNAT la solicitud de cambio de uso de suelo en terrenos forestales para su correspondiente resolución.
- Con fecha 07 de agosto de 2012 la DGTFM presentó a la SEMARNAT para su aprobación el estudio técnico. Económico. (Condicionante 2), acciones de protección y conservación de flora y fauna silvestre (condicionante 3), programa de reforestación (condicionante 4) y acciones de protección al componente hídrico (condicionante 6), establecidos en la autorización.
- Con fecha de 03 de septiembre de 2012, la SEMANRNAT a través de la DGIRA mediante el oficio S.G.P.A./D.G.I.R.A./D.G./7038, solicitó información adicional referente al punto anterior.
- El día 27 de noviembre de 2012 mediante el oficio No. 4.3.8818/2012 la DGTFM solicitó a la SEMARNAT la modificación (MIA) del proyecto del Libramiento Ferroviario de Celaya
- Con fecha 13 de diciembre de 2012 la SEMANRNAT mediante el oficio S.G.P.A./D.G.I.R.A./D.G./9973 determino la autorización a la modificación planteada.
- El 20 de marzo de 2013 mediante el oficio No. 4.3 122/2013 se solicitó a la SEMARNAT la autorización de cambio de uso de suelo en terrenos forestales por una superficie de 4-96-95.63 hectáreas.
- El 20 de junio de 2013 mediante el oficio No. SGPA/DGGFS/712/1347/13 la SEMANRNAT le solicito información adicional a la DGTFM para la autorización de cambio de uso de suelo en terrenos forestales por una superficie de 4-96-95.63 hectáreas.
- El 10 de julio de 2013 mediante el oficio 4.3.-413/13 la DGTFM solicito a la SEMARNAR prórroga para el ingreso de información adicional para la autorización de cambio de uso de suelo.
- El 25 de noviembre de 2013 mediante el oficio No. SGPA/DGGFS/712/3249/13 la SEMANRNAT resolvió la solicitud de autorización de cambio de uso de suelo en terrenos forestales.
- Inicio de trabajos de cambio de uso de suelo en terrenos forestales con fecha 17 de Diciembre de 2013 con oficio- 4.3.- 916/13.
- Cambio de responsable técnico encargado de dirigir las actividades de cambio de uso de suelo en terrenos forestales oficio- 4.3.-1464/2014, fecha 8 de Diciembre de 2014.

- Culminación de los trabajos de cambio de uso de suelo en terrenos forestales con oficio 4.3- 1473/2014 del 12 de Diciembre 2014.
- Verificación del informe finiquito del cumplimiento de los términos del resolutivo por Cambio de Uso de Suelo en terrenos forestales con oficio 4.3-1488/2014 con fecha 18 de Diciembre 2014.
- Entrega de primer informe semestral con oficio 4.3-672/2014 con fecha 13 de Julio de 2014.
- Notificación del cambio de Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal con la notificación de la conclusión de los trabajos de cambio de uso de suelo oficio N° 4.3. 474/ 2015 de fecha 25 de Mayo de 2015. (**Anexo 2**).

5.4. Acciones operativas

Para el Proyecto del Libramiento Ferroviario de Celaya, se realizaron varios proyectos complementarios, tales como: El proyecto correspondiente a la Línea AM, el cual fue realizado por empresas proveedoras de la concesionaria Ferrocarril Mexicano, SA de CV; el proyecto de la Línea NBA, así como el Estudio de Movilidad, fue contratado por el Gobierno del Estado de Guanajuato; el proyecto de las Vías de Intercambio fue contratado por el Centro SCT Guanajuato, y todos estos proyectos fueron liderados y conjuntados por una Gerencia de Proyectos, contratada por el Área Normativa.

El Libramiento Ferroviario de Celaya, inicialmente estaba integrado por 12 obras, conforme se fue desarrollando existió la necesidad debido a la liberación del derecho de vía de dividir las 12 obras en diferentes etapas, adicionalmente se agregaron obras complementarias por cuestiones sociales que se atendieron, de no ejecutarse estas, se corría el riesgo de que el proyecto fuera interrumpido por los habitantes de las zonas donde se ejecuta el proyecto.

En ese sentido hoy día el Libramiento Ferroviario de Celaya está integrado por un total de 22 obras, presentando el siguiente estatus:

- 9 obras concluidas
- 3 obras suspendidas por falta de recurso.
- 10 obras por ejecutar

Cabe mencionar que las obras concluidas han sufrido actos vandálicos (robos en elementos de la vía férrea), trayendo como consecuencia volver a suministrar los materiales robados, así como contratar los trabajos correspondientes.

En él se presentan los diferentes frentes de obra que realiza la concesionaria FERROMEX para la terminación de la línea correspondiente a su concesión y que según programa terminará en diciembre del año 2019.

Respecto a los tiempos de ejecución de la línea “NBA”, se encuentran en función de la definición con KCSM de la alternativa que permita financiar la conclusión de los trabajos de la línea NBA, considerando las mejores condiciones para el Estado.

En septiembre de 2013 entro en operación el tramo del km 8+440 al 11+320 para dar servicio a la planta automotriz Honda de México y operado por KCSM, en coordinación con la DGDFM y el CSCTG se encargan del seguimiento y control.

Para el caso de la Línea AM en proceso de construcción por parte de la concesionaria FERROMEX la DGDFM se encarga del seguimiento y control de la obra. **(Anexo 1)**.

5.5. Acciones de seguimiento

Para garantizar la correcta ejecución de las obras conforme a lo contratado y a las normas de construcción vigentes, leyes y reglamentos, se contó con una Supervisión del proyecto Integral quien fungió como administración, control y supervisión de las obras; y con el fin de dar seguimiento puntual a los tramites y ejecución de programas ambientales, solicitados por diversas dependencias en el ramo se contó con las supervisiones ambientales para cada obra; así mismo para respaldo del proyecto integral se contó con el seguimiento oportuno a proyecto, a las adecuaciones y/o modificaciones de los proyectos, derivados por diversas causas.

En septiembre de 2013 entro en operación el tramo del km 8+440 al 11+320 para dar servicio a la planta automotriz Honda de México y operado por KCSM, en coordinación con la DGDFM y el CSCTG se encargan del seguimiento y control.

Para el caso de la Línea AM en proceso de construcción por parte de la concesionaria FERROMEX la DGDFM se encarga del seguimiento y control de la obra. **(Anexo 5)**.

6. Aplicación de los recursos humanos, financieros y presupuestarios

6.1. Humanos

Para la ejecución de las obras relacionadas con el Libramiento Ferroviario de Celaya, de manera inicial se supervisó la construcción con personal del Centro SCT Guanajuato, además de personal de apoyo de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, así como de la Dirección General de Carreteras, mismos que fungieron como Residentes de Obra de varios tramos, sin embargo, a fin de dar un mejor seguimiento a tan importante obra, se realizó la contratación de servicios de supervisión externa como apoyo a los Residentes de Obra de los diferentes tramos ejecutados.

6.2. Financieros y Presupuestarios

- El costo de inversión total del proyecto es de \$ 6,302.8 mdp.
- La DGDFM gestiona ante la UI-SHCP la recalendarización del registro en cartera con calendario fiscal a 2019.
- A la fecha se ha erogado 3,536 mdp Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF), 317 mdp del Gobierno del Estado de Guanajuato y 25 mdp inversión privada.
- Con la modificación al título de concesión, FERROMEX realiza las obras necesarias para la terminación de la línea AM con una inversión de \$2,340 mdp y fecha de terminación diciembre de 2019. (**Anexo 4**).

7. Principal problemática o situaciones críticas

- Para el año 2016, 2017 y 2018 no se asignaron recursos, debido a insuficiencia presupuestal.
- Problemas de congestamiento de tránsito debido al paso y maniobras del ferrocarril.
- Si se disminuye la velocidad y se hacen paros y maniobras dentro de la ciudad se genera un incremento en la incidencia de robo de las mercancías transportadas.
- Demanda ferroviaria y vehicular en la Ciudad de Celaya en los cruces.

8. Resultados obtenidos

8.1. Resultados alcanzados e impactos obtenidos

A partir del inicio del proyecto, se tiene que a la fecha se cuenta ya con la conclusión de los proyectos ejecutivos, las modificaciones en la infraestructura de alta tensión con Comisión Federal de Electricidad para la línea “NBA” ya fue ejecutada, se encuentran 9 obras concluidas de los 22 totales, la liberación del derecho de vía se encuentra aproximadamente al 70% para la primera etapa del libramiento.

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales emitió el resolutive para la Manifestación de Impacto Ambiental y de la primera parte de los Estudios Técnico Justificativos.

En septiembre de 2013 entro en operación el tramo del km 8+440 al 11+320 para dar servicio a la planta automotriz Honda de México y operado por KCSM. EL 26 de abril del año 2017 se publicó en el Diario de la Federación la modificación al título otorgado a favor de FERROMEX.

Al término de la construcción del libramiento se obtendrá: reducción de costos del tiempo de la carga, aumento de velocidad del tren de 15 km/hra a 60 km/hra, ahorros de tiempo por viaje para la población y disminución de accidentes.

8.2. Resultados en el cumplimiento de metas comprometidas

Ante el ahorcamiento del ferrocarril por el crecimiento urbano, en los Estados y Municipios, se detonaron riesgos de seguridad por el incremento de los aforos de tráfico automotor, además de bloqueos al tránsito urbano, por operaciones propias del ferrocarril, lo que afectó de manera importante la seguridad en la operación de este modo de transporte en dichas localidades.

Con este escenario, el Gobierno Federal inició un Programa de concertación para que entre los representantes de los tres niveles de gobiernos y de los concesionarios del transporte ferroviario, se propusieran alternativas de solución ante la problemática detectada; como resultado de dicha concertación en 2008 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal implementó el Programa de Seguridad

Ferroviaria, el cual desde su implementación en 2008, arroja un importante avance sobre las acciones emprendidas por la SCT.

Este Programa, por demás significativo debido al gran impacto social, permite confirmar que la estrategia desarrollada en la concertación de los convenios refleja la voluntad de los diferentes sectores involucrados por alcanzar estándares de seguridad, bienestar, mejora social y modernidad; condiciones necesarias para haber logrado el CG-195 Libramiento ferroviario de Celaya, primera etapa, así las bondades y beneficios reportadas a los tres niveles de gobierno y a los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario permite confirmar lo positivo que resulta invertir en la creación y modernización de infraestructura vial y ferroviaria.

Dichas acciones y beneficios sustentan el cumplimiento hacia el objetivo rector del Plan Nacional de Desarrollo, que refiere la de “Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.”. Sector Ferroviario, Promover el establecimiento de un programa integral de seguridad estratégica ferroviaria.

Asimismo, el Programa de Seguridad Ferroviaria se implementó teniendo como sustento en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, Sección III “Estrategias y Líneas de acción”, numeral 1.2.3 “Desarrollar proyectos de convivencia urbana que incrementen la velocidad del traslado de carga y fortalezcan la seguridad vial”. Por otra parte, es importante destacar que a lo largo de la gestión del Programa se han acumulado experiencias que permiten exponer las variables que podrían afectar la adecuada implementación de los mismos y en las que tendría que trabajarse anticipadamente para salvar estas eventualidades, como son: realizar un proceso de planeación puntual a fin de prever los recursos presupuestales necesarios; contar con los estudios justificativos y de factibilidad que permitan apoyar la viabilidad del proyecto, establecer mecanismos ágiles para la concertación de los compromisos y responsabilidades que permitan protocolizar en plazos cortos la firma de los convenios, establecer la coordinación necesaria a fin de definir los cruces a nivel con mayor índice de accidentes o incidentes.

Por lo anterior y considerando que los Gobiernos Estatales, Municipales y concesionarios ferroviarios proponen continuar participando en el Programa, por los resultados alcanzados en la eficiencia operativa e incremento en la seguridad, se puede sugerir que, ante el escenario descrito, existen condiciones para proponer un Programa de Seguridad Ferroviaria, que vaya más allá de la planeación estructurada.

9. Efectos producidos

9.1 Económico

En el ámbito económico se produjo un efecto positivo en virtud de que se realizaron contrataciones a personas de las zonas aledañas, así como la compra de insumos para la construcción de los tramos ejecutado.

9.2 Social

Respecto al ámbito social, se impactará con la reducción de bloqueos por el paso del ferrocarril en las principales calles, avenidas y bulevares de la ciudad de Celaya y alrededores.

9.3. Medio ambiente

El impacto al medio ambiente fue el mínimo, ya que desde la elaboración de los proyectos ejecutivos se buscó el tener la menor afectación. Y únicamente existe una pequeña zona en la cual se tuvo que realizar el Cambio de Uso de Suelo.

10. Relación de anexos.

- Anexo 1. Estudios, análisis, proyectos ejecutivos y expedientes técnicos.**
- Anexo 2. Autorizaciones y permisos.**
- Anexo 3. Proceso de adjudicación, contratos y convenios.**
- Anexo 4. Presupuesto autorizado y aplicación de los recursos
(Documentos soporte de los trámites y registros contables
y presupuestarios realizados).**
- Anexo 5. Informes periódicos de avances y situación e informe final.**