

## CONTENIDO

### Proposiciones

- 2** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades a implementar las acciones y proyectos para atender la problemática de inundaciones que se presentan año con año en la zona oriente del Valle de México, a cargo de la diputada Mayra Espino Suárez, del Grupo Parlamentario del PVEM
  
- 4** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SICT a determinar lo necesario a efecto de que en la red de carreteras y puentes con sistemas de cobro de peaje se modernicen las plazas de cobro e implementen sistemas tecnológicos que garanticen los flujos vehiculares de forma constante y sin contratiempos, a cargo de la diputada Mayra Espino Suárez, del Grupo Parlamentario del PVEM

## Anexo III-3

**Martes 11 de febrero**

## Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES A IMPLEMENTAR LAS ACCIONES Y PROYECTOS PARA ATENDER LA PROBLEMÁTICA DE INUNDACIONES QUE SE PRESENTAN AÑO CON AÑO EN LA ZONA ORIENTE DEL VALLE DE MÉXICO, A CARGO DE LA DIPUTADA MAYRA ESPINO SUÁREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

La suscrita, **diputada Mayra Espino Suárez**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de este pleno la presente proposición con punto de acuerdo, en razón de la siguiente

### Exposición de Motivos

La Ciudad de México y su zona Metropolitana se encuentra asentada sobre el lecho de varios lagos que forman parte de una cuenca endorreica situada a más de 2,200 metros de altura, donde el suministro y desalojo de agua para sus habitantes se ha tornado en un problema que diversas administraciones no han podido resolver, circunstancia que cada año se acentúa más, provocando, sobre todo en la temporada de lluvias, la saturación y desbordamiento del drenaje en diversas zonas de la Ciudad.

La región oriente de la Ciudad está considerada como la de mayor densidad poblacional de la megalópolis, crecimiento que en muchos casos se da con bajos niveles de planeación y desarrollo de infraestructura, lo que consecuentemente genera una demanda superior de bienes y servicios, cuya capacidad instalada no se corresponde. Lo anterior queda de manifiesto ante la presencia de algunos fenómenos tales como: la deforestación y tala sin control, las precipitaciones pluviales y el mal manejo y disposición de los desechos.

De acuerdo con datos publicados por el Dr. Luis Zambrano, especialista del Instituto de Biología de la UNAM, la Ciudad de México tan sólo recicla entre el 10 y el 15% del vital líquido, por lo que el resto ter-

mina en la red de drenaje, mientras que el aprovechamiento del agua de lluvia es muy limitado; de los 457 litros de lluvia por metro cuadrado que se precipitaron sobre la capital de la república durante el año 2023, tan sólo se recolectó el 5%.

La sobreexplotación del acuífero y las fallas estructurales del subsuelo en la referida región han propiciado importantes hundimientos del terreno, que necesariamente impactan tanto la red de agua potable, como del drenaje; ya que de los más de 11 mil Km que tiene la red secundaria del drenaje de la Ciudad de México en su gran mayoría llevan más de 80 años operando sin recibir mayor atención, volviéndola una red muy frágil y peligrosa.

En los últimos 25 años, la cuenca que se forma entre las estaciones Acatitla, Santa Marta, Los Reyes y La Paz de la Línea "A" del Metro han experimentado recurrentes problemas de inundación, habiendo afectado no sólo a la infraestructura del transporte público (STC), sino también a los automovilistas particulares, vialidades y viviendas de las comunidades circundantes, como es el caso de la alcaldía Iztapalapa en la Ciudad de México y los municipios del Estado de México, Nezahualcóyotl y La Paz de forma directa. Estas inundaciones han sido ocasionadas por la deficiente planeación de la infraestructura hidráulica en las zonas que vuelven el drenaje insuficiente, lo que incluso en algún momento los llevó a desarrollar obras con el objeto de desviar inadecuadamente esas aguas hacia el Canal de la Compañía, provocando su colapso con desastrosas consecuencias en los municipios de Los Reyes Acaquilpan y Valle de Chalco, por lo que no se debe pasar por alto que históricamente la zona ha presentado un manejo deficiente de sus capacidades hídricas, agravadas por las condiciones geológicas y geotécnicas de la región.

El Canal de la Compañía es un colector de aguas residuales y pluviales que se encuentra sobreexplotado y convertido en un foco de problemas ambientales y de salud pública como consecuencia de su sobresaturación. En temporada de lluvias, el incremento de volumen de agua que recibe supera su capacidad de desalojo, ocasionando con ello desbordamientos e inundaciones severas en esas zonas tan vulnerables como el municipio de Los Reyes Acaquilpan y Valle de Chalco, una región que históricamente se ha visto afectada por la falta de infraestructura hidráulica ade-

cuada, tal como se evidenció en el pasado mes de agosto del 2024.

Según datos del Sistema de Aguas de la Ciudad de México (Sacmex) y de la Comisión Nacional del Agua (Conagua), las precipitaciones pluviales han mostrado un aumento en intensidad y frecuencia en los últimos años, debido en parte al cambio climático, donde las zonas urbanas han sido particularmente vulnerables y los sistemas de drenaje existentes no han contado con la capacidad para mitigar de manera eficaz los riesgos de inundación.

Específicamente, el tramo del Metro comprendido entre las estaciones Acatitla y La Paz de la Línea A se encuentran en una cuenca natural donde el agua tiende a acumularse y el drenaje actualmente ha demostrado ser insuficiente para manejar el volumen de agua durante las temporada de lluvias, aunado a esto, el desnivel que se debe vencer por medios mecánicos para alcanzar la altura del Canal de la Compañía se encuentra en su límite operativo, situación que agrava el riesgo sobre todo para los municipios de Los Reyes Acaquilpan y Valle de Chalco, contribuyendo con ello, a una serie de inundaciones que afectan a miles usuarios del Metro y residentes de esta zonas del área conurbada de la Metrópoli.

Ante esta problemática, se hace necesario impulsar una serie de medidas para generar una red de sistemas de drenajes más eficientes y profundos, que admitan desviar el agua pluvial de esta cuenca a un sistema de mayor capacidad para su reúso, evitando así su descarga en el Canal de la Compañía, para lo cual deberá considerar como mínimo llevar a cabo las acciones siguientes:

**1. Estudios Técnicos:** Realizar estudios hidrológicos y de ingeniería avanzada, a fin de identificar las soluciones más eficaces para la captación y desvío de aguas pluviales en esta cuenca, desde las partes elevadas donde inicia la cavidad o depresión hasta las más bajas donde se almacena el agua durante la precipitación.

**2. Infraestructura de Drenaje Profundo:** Desarrollar e implementar un sistema de drenaje profundo que permita la canalización adecuada del agua, para para su reúso y prevenir el riesgo de desbordamientos y afectaciones a comunidades de Iz-

tapalapa (Ciudad de México), Nezahualcóyotl, La Paz, Los Reyes Acaquilpan y Valle de Chalco, entre otros.

**3. Desvincular el Canal de la Compañía:** Desarrollar alternativas para que las aguas pluviales de esta cavidad, no sean descargadas en el Canal de la Compañía, disminuyendo con ello la presión sobre su infraestructura con el objeto de mitigar el riesgo de inundaciones por efecto de sobresaturación en los municipios de Los Reyes Acaquilpan y Valle de Chalco.

**4. Colaboración Interinstitucional:** Fomentar la colaboración entre las autoridades federales, los gobiernos de la Ciudad de México y del Estado de México, asegurando con ello la coordinación en la implementación de estas medidas y su sostenibilidad a largo plazo.

Es imperativo que esta Cámara de Diputados promueva acciones para proteger y salvaguardar en sus bienes y persona a los habitantes de la zona oriente del Valle de México, en tal virtud es necesario exhortar tanto a las dependencias del gobierno federal como a las del Estado de México y la Ciudad de México para que, de forma coordinada y sinérgica, adopten medidas urgentes para la atención de esta grave problemática y de manera integral garanticen no sólo la protección de la infraestructura de medios de movilidad como el Metro, sino también la seguridad y bienestar de las comunidades que se ven afectadas por las inundaciones recurrentes que suceden en estas zonas, donde las familias son expuestas a condiciones riesgosas que los llevan a perder casi siempre no sólo su patrimonio, sino su propia vida. La implementación de medidas como: un sistema de drenaje alternativo eficiente y profundo, que no sobrecargue el Canal de la Compañía, es una solución factible y necesaria, debido a que su implementación contribuirá a la atención de este complejo problema.

Por lo expuesto, fundado y motivado, la suscrita somete a la consideración de esta asamblea el siguiente

#### Punto de Acuerdo

**Primero.-** La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Comisión Nacional del Agua y a las autoridades de la Ciudad de

México y del Estado de México para que, en el ámbito de sus atribuciones y de forma coordinada, realicen los estudios técnicos necesarios para la implementación de un sistema de drenaje profundo en la cuenca formada entre las estaciones Acatitla, Santa Marta, Los Reyes y La Paz del Sistema de Transporte Colectivo Metro, evitando la descarga de estas aguas al Canal de la Compañía con el propósito de atenuar el riesgo de inundaciones en las alcaldías y municipios ubicados en la región oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México, así como un plan hídrico integral que contemple el tratamiento de las aguas residuales y la captación del agua de lluvia para paliar el desabasto del vital líquido que afecta a sus habitantes.

**Segundo.-** La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales para que, en coordinación con los gobiernos del Estado de México y la Ciudad de México, diseñe y ejecute una campaña de reforestación de la zona oriente de la Cuenca del Valle de México.

**Tercero.-** La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a los gobiernos del Estado de México y de la Ciudad de México a implementar campañas masivas, a través de medios impresos y electrónicos de comunicación, con la finalidad de sensibilizar a la población para que se abstenga de tirar basura en las alcantarillas y coladeras, así como también para evitar que se arrojen desperdicios y escombros en arroyos y ríos.

**Cuarto.-** La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a los gobiernos del Estado de México y de la Ciudad de México a definir y ejecutar de forma sistemática y coordinada los programas para el desazolve de la red de drenaje en la zona oriente de la Cuenca del Valle de México.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 11 de febrero del 2025

Diputada Mayra Espino Suárez (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SICT A DETERMINAR LO NECESARIO A EFECTO DE QUE EN LA RED DE CARRETERAS Y PUENTES CON SISTEMAS DE COBRO DE PEAJE SE MODERNICEN LAS PLAZAS DE COBRO E IMPLEMENTEN SISTEMAS TECNOLÓGICOS QUE GARANTICEN LOS FLUJOS VEHICULARES DE FORMA CONSTANTE Y SIN CONTRATIEMPOS, A CARGO DE LA DIPUTADA MAYRA ESPINO SUÁREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

La suscrita, **diputada Mayra Espino Suárez**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de este pleno la presente proposición con punto de acuerdo, en razón de la siguiente

### Exposición de Motivos

Desde las épocas más remotas de la humanidad el tópico de las comunicaciones ha jugado un papel preponderante para el desarrollo de las civilizaciones, por tanto, desde siempre el crecimiento y competitividad de cualquier país está íntimamente relacionado con el impulso y magnitud de la infraestructura que demanda su población, así como su planta productiva; de ahí que hoy por hoy la movilidad de personas, bienes y servicios es una responsabilidad que los gobiernos deben atender y garantizar.

El sector carretero es un factor clave para el desarrollo económico y de conectividad de cualquier país; toda vez que, hace posible el traslado de personas y mercancías; incentiva el intercambio comercial; contribuye en la integración regional y nacional, principalmente en las zonas aisladas y de alta marginación. Una red carretera conectada y en condiciones óptimas de servicio permite a los usuarios ahorros en los tiempos de recorrido, incremento en la seguridad vial, comodidad en el viaje y disminución de los costos de operación, gracias a la tecnificación de los procesos digitales y redes neuronales artificiales, el control y la recaudación de los peajes se tornan más precisos, garantizando con ello el alcance de la inversión de forma sostenible.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, con datos actualizados a 2023, en México la Red Nacional Carretera (RNC) consta de

527,743.52 km de caminos rurales, 21,462.78 km de veredas y 124,983.66 km de vialidades urbanas; así como 178,216.89 km de carreteras pavimentadas, de los que 11,094 km son de cuota.

En la red de carreteras de cuota se encuentran instaladas 1,356 plazas de cobro, mismas que son tecnológicamente obsoletas y presentan grandes deficiencias en su operación, impactando negativamente en los usuarios, por cobros indebidos, extensas filas para poder cruzar por ellas, sobre costos para el traslado de mercancías, entre otros.

El 56% de la carga y el 95% de los pasajeros del país se mueven a través de la red carretera, de ahí la importancia y trascendencia que tiene contar con un sistema carretero operando en óptimas condiciones a fin de garantizar la movilidad que la sociedad demanda a lo largo y ancho del territorio.

De conformidad con la información publicada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (Capufe) opera la Red del Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) con poco más de 3 mil 700 km de las carreteras de cuota, incluyendo el acceso a puentes de peaje, de los cuales 18 son nacionales y 12 internacionales; es decir que, CAPUFE opera más de la tercera parte de las autopistas de cuota en México.

El resto de las autopistas son operadas a través de una red concesionada, conformada por: autopistas, libramientos y puentes fronterizos, que son otorgados por el gobierno federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en beneficio de iteración para su construcción, conservación, mantenimiento y explotación; realizándola de forma eficiente y eficaz.

Sin embargo, con frecuencia se observa que muchas operan de forma deficiente, debido a que no cuentan con sistemas lo suficientemente robustos y actualizados, generando con ello retrasos y cobros indebidos a los usuarios. La obsolescencia y la gran cantidad de fallas en los sistemas de telepeaje son significativas, situación que puede apreciarse en las diversas plazas de cobro, con la aglomeración de vehículos para poder cruzarlas, de ahí que la actualización y modernización de los sistemas que funcionan con inteligencia artificial han demostrado ofrecer soluciones innovadoras de

vigilancia y control de tránsito, ya que gestiona la velocidad, proporciona avisos de cambio de carril; intercambio de información con los sistemas de control urbano, debido a la utilización de sensores e imágenes, calcomanías y códigos QR personalizados, que brindan excelentes resultados de reconocimiento de matrículas a velocidades elevadas.

Actualmente, la red de carreteras de cuota en México se distribuye principalmente entre los siguientes concesionarios, además del FONADIN, están: BANOBRAS, IDEAL, PINFRA, RCO, ICA, COCONAL, ALEATICA, FIBRA EXI, ABERTIS y ROADIS, entre otros.

Para el cobro del telepeaje, CAPUFE contrató a la compañía Amtech a fin de que instalase el sistema de cobro electrónico de peaje en las diferentes autopistas de cuota y puentes, bajo su administración; el sistema denominado: Identificador Automático de Vehículos (IAVE) y que hoy en día es el medio electrónico de pago que se utiliza para hacer uso de las autopistas más importantes del país, permitiría pagar las tarifas de peaje sin necesidad de detener el vehículo; sin embargo, este sistema presenta deficiencias en su operación ya que muchas veces no capta la señal, condición que provoca que los vehículos prácticamente tengan que detener su marcha; mientras que en Estados Unidos y en la mayoría de los países europeos los sistemas para el cobro del peaje operan con el dispositivo TAG que permiten el paso de los automóviles a una velocidad mínima de 50 km/h.

De acuerdo con un registro de la Profeco, entre 2018 y 2023, IAVE fue la empresa con menos quejas, no obstante, estos datos son poco confiables, y debido a ello, la gran mayoría de los usuarios, al darse cuenta que no funciona el sistema, optan por usar otra forma de pago, a fin de evitar la pérdida de tiempo que esto les genera, por tanto y bajo esta circunstancia, los usuarios del sistema IAVE no suelen presentar quejas por el mal servicio que recibieron dado que ello les implicaría más pérdida de tiempo al gestionarla. Cabe resaltar que, aunque la Profeco señala que IAVE es la empresa con menos quejas, en el proceso de conciliación derivado de las mismas el resultado es adverso para el usuario, por lo que resulta impostergable la transformación de los sistemas de peaje actuales, con el primordial objetivo de aumentar la sustentabilidad del servicio. Por lo anterior, podemos concluir que el cen-

tro de atención a clientes de IAVE es inoperante e ineficaz.

Aun cuando IAVE sea el sistema que tiene menos quejas, no podemos perder de vista que únicamente solventa la mitad de las quejas que recibe, lo cual indica que su centro de atención a clientes no está siendo eficiente; de igual forma, habría que reiterar que la mayoría de los usuarios no tienen el tiempo para estar presentando sus quejas.

Otra desventaja que presenta el sistema IAVE es que debe ser utilizado a una velocidad muy baja, es decir, prácticamente se tienen que detener los autos frente a los lectores; esto en temporadas de alta demanda provoca severos congestionamientos y pérdida de tiempo, otro inconveniente para los usuarios es que son obligados a comprar tantas calcomanías como autos posean, debido a que la calcomanía debe adherirse al parabrisas del vehículo; por todo lo anterior y a partir de los argumentos vertidos, se hace necesario modernizar y actualizar el sistema del pago de peaje, con el firme propósito de brindar un servicio de calidad y excelencia que realmente permita mejorar los tiempos, la movilidad y la eficiencia de la red de carreteras de cuota.

Es menester observar, como se mencionó en párrafos anteriores, que los dispositivos para el control del telepeaje suelen marcar como no válido o sin saldo el TAG, lo cual obliga al usuario a detener el vehículo a fin de que el personal de la plaza de cobro verifique con el escáner el saldo que tenga en él; en caso de que no tenga el mínimo requerido el usuario tiene que realizar el pago en efectivo en otro punto, pero, al ejecutar esta maniobra se generan severos problemas de tránsito.

La implementación de sistemas de última generación para el cobro de cuotas en la red de carreteras permitiría eficientar la recaudación de los recursos; la disminución de los tiempos en los cruces de las plazas de cobro, pues, mientras que con el cobro en efectivo se atienden 350 autos por hora, con un sistema de telepeaje se podrían atender a mil 200, se tendría mayor seguridad en el flujo de circulación, practicidad, comodidad y prevención de riesgos al reducir el cobro en efectivo; se mejorarían los niveles de productividad de las empresas, se reduciría la emisión de contaminantes al ambiente, se disminuiría el desgaste de los vehículos, así como las necesidades de mantenimiento, entre otros más.

Por lo expuesto, fundado y motivado, la suscrita somete a la consideración de esta asamblea el siguiente

### Punto de Acuerdo

**Único.** La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que determine lo necesario a efecto de que en la red de carreteras y puentes con sistemas de cobro de peaje se modernicen las plazas de cobro e implementen sistemas tecnológicos que garanticen los flujos vehiculares de forma constante y sin contratiempos para los usuarios.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 11 de febrero de 2025.

Diputada Mayra Espino Suárez (rúbrica)

### Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura

#### Junta de Coordinación Política

**Diputados:** Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

#### Mesa Directiva

**Diputados:** Sergio Carlos Gutiérrez Luna, presidente; vicepresidentes, María de los Dolores Padierna Luna, MORENA; Kenia López Rabadán, PAN; María del Carmen Pinete Vargas, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; José Luis Montalvo Luna, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Iraís Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

#### Secretaría General

#### Secretaría de Servicios Parlamentarios

#### Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados

**Director:** Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

**Apoyo Documental:** Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>