ANEXO C ESTUDIOS LEGALES

PROYECTO "CONSTRUIR EL TREN INTERURBANO MÉXICO-TOLUCA 1ERA ETAPA"

NOVIEMBRE 2013

Índice

I. Viabilidad Jurídica del Proyecto de Tren Interurbano ..... - 3 -

1. Introducción ..... - 3 -

2. Metodología ..... - 4 -

A. Naturaleza Jurídica ..... - 4 -

B. Vínculos con la legislación federal y/o competencia de la Federación ..... - 4 -

c. Vínculos con Entidades Federativas: Por ámbito territorial y competencia por materia ..... - 5 -

3. Análisis sobre la Viabilidad Jurídica – Disposiciones Federales ..... - 5 -

3.1 Legislación aplicable al Proyecto ..... - 6 -

3.2 Autorizaciones ..... - 8 -

3.3 Viabilidad jurídica ..... - 8 -

4. Análisis sobre la Viabilidad Jurídica – Estado de México ..... - 10 -

4.1 Legislación aplicable al Proyecto ..... - 12 -

4.2 Autorizaciones ..... - 14 -

4.3 Viabilidad Jurídica ..... - 16 -

5. Análisis sobre la Viabilidad Jurídica – Distrito Federal ..... - 17 -

5.1 Legislación aplicable al proyecto ..... - 18 -

5.2 Autorizaciones ..... - 19 -

5.3 Viabilidad Jurídica ..... - 20 -

6. Derecho de vía ..... - 21 -

6.1 Identificación de los terrenos susceptibles de ser afectados ..... - 22 -

6.2 Análisis sobre los inmuebles, bienes y derechos necesarios para el desarrollo del proyecto. ..... - 22 -

6.3 Factibilidad de adquirir los inmuebles, y en su caso, los demás bienes y derechos de que se trate. ..... - 22 -

6.4 Análisis preliminar sobre uso de suelo, sus modificaciones y problemática de los inmuebles de que se trate. ..... - 23 -

6.5 Conclusiones: ..... - 24 -

I. Viabilidad Jurídica del Proyecto de Tren Interurbano

1. Introducción

El desarrollo del servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria para el desarrollo nacional y corresponde al Gobierno Federal ejercer su rectoría en la materia. Por su parte, corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgar las concesiones o permisos que resulten necesarias para su construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento de conformidad con lo que establece el artículo 6, fracción II y 7 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Las vías férreas en México iniciaron su desarrollo en el siglo XIX, cuando en el año de 1837 se otorgó la primera concesión para la construcción de una línea de ferrocarril que comunicaría Veracruz con la actual Ciudad de México.

El desarrollo de las vías generales de comunicación ha sido considerado, desde su origen, como uno de los ejes fundamentales del desarrollo del país. En particular, la construcción de vías férreas constituyó a lo largo del siglo XX un motor de la economía interna y un medio de transporte de personas y mercancías.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en sus artículos 28 párrafo quinto y 25, la rectoría del Estado en materia de comunicaciones ferroviarias, al ser considerada una actividad prioritaria para el desarrollo nacional.

El 12 de mayo de 1955, después de la nacionalización del ferrocarril, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario ("La Ley"), que establece un nuevo esquema de contratación con particulares, que garantiza el desarrollo de estas vías de comunicación a través del otorgamiento de concesiones. En sus disposiciones Transitorias, la Ley decretó:

a) La derogación de los artículos 1, fracción V; 9 fracción I y del 129 al 145 de la Ley General de Vías Generales de Comunicación, que contenían disposiciones en materia ferroviaria.
b) La decisión de otorgar concesiones y permisos para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de vías férreas, así como a prestación del servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares.

La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario vigente hasta el día de hoy, establece un esquema de concesiones y permisos en la materia, y concede competencia expresa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para su otorgamiento y supervisión, quien con fundamento en sus artículos 6 y 7, que se complementan con el contenido del artículo 36 fracciones I, VII y VIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

A partir de esta Legislación, la construcción y mantenimiento de las vías de comunicación ferroviaria son de utilidad pública la construcción, y los bienes que las integran son considerados del dominio público, otorgando

al Estado el derecho de revertir al dominio público cualquiera de ellas que hubiera sido construida al amparo de un título de concesión.

Por la importancia que supone para el desarrollo nacional, la construcción conservación y mantenimiento de las vías férreas ha sido declarada de utilidad pública, por el artículo 25 de la Ley. En consecuencia, se ha autorizado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a efectuar la compraventa o promover la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de materiales necesarios para ello. La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, ordena que en los proyectos para la construcción de vías férreas deban hacerse las previsiones necesarias en cuanto a la seguridad de los habitantes de los centros de población, y la obligación de observar las disposiciones en materias de construcción, desarrollo urbano y protección ambiental.

La vía férrea correspondiente al anteproyecto de Tren Toluca – Valle de México, comunicará entre sí a dos Entidades Federativas: El Estado de México, el Distrito Federal, por lo que, en términos de lo dispuesto por el artículo 3 fracción I de la "Ley", esta obra será considerada una Vía General de Comunicación.

2. Metodología

La metodología de investigación y presentación de la información contenida en este Dictamen, parte de la determinación de la materia ferroviaria como objeto de estudio; para ello se ha establecido su naturaleza jurídica, sus vínculos con la legislación federal, y su relación con las Entidades Federativas, en cuanto a su competencia territorial y por materia.

A. Naturaleza Jurídica

La materia ferroviaria es de competencia federal y su desarrollo es considerado de utilidad pública. En la construcción y mantenimiento de las vías férreas, deberá considerarse en todo momento la seguridad de los habitantes de los centros de población intervenidos, así como el cumplimiento de la legislación en materias de desarrollo urbano (construcción zonificación y uso de suelo) y protección ambiental.

B. Vínculos con la legislación federal y/o competencia de la Federación

Considerando la naturaleza jurídica de la materia ferroviaria, las autorizaciones necesarias para la prestación del servicio, son competencia de las autoridades federales; algunas de las necesarias para el desarrollo de la Obra son también competencia de la Federación, por la materia a la que se refieren.

En complemento al documento que contiene la relación de autorizaciones, permisos, certificaciones o declaratorias que se requieren para la construcción y operación del Tren Toluca – Valle de México, en el presente documento se abordan las Leyes Federales y sus Reglamentos en que dichas autorizaciones se fundan y la necesidad jurídica de dar cumplimiento a los requisitos para su procedencia. Se estima, en términos generales, que todas ellas son susceptibles de ser otorgadas.

C. Vínculos con Entidades Federativas: Por ámbito territorial y competencia por materia

Como ya se ha establecido, el Tren Toluca – Valle de México, será una vía general de comunicación. Para su construcción será necesaria la obtención de diversas autorizaciones en materias de desarrollo urbano, particularmente en cuanto a construcciones, uso de suelo y zonificación, así como en la materia ambiental, toda vez que éstas no han sido reservadas al ámbito Federal y en razón de que la propia Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario ordena su observancia.

En este documento se hará referencia a los requisitos necesarios para obtener una respuesta favorable de las autoridades locales a las solicitudes de autorización que se presenten antes y durante la ejecución de la obra.

3. Análisis sobre la Viabilidad Jurídica – Disposiciones Federales

De conformidad con lo establecido en el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, los sectores público, privado, y social. En este orden de ideas, considerando que de conformidad con el artículo 28 de la CPEUM, los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional el Estado se encuentra facultado para otorgar concesiones ferroviarias conservando el dominio de las vías de comunicación respectivas.

Por su parte, el artículo 3 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario establece que son de jurisdicción federal las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y sus servicios auxiliares; asimismo, los artículos 6, fracción II y 7 del mismo ordenamiento señalan que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgar las concesiones o permisos que resulten necesarias para su construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento.

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 establece textualmente "…El Sistema Ferroviario Nacional (SFN) está compuesto de 26,727 km de vías férreas, de los cuales el 18% está fuera de operación. En lo que se refiere al servicio de pasajeros, sólo se cuenta con el Tren Suburbano de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y algunos trenes turísticos. Por otra parte, la movilidad urbana en las ciudades mexicanas debe mejorar ya que existe una alta tasa de motorización, expansión urbana con baja densidad y en algunos casos no se cuenta con la suficiente infraestructura de transporte urbano masivo..."

Uno de los objetivos de la actual Administración Federal es el mejorar sustancialmente la infraestructura de transporte, siendo que para lograr tal objetivo, más allá de las conclusiones que arrojen los estudios técnicos y financieros sustanciales, dentro del ámbito jurídico, cada uno de los proyectos propuestos debe apegarse a una serie de normatividad en materia administrativa exhaustiva en cuanto a la obtención de permisos, licencias, avisos, etc., pero que al final del día resulta procedente la obtención de dichas constancias dada la relevancia del proyecto.

En este orden de ideas, resulta procedente la obtención de las licencias federales ferroviarias, la construcción y operación de obras sobre las vías férreas, así como la prestación de servicios auxiliares y complementarios, tales como la instalación de líneas de transmisión eléctrica, fibra óptica, postes, cercas, o cualquier obra subterránea, superficial o aérea. Lo anterior, con la salvedad de que la ejecución de estas obras

complementarias impliquen perforación del subsuelo y que en el mismo se encuentren ductos de Petróleos Mexicanos, fibras de la Comisión Federal de Electricidad, o bien, resulte en algún hallazgo en el cual autoridades como el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) tenga injerencia. Estos últimos casos solo por citar un ejemplo.

3.1 Legislación aplicable al Proyecto

El estudio de la normatividad aplicable a la construcción de la vía férrea denominada Tren Toluca – Valle de México, identifica en el ámbito de competencia de la Federación, a las siguientes:

Nombre	Ámbito de Aplicación por materia
Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario	Es la ley especial en materia ferroviaria, que establece los principios generales bajo los cuales puede construirse, explotarse, mantenerse y operarse una vía férrea.
Ley de Vías Generales de Comunicación	Es complementaria de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, cuando las vías férreas sean clasificadas como vías generales de comunicación.
Ley de Expropiación	Establece los supuestos legales y el procedimiento, para adquirir por causa de utilidad pública, los bienes necesarios para la ejecución de una obra.
Ley Aduanera	Es la ley especial que regula la importación de los insumos que resulten necesarios para la ejecución de la obra.
Ley Agraria	Establece la regulación de los predios de propiedad ejidal.
Ley de Aguas Nacionales	Es la Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional y regula la explotación, uso o aprovechamiento de las aguas nacionales.
Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente	Es la ley de aplicación general que establece la competencia de la federación en materia de protección al ambiente y restauración del equilibrio ecológico.
Ley Federal de Competencia Económica	Es la Ley Reglamentaria del artículo 28 Constitucional en materia de competencia económica, monopolios y libre concurrencia.
Reglamento de la Ley Federal de Competencia	El Reglamento de la Ley, establece los procedimientos bajo los cuales los interesados deberán solicitar la opinión de la Comisión

Económica	Federal de Competencia, para el desarrollo de sus actividades.
Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos	Regula la adquisición, uso y almacenamiento de los explosivos que lleguen a ser necesarios para obras y construcciones, así como el registro del los solicitantes y sus representantes legales.
Ley General de Bienes Nacionales	Establece las condiciones a que se encuentran sujetos los bienes del dominio público, particularmente aquellos que llegaran a ser necesarios para la construcción de la vía férrea.
Ley de Inversión Extranjera	Establece los requisitos a los que deberán sujetarse los concesionarios de vías férreas, y en su caso, los participantes en un proceso de licitación para el otorgamiento de una concesión, en cuanto a la posibilidad de contar con capital extranjero.
Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria	Establece las disposiciones a las que la administración pública federal, debe sujetarse para la programación, presupuestación, aprobación, ejercicio y control de los ingresos y egresos. Particularmente, regula los supuestos bajo los cuales podrá obtener la la programación de los recursos destinados a proyectos de inversión.
Ley General de Protección Civil	Establece las bases de coordinación entre la Federación, Estados y Municipios en materia de protección civil.
Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares	Establece las disposiciones a las que deberán sujetarse las personas físicas o morales en el tratamiento de los datos personales de los particulares.
Ley Federal de Telecomunicaciones	Regula el uso, aprovechamiento y explotación del espectro radioeléctrico, de las redes de telecomunicaciones, y de la comunicación vía satélite.
Reglamento del Servicio Ferroviario	Reglamenta las disposiciones de la Ley, y establece los requisitos y procedimientos para la emisión de Autorizaciones para la construcción de vías férreas y prestación de los servicios de operación.
Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad	Reglamenta las disposiciones de la Ley, y establece los procedimientos y requisitos bajo los cuales se realizará el registro en cartera de los proyectos de inversión.

Hacendaria	

3.2 Autorizaciones

En el Estado de México, para la construcción de la vía férrea denominada "Tren Toluca – Valle de México", se puede concluir que el conjunto de Autorizaciones (autorizaciones, permisos, dictámenes, certificaciones) identificadas, son necesarias para la ejecución de la obra y para la prestación de los servicios competencia de la Federación, las siguientes:

Materia	Ejecución de la Obra	Ejecución de la Obra y Prestación de los Servicios	Prestación de los Servicios	Total general
Aduanera	1			1
Agraria	1			1
Aguas Nacionales	1			1
Ambiental	2			2
Competencia Económica		2		2
Explosivos	1			1
Expropiación	1			1
Ferroviaria	6	1	16	23
Inversión Extranjera		2		2
Liberación de derecho de vía	2			2
Presupuestal		4	1	5
Protección Civil	1			1
Protección de Información			1	1
Telecomunicaciones	1			1
Vías Generales de Comunicación	1			1
Total general	**18**	**9**	**18**	**45**

3.3 Viabilidad jurídica

En términos de lo anterior, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, deberá ser la primera en otorgar su visto bueno a la ingeniería y planos arquitectónicos del Proyecto, que a su vez serán entregados tanto a las autoridades federales, como locales, que emitirán las distintas autorizaciones, permisos, dictámenes certificaciones tanto para la prestación de los servicios, como para ejecución de la obra.

Asimismo, resulta necesario el otorgamiento de los permisos y/o autorizaciones conexos a la ejecución de esta obra, tales como los permisos de importación de insumos de diversa especie, desde materiales para la construcción como el acero, hierro, fibras sintéticas, etc., así como los permisos generales que para este rubro otorga la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), para el manejo de determinados explosivos, esto último de conformidad con la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos.

En cuanto a la liberación del derecho de vía, resultan aplicables la Ley de Expropiación, la Ley Agraria y sus respectivos reglamentos a efecto agotar los procedimientos necesarios para las eventuales expropiaciones que se tuvieran que realizar. Se estima que las expropiaciones se encontrarían perfectamente justificadas, dada la utilidad pública que tiene el presente proyecto de infraestructura, debido a que busca la satisfacción de una necesidad generalmente sentida y la conveniencia de maximizar el bienestar general.

La misma consideración de procedencia aplica para el caso de que en la ejecución de la obra y/o en la prestación del servicio, resultara necesaria la explotación de alguna concesión en materia hídrica o algún permiso en materia de telecomunicaciones, como el que se otorga para instalar, operar, o explotar estaciones terrenas transmisoras, si fuera necesario al proyecto.

En caso de que el desarrollo del proyecto implique inversión extranjera, será aplicable la Ley de Inversión Extranjera, específicamente el artículo 8, fracción XII que a la letra establece:

ARTÍCULO 8o.- Se requiere resolución favorable de la Comisión para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor al 49% en las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación:

XII.- Construcción, operación y explotación de vías férreas que sean vía general de comunicación, y prestación del servicio público de transporte ferroviario.

Lo anterior implica que es factible la inversión extranjera al 100% siempre que se cuente con la resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (CNIE) para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor al cuarenta y nueve por ciento. Se estima que, considerando la trascendencia y naturaleza del proyecto que ya ha sido puntualizada, es factible que la CNIE otorgue la resolución favorable que se requiere.

Respecto a la Ley de Protección de Datos Personales, se señala que el prestador del servicio de transporte deberá sujetarse a las disposiciones de la materia, principalmente a la obligación de contar con un Aviso de Privacidad. Lo anterior, ya que al explotar un medio masivo de transporte, existe la posibilidad de que el prestador del servicio tenga que recabar datos personales de los usuarios. Por lo que respecta a la obtención del Registro de Protección Civil, se considera que la obtención del mismo es factible.

Dada la utilidad pública que representará la construcción del Tren Toluca –Valle de México, se estima que todas las autorizaciones descritas en este documento, son susceptibles de ser otorgadas, considerando que la materia ferroviaria ha sido destacada como uno de los el desarrollo de la infraestructura de transporte y logística, el desarrollo ferroviario ha sido señalado en forma específica como una de las Estrategias y Líneas de Acción Transversales para el desarrollo nacional. Es un objetivo concreto del Gobierno Federal, el

incremento de la participación privada en la construcción de nuevos tramos ferroviarios, vigilar los programas de conservación y modernización de vías férreas y puentes y promover el establecimiento de un programa integral de seguridad estratégica ferroviaria.

En consecuencia, dado que es de interés nacional la construcción del Tren Interurbano Toluca – México, y que la Secretaría tiene una atribución expresa para administrar el sistema ferroviario, se evalúa como completamente viable la expedición de las autorizaciones en cita.

4. Análisis sobre la Viabilidad Jurídica – Estado de México

Como ha quedado expuesto en los apartados anteriores, la materia ferroviaria es competencia de la Federación. En cumplimiento a lo que al efecto disponen los artículos 27 último párrafo y 30 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en la construcción de vías férreas, deberá darse cumplimiento a la legislación, programas y zonificación en materia de desarrollo urbano y protección ambiental.

En términos de lo dispuesto por el artículo 73 fracciones XXIX-C y XXIX-G y XXIX-I, Las materias de desarrollo urbano, protección ambiental y protección civil, son de competencia concurrente entre la Federación, los Estados y los Municipios.

El fundamento constitucional de la competencia de las Entidades Federativas y los Municipios, se encuentra contenido en los artículos 115 y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en sus fracciones V y VI, otorga competencia a los municipios para: (a) formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano, (b) participar en la creación y administración de reservas territoriales; (c) participar en la formulación de los planes de desarrollo urbano regional; (d) autorizar y vigilar los usos de suelo; (e) otorgar licencias y permisos de construcción; y (f) participar en la creación y administración de zonas de reservas ecológicas.

El ejercicio de estas facultades de los Municipios, deberá realizarse en términos de las leyes federales y estatales que se expidan.

En materia federal, el 21 de julio de 1993, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Asentamientos Urbanos, que establece la concurrencia de la Federación, las entidades federativas y los municipios, en la ordenación y regulación de los asentamientos urbanos.

Conforme al artículo 8 de la Ley General de Asentamientos Urbanos, es competencia a las entidades federativas legislar en materia de ordenamiento territorial de asentamientos urbanos y desarrollo de los centros de población. Su artículo 9 otorga atribuciones a los Municipios para formular, aprobar y administrar los planes y programas de desarrollo urbano, reglar, controlar y vigilar las reservas, usos y destinos de áreas y predios en los centros de población; participar en la creación y administración de reservas territoriales para

la preservación ecológica, y expedir las autorizaciones, licencias o permisos de uso de suelo, construcciones, fusiones y subdivisiones, de conformidad con las disposiciones jurídicas locales.

En el Estado de México, toda la regulación administrativa ha sido compilada en el un solo cuerpo normativo denominado Código Administrativo del Estado de México, este ordenamiento regula, entre muchas otras, las materias asentamientos urbanos, ordenamiento territorial y protección civil; sobre estas materias se han expedido los Reglamentos de gobierno que establecen los requisitos para los distintos trámites a que se hace referencia en este documento.

En materia ambiental, el Estado de México cuenta con un Código para la Biodiversidad y su Reglamento, que compilan toda la legislación y reglamentación que existían hasta antes del año 2005.

Ambos cuerpos normativos, Código Administrativo y Código para la Biodiversidad, establecen las distintas competencias entre las Dependencias y Entidades Estatales, y los Municipios para las distintas Autorizaciones, Permisos o Certificaciones necesarias para la ejecución de las obras en los predios que se encuentran en el ámbito de competencia territorial del Estado de México y sus Municipios.

En términos generales, la legislación aplicable en el Estado de México, divide la zonificación del suelo en tres especies:

- Suelo urbano
- Suelo urbanizable
- Suelo no urbanizable

En razón de que la ejecución de la obra para la construcción de esta vía férrea atravesará zonas clasificadas en las tres especies antes señaladas, serán necesarios distintos documentos públicos en materia de desarrollo urbano y protección al ambiente.

En primer lugar, es necesaria la obtención de una Cédula Informativa de Zonificación que permita conocer la clasificación del predio de que se trate, y que además es necesaria para la emisión de un Dictamen de Impacto Regional.

El Dictamen de impacto regional es el instrumento legal por el cual se establece un tratamiento normativo integral para el uso o aprovechamiento de un determinado predio o inmueble, que por sus características produce algún efecto sobre un centro de población o sobre los servicios en una región. El Dictamen es necesario para la obtención de la Licencia de Uso de Suelo, y de la Autorización del cambio de uso de suelo de un predio en particular.

La licencia de uso del suelo será otorgada por el municipio, a través de la dependencia encargada del desarrollo urbano, y podrá emitirse simultáneamente con la respectiva licencia de construcción.

En todos los predios empleados para la construcción de esta vía férrea y que posean uso de suelo de impacto regional (no urbanizable), se deberá tramitar y obtener de la Secretaría de Desarrollo Urbano del Estado de México, el Dictamen de Impacto Regional antes señalado.

La emisión del Dictamen de Impacto Regional, previsto por el Reglamento del Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México, está vinculada la protección civil. En razón de ello, el propio Código y el Reglamento de su Libro Sexto establecen como requisito para su emisión, intervención de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de esa Entidad Federativa, a través de la emisión de un Dictamen de Protección Civil, que es indispensable para todas las construcciones que produzcan un impacto sobre la infraestructura, y equipamientos urbanos.

Finalmente, en materia ambiental, el Estado de México cuenta con un Código para la Biodiversidad y su Reglamento. En esta normatividad se establece como requisito sine qua non para expedir el Dictamen de Impacto Regional, la Evaluación del Impacto Ambiental, que calificará si la obra o construcción requiere ser evaluada en las materias y en su caso la presentación de un informe previo, una manifestación de impacto ambiental y/o de un estudio de riesgo.

Todos las autorizaciones y permisos que se mencionan, son necesarias para cada uno de los inmuebles en que se construya la vía férrea. Sin embargo, considerando que éstos deberán ser adquiridos a través de los mecanismos autorizados por la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, es factible solicitar una autorización para fusionar algunos de ellos, y simplificar los trámites administrativos en cita.

4.1 Legislación aplicable al Proyecto

El estudio previo realizado para la construcción de la vía férrea denominada Tren Toluca – Valle de México, identifica como legislación aplicable en el ámbito de competencia del Estado de México y los Municipios Zinacantepec, Toluca, Metepec, San Mateo Atenco, Lerma y Ocoyoacac, la siguiente:

Nombre	Ámbito de aplicación por materia
Código Administrativo del Estado de México	Establece los principios generales de las áreas administrativas de su competencia, y los principios generales bajo los cuales las distintas Dependencias y Entidades de la Administración Pública Local y los Municipios que la integran, emitirán los permisos y autorizaciones a particulares.
Código para la Biodiversidad de Estado de México	Agrupa las disposiciones jurídicas aplicables en materia ambiental, determina los requisitos para los usos de suelo no urbanizables, forestales y de zonas naturales protegidas, así como los supuestos generales bajo los cuales deben emitirse las Evaluaciones de Impacto Ambiental, en el territorio de su competencia.
Reglamento del Libro Quinto	Regula el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el

del Código Administrativo del Estado de México	desarrollo urbano de los centros de población, y los supuestos bajo los cuales se concederán autorizaciones a los particulares para el Cambio de uso de suelo de los predios con suelo no urbanizable, las Licencias de uso de suelo, los Dictámenes de Impacto Regional, y las Cédulas Informativas de Zonificación. Asimismo, distingue el tipo de autorizaciones que son emitidas por la Secretaría de Desarrollo Urbano del Estado de México, y las que son competencia de los Municipios que integran esa Entidad Federativa.
Reglamento del Libro Sexto del Código Administrativo del Estado de México,	Regula la elaboración de los Estudios Técnicos de Evaluación; Recomendaciones para prevenir deslizamientos, colapsos, deslaves y derrumbes; Evaluaciones de Riesgo Geológico, así como la expedición de dictámenes, opiniones y en general cualquier tipo de consulta relacionada a la materia de Protección Civil en el territorio del Estado de México. Los Dictámenes de Protección Civil, indispensables para la obtención de un Dictamen de Impacto Regional, son emitidos por la Secretaría de Seguridad Ciudadana del Estado de México.
Reglamento del Título Segundo del Código para la Biodiversidad del Estado de México	Regula las disposiciones que en materia ambiental contiene el Código para la Biodiversidad del Estado de México, y para efectos de este Estudio, establece los supuestos bajo los cuales se obtiene una Evaluación de Impacto Ambiental, y establece la facultad de la Secretaría de Medio Ambiente para emitir su Opinión sobre los estudios de evaluación del impacto y riesgo ambiental de obras y actividades de competencia federal que se realicen en el territorio del Estado de México.
Bando Municipal – Toluca	Es el cuerpo normativo que establece las bases de la división territorial del Municipio, su organización administrativa, la prestación de los servicios públicos municipales y establece la competencia de las autoridades municipales para orientar y dar trámite a las licencias de uso de suelo, de construcción y de emitir el Plan Municipal de Desarrollo Urbano, que determina el uso de suelo que corresponde a los predios ubicados en su circunscripción territorial.
Bando Municipal – Lerma	Es el cuerpo normativo que establece las bases de la división territorial del Municipio, su organización administrativa, la prestación de los servicios públicos municipales y establece la competencia de las autoridades municipales para orientar y dar trámite a las licencias de uso de suelo, de construcción y de emitir el Plan Municipal de Desarrollo Urbano, que determina el uso de suelo que corresponde a los predios ubicados en su circunscripción territorial.
Bando Municipal – San Mateo	Es el cuerpo normativo que establece las bases de la división territorial del

Atenco	Municipio, su organización administrativa, la prestación de los servicios públicos municipales y establece la competencia de las autoridades municipales para orientar y dar trámite a las licencias de uso de suelo, de construcción y de emitir el Plan Municipal de Desarrollo Urbano, que determina el uso de suelo que corresponde a los predios ubicados en su circunscripción territorial.
Bando Municipal - Ocoyoacac	Es el cuerpo normativo que establece las bases de la división territorial del Municipio, su organización administrativa, la prestación de los servicios públicos municipales y establece la competencia de las autoridades municipales para orientar y dar trámite a las licencias de uso de suelo, de construcción y de emitir el Plan Municipal de Desarrollo Urbano, que determina el uso de suelo que corresponde a los predios ubicados en su circunscripción territorial.

4.2 Autorizaciones

En el Estado de México, para la construcción de la vía férrea denominada "Tren Toluca – Valle de México", se puede concluir que el conjunto de Autorizaciones (autorizaciones, permisos, dictámenes, certificaciones) identificadas, son necesarias para la ejecución de la obra, no así para la prestación de los servicios, pues corresponde a la Federación su autorización.

Para mayor claridad, a continuación se presenta un resumen ejecutivo de las materias en las que dichas Autorizaciones deberán emitirse:

Nombre de la Autorización	Construcciones y obras	Desarrollo Urbano	Medio Ambiente	Protección Civil	Total
Autorización de cambio de uso de suelo		1			1
Necesario para aquellos predios que se adquieran y que tengan alguna restricción		1			1
Cambio de uso de Suelo		1			1
Se requerirá cambio de uso de suelo de aquellos que tengan uso de suelo no urbanizable.		1			1
Cedula Informativa de Zonificación		1			1

Indispensable para obtención de Dictamen de impacto Regional		1			1
Constancia de alineamiento y número oficial					
Necesaria para el otorgamiento de la Licencia de Construcción, cuando se trate de predios urbanos					
Constancia de Viabilidad		1			1
Se requiere para localización y deslinde de zonas de urbanización ejidal y comunal		1			1
Dictamen de Impacto Regional		1			1
Indispensable para obtención de Licencia de uso de suelo, considerando que existirá cambios de uso de suelo en zonas catalogadas como No Urbanizables		1			1
Dictamen de Protección Civil				1	1
Indispensable para obtención de Dictamen de impacto Regional				1	1
Evaluación de Impacto Ambiental			1		1
Indispensable para obtención de Dictamen de impacto Regional			1		1
Licencia de Construcción	1				1
Se requiere para la ejecución de la obra	1				1
Licencia de Uso de Suelo		1			1
De aquellos que sean adquiridos para la ejecución de la obra		1			1

Opinión sobre los estudios de evaluación del impacto y riesgo ambiental de obras y actividades de competencia federal que se realicen en el territorio estatal			1		1
Facultad de la Secretaría			1		1
Total	1	6	2	1	10

4.3 Viabilidad Jurídica

El presente documento determina como completamente viable la obtención de las distintas Autorizaciones previstas en este apartado, considerando que:

1. La normativa aplicable en el Estado de México se encuentra concatenada de tal forma que la obtención de un documento en particular, es necesario para la emisión de los subsiguientes. En consecuencia, se contará en su momento con los requisitos administrativos y técnicos para el inicio de los trámites para la obtención de todas las autorizaciones. Algunas podrán ser solicitadas de forma simultánea, y algunas otras, deberán solicitarse en el orden que marca la legislación para cada caso.

   En este supuesto, dado que es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas, al momento de iniciar la obtención de cualquiera de las autorizaciones mencionadas, podrá acreditarse plenamente la propiedad, por cualquiera de las vías previstas en el artículo 25 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Asimismo, cuando se considere viable, podrán fusionarse 2 o más predios, para disminuir el número de autorizaciones que deben obtenerse.

2. En todos las Autorizaciones en cita, el interesado debe presentar ante la autoridad los planos arquitectónicos del proyecto, los planos estructurales y los planos de las instalaciones adicionales firmados por el perito responsable de obra, cuya elaboración se encuentra dentro de los alcances del proyecto que se somete a consideración, por lo que una vez autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, podrán presentarse ante las autoridades locales para la emisión de los documentos.

3. En razón de que la materia ferroviaria es de interés público y prioritario para la Federación, y la construcción de esta vía general de comunicación beneficiará a las Entidades Federativas y Municipios afectados, se prevé la posibilidad de suscribir con las autoridades locales convenios de colaboración que faciliten y agilicen el trámite de estas autorizaciones, previo cumplimiento de los requisitos legales.

5. Análisis sobre la Viabilidad Jurídica – Distrito Federal

En seguimiento a lo expuesto en este documento, la materia ferroviaria es competencia de la Federación. En consecuencia, en observación a lo que disponen los artículos 27 último párrafo y 30 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en este apartado se aborda la legislación aplicable en el Distrito Federal, particularmente en las materias de desarrollo urbano, construcciones y obras, y protección al ambiente.

En términos de lo dispuesto por el artículo 73 fracciones XXIX-C y XXIX-G y XXIX-I, en relación con los artículos 44 y 122 fracción V, inciso j), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Distrito Federal es una Entidad Federativa y la Asamblea Legislativa del Distrito Federal es competente para emitir las Leyes en materias de desarrollo urbano y uso de suelo, preservación del medio ambiente y protección ecológica, construcciones y edificaciones.

La composición política del Distrito Federal establecida en el artículo 122 Constitucional, divide al Distrito Federal en 16 órganos político – administrativos, denominados Delegaciones que tienen competencia en la expedición de algunas de las autorizaciones identificadas para este proyecto. En razón de lo anterior, la ciudad capital cuenta con legislación y reglamentos especiales en materias de desarrollo urbano, construcciones, protección del medio ambiente y protección civil.

A diferencia del Estado de México, en el Distrito Federal es la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda la autoridad competente para la emisión de los certificados únicos de uso de suelo, y la que puede autorizar la modificación a los Programas de Desarrollo Urbano, para el cambio de un uso de suelo clasificado como área natural protegida o suelo de conservación.

A las Delegaciones están reservadas las funciones de autorización de las Licencias de construcción, y para el rompimiento de pavimento o banquetas para la ejecución de obras públicas o privadas.

En cuanto al desarrollo urbano y de centros de población, en el Distrito Federal, en términos generales, se clasifica a los usos de suelo de los inmuebles de la siguiente forma:

a) Suelo Urbano
b) Suelo de Conservación

La obtención de una Licencia de Construcción está condicionada a la obtención de un Dictamen favorable en materia de impacto ambiental, que es competencia exclusiva de la Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal.

La Secretaría de Medio Ambiente es la encargada de emitir la Autorización en materia de impacto ambiental, ya sea en su modalidad específica o general. Asimismo, de ser necesario para la ejecución de la obra, será

quien autorice la poda o retiro de árboles, y quien determine si es necesario el establecimiento de medidas que mitiguen los efectos ambientales de las obras que se ejecutan en el territorio del Distrito Federal.

Toda vez que la vía férrea en cita, atravesará por el territorio competencia de las Delegaciones Cuajimalpa y Álvaro Obregón, para la ejecución de la obra será necesario obtener de cada predio, un Certificado único de uso de suelo y las Licencias de construcción con sus respectivos dictámenes de impacto ambiental; en su caso, también debe solicitarse a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda la modificación de los Programas de Desarrollo Urbano, considerando la posibilidad de que algunos de los predios que se adquirirán para la construcción del Tren Toluca – Valle de México, podrían ubicarse en zonas clasificadas en como suelo de conservación.

Todas las autorizaciones y permisos que se mencionan, son necesarios para cada uno de los inmuebles en que se construya la vía férrea. Sin embargo, si estos llegan a fusionarse, será posible iniciar los trámites considerando la fusión de dichos predios como si fueran uno solo.

5.1 Legislación aplicable al proyecto

El estudio previo realizado para el Anteproyecto del Tren Toluca – Valle de México, identifica como legislación aplicable en el ámbito de competencia del Distrito Federal y las Delegaciones Políticas Cuajimalpa, Álvaro Obregón y Miguel Hidalgo la siguiente:

Nombre	Ámbito de aplicación por materia
Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal	Establece las atribuciones de las Secretarías de Desarrollo Urbano y Vivienda y de Medio Ambiente, así como de las Delegaciones Políticas, en materias de Desarrollo Urbano, Medio Ambiente y Construcciones.
Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal	Establece el procedimiento para solicitar la Modificación a los Programas de Desarrollo Urbano, para cambio de Uso de Suelo de los predios identificados como forestales o áreas naturales protegidas. Así mismo, establece las disposiciones generales para la emisión de Licencias de Construcción, Certificados únicos de uso de suelo, y cambios de uso de suelo.
Ley Ambiental del Distrito Federal	Establece los requisitos para la presentación de la Manifestación de Impacto Ambiental General, aplicable a las obras en predios con uso de suelo de áreas naturales protegidas. Asimismo, regula la obtención de la Autorización en materia de Impacto Ambiental, mediante la presentación de Manifestación de Impacto ambiental en modalidad específica, y las disposiciones generales para la obtención de la autorización para el retiro o poda de árboles, necesarias para la construcción de obras y obras de infraestructura.
Reglamento de la Ley de	Reglamenta el procedimiento para la obtención del Certificado Único de

Desarrollo Urbano del Distrito Federal	Uso de Suelo.
Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal	Reglamenta el procedimiento y requisitos para la obtención de una Licencia de Construcción, y de una Licencia de Construcción Especial. Asimismo, reglamenta la autorización para romper el pavimento o hacer cortes a las banquetas y guarniciones en la vía pública, para la ejecución de obras públicas y privadas.
Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo	Establece el procedimiento para la presentación y autorización de la Manifestación de Impacto Ambiental General, y de la Manifestación de Impacto Ambiental en su modalidad específica.
Acuerdo que establece el listado de Obras y Actividades que requieren autorización de impacto ambiental, las modalidades para su evaluación y los formularios e instructivos aplicables publicados en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el día 7 de abril de 1997.	Complementa el procedimiento para la presentación y autorización de la Manifestación de Impacto Ambiental General, y de la Manifestación de Impacto Ambiental en su modalidad específica, regulado por el Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo.
Norma Ambiental para el Distrito Federal NADF-001-RNAT-2006, que establece los requisitos y especificaciones técnicas que deberán cumplir las autoridades, empresas privadas y particulares, que realicen poda, derribo, trasplante y restitución de árboles en el Distrito Federal	Establece los principios generales bajo los cuales es factible obtener una autorización para el retiro o poda de árboles, necesarias para la construcción de obras y obras de infraestructura, a que se refiere la Ley Ambiental del Distrito Federal.

5.2 Autorizaciones

El análisis de la legislación aplicable al Proyecto, la necesidad de obtener distintos permisos y/o autorizaciones necesarios para la ejecución de la obra, en las materias de Desarrollo Urbano, Medio Ambiente y Protección Civil, en los ámbitos de competencia establecidos para la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Secretaría de Medio Ambiente, y las Delegaciones Políticas Cuajimalpa y Álvaro Obregón, por las que atravesará la construcción en comento.

Al igual que en la legislación del Estado de México, la legislación en materias de desarrollo urbano, construcciones y medio ambiente, se establece como requisito indispensable la acreditación de la propiedad de los predios relacionados con la obtención de autorizaciones, permisos o certificaciones.

Para mayor claridad de la normatividad aplicable, se presenta un resumen ejecutivo de las autorizaciones necesarias en el Distrito Federal, para iniciar la construcción del Tren Interurbano Toluca –México, en las Delegaciones Políticas antes señaladas.

Nombre de la Autorización Supuesto normativo	Construcciones y Obras	Desarrollo Urbano	Medio Ambiente	Total general
Autorización en materia de Impacto Ambiental mediante la Presentación de una Manifestación de Impacto Ambiental en Modalidad Específica			1	1
Se requiere para la ejecución de obras que generan impacto ambiental			1	1
Autorización para el retiro o poda de árboles			1	1
Se requiere autorización y aplicación de medidas de compensación o restitución equivalente			1	1
Autorización para romper el pavimento o hacer cortes en las banquetas y guarniciones de la Vía Pública para la ejecución de obras públicas o privadas	1			1
Trámite ante la Delegación	1			1
Certificado Único de Uso de Suelo		1		1
Únicamente certifica el uso de suelo de los inmuebles que son necesarios para la ejecución de la obra		1		1
Licencia de Construcción Especial	1			1
Se requiere para edificaciones en suelo de conservación, y excavaciones a profundidad mayor a un metro	1			1
Manifestación de Impacto Ambiental General			1	1
Se requiere para la ejecución de obras en las zonas con uso de suelo de áreas naturales protegidas			1	1
Modificación a los Programas de Desarrollo Urbano, para cambio de Uso de Suelo		1		1
Se requerirá para aquellos predios que sean necesarios para la ejecución de la obra		1		1
Total general	2	2	3	7

5.3 Viabilidad Jurídica

En los términos expuestos en este apartado, se determina como completamente viable la obtención de las distintas Autorizaciones señaladas con anterioridad, considerando que:

1. Las disposiciones en materia de desarrollo urbano, construcciones y medio ambiente, se encuentran distribuidas entre la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Secretaría de Medio Ambiente y las

Delegaciones Políticas, estableciéndose una dependencia normativa entre unas y otras, de tal forma que una vez contando con el cambio de uso de suelo de los predios que lo requieran, los certificados de uso de suelo y las autorizaciones en materia ambiental, puede acudirse a las Delegaciones para iniciar los trámites para el otorgamiento de las Licencias de Construcción.

La concentración de atribuciones en las dependencias de la administración pública local, facilitará la justificación del trámite, y facilitará la obtención de las autorizaciones delegacionales.

En consecuencia, al ser una causa de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas, al momento de iniciar la obtención de cualquiera de las autorizaciones mencionadas, podrá acreditarse plenamente la propiedad, por cualquiera de las vías previstas en el artículo 25 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Asimismo, cuando se considere viable, podrán fusionarse 2 o más predios, para disminuir el número de autorizaciones que deben obtenerse.

2. En todos las Autorizaciones en cita, el interesado debe presentar, además del título de propiedad y pago de derechos, las constancias de alineamiento y número oficial vigentes, los proyectos arquitectónicos de la obra a escala, el proyecto estructural y de instalaciones, memorias descriptivas y la Responsiva del Director de Responsable de Obra. Todos estos documentos forman parte del alcance de este proyecto, por lo que una vez que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los reciba a su entera satisfacción, y se adjudique el proyecto, podrán presentarse ante las autoridades locales para la emisión de los documentos.

3. En razón de que la materia ferroviaria es de interés público y prioritario para la Federación, y la construcción de esta vía general de comunicación beneficiará al Distrito Federal y a la población de las Delegaciones en cita, se prevé la posibilidad de suscribir con las autoridades locales convenios de colaboración que faciliten y agilicen el trámite de estas autorizaciones, previo cumplimiento de los requisitos legales.

6. Derecho de vía

Conforme al trazado, el proyecto tiene una longitud aproximada de 57.7 km de inicio a fin, atravesando los municipios de Zinacantepec, Toluca, Lerma, San Mateo y Ocoyoacac, así como las Delegaciones de Cuajimalpa, Álvaro Obregón y Miguel Hidalgo en el Distrito Federal.

6.1 Identificación de los terrenos susceptibles de ser afectados

Para las actividades anteriores se llevaron a cabo actividades en campo y se elaboraron fichas de los predios localizados en el trazo.

6.2 Análisis sobre los inmuebles, bienes y derechos necesarios para el desarrollo del proyecto.

Sobre este tema se realizó un análisis de la Información del o de los registros públicos de la propiedad de ubicación de los inmuebles necesarios para el desarrollo del proyecto, relativa a la titularidad, gravámenes y anotaciones marginales de tales inmuebles;

El documento legal más importante para este proyecto es sin duda el Decreto a favor de Comisión Federal de Electricidad de fecha 7 de diciembre de 1943 publicado en el Diario Oficial de la Federación

Para conocer los alcances del Decreto Expropiatorio, se solicitó información al Registro Agrario Nacional y al Instituto de la Función Registral del Estado de México.

Con lo anterior, se puede establecer que en el Registro Agrario Nacional y en la documentación de esos ejidos localizados en el trazo, no toman en cuenta el decreto de 1947, lo cual podría provocar conflicto al cambiar el uso de servidumbre legal de paso a un derecho de vía.

C) SOLICITUDES DE INFORMACIÓN LEGAL DE LA PEQUEÑA PROPIEDAD.

Para estar en condiciones de avanzar sin descomponer el tejido social se giraron diversos oficios al Instituto de la Función Registral (IFREM) los Municipios de Lerma, San Mateo y Ocoyoacac, solicitando información sobre las posibles pequeña propiedades y/o posesionarios.

Con lo anterior, se obtuvo de manera documental que predios están Inscritos en el IFREM y a nivel municipal conocer sobre los predios de posesionarios y propietarios que paguen sus impuestos prediales. Esta información servirá para la DGTFM y la empresa que sea contratada para la liberación del derecho de vía del Tren Interurbano México-Toluca.

6.3 Factibilidad de adquirir los inmuebles, y en su caso, los demás bienes y derechos de que se trate.

Derivado del análisis de la información anteriormente descrita en relación a la estrategia para adquirir el derecho de vía se deben considerar fundamentalmente los canales Institucionales ante:

Gobierno Federal:

Comisión Federal de Electricidad (Conforme a Decreto Expropiatorio de fecha 7 de diciembre de 1943)

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Derecho de vía de la Autopista México- Toluca)

Gobierno del Distrito Federal:

Gobiernos Municipales y Delegacionales:

Gobierno del Estado de México.

Por lo anterior, a simple vista se observa que la SCT- DGTFM no controla la situación legal por lo que depende en su mayoría de Instituciones ajenas ya que los Decretos de CFE y SCT podrían ser vulnerables a demandas y amparos.

En el Estado de México la información legal general ya fue solicitada al IFREM y a los municipios, ya se tienen fichas las cuales deberán detallarse corroborarse en su momento con la información legal solicitada y por supuesto con la documentación que presenten los propietarios.

La Nueva Ley de Amparo en Materia Agraria, podría ser un factor favorable para el proyecto.

Por medio del Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del dos de abril de dos mil trece, vigente a partir del día tres siguiente, se expidió la Ley de Amparo, Reglamentaria de los Artículos 103 y 107 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y se reformaron y adicionaron diversas disposiciones de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación así como de la Ley Reglamentaria de las fracciones I y II del artículo 105 de la propia Constitución General, entre otras.

En materia agraria, hay dos temas que tienen un cambio fundamental:

a) Se crean plazos para prescribir, derechos de propiedad en materia de los núcleos agrarios, ejidatarios y comuneros. La nueva ley de amparo señala un plazo de siete años.

b) En el tema de la suspensión, la fracción XIII del artículo 129, indica que no se otorgará la suspensión tratándose de recursos o bienes de la nación de los mencionados en el artículo 27 constitucional.

La reforma en un principio está enfocada a evitar que los concesionarios de bienes de la nación (telecomunicaciones, minería, carreteras etc.) les sean suspendidos los trabajos el inciso b podría ser favorable para el proyecto, sin embargo los Tribunales Agrarios y los Juzgados de Distrito continúan otorgando amparos en contra de proyectos de infraestructura.

6.4 Análisis preliminar sobre uso de suelo, sus modificaciones y problemática de los inmuebles de que se trate.

Los usos de suelo identificados son CRU200B corredor urbano/vivienda, CRT-A corredor turístico/vivienda (2º orden nivel medio- medio alto y de 3er orden casas económicas y sin acabados), también se identificaron zonas con influencia industrial alta, zonas de recreación y zonas agropecuarias, hay zonas de preservación

ecológica (desierto de los leones), espacios abiertos, habitacional de oficinas y habitacional más equipamiento.

6.5 Conclusiones:

El Tren Interurbano México- Toluca es un proyecto planteado teóricamente de manera inteligente ya que busca aprovechar servidumbre legal de paso de CFE y derecho de vía de la Autopista México Toluca, así como vialidades del Distrito Federal, además plantea un túnel por lo que la liberación del derecho de vía conforme al anteproyecto podría ser mínimo.

El documento legal más importante para este proyecto es el Decreto a favor de Comisión Federal de Electricidad de fecha 7 de diciembre de 1943. La SCT requiere firmar un convenio de colaboración con CFE para:

Se reitera que el proyecto es factible desde el punto de vista de la liberación del derecho de vía ya que muchos pequeñas propiedades expropiadas por CFE y ubicadas en el trazo (aunque no hayan sido indemnizadas) serán ocupadas con facilidad, el mayor riesgo de amparos se corre en terrenos ejidales y en zonas de posesionarios.