

Ciudad de México, 16 de marzo de 2018

En respuesta al **Oficio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes,**

- a) **Sobre la información, es en esencia, la misma dada a conocer en noviembre de 2017, información que fue oportunamente aclarada.**

El estudio **Ineficiencias y Riesgos de Corrupción en la Obra Pública: Caso de Estudio del Tren Interurbano México-Toluca** tuvo como **objetivo principal** presentar una **metodología creada por el Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. (IMCO)** para analizar proyectos de obra pública. Dicha metodología fue creada con base en el proceso de compra pública establecido en la legislación, y de la sistematización de los documentos oficiales y expedientes electrónicos de los 23 procesos de compra pública disponibles a julio de 2017, así como la información obtenida a través de las solicitudes de información formuladas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México a lo largo del 2017. Para identificar las posibles banderas rojas que deberán investigarse o prevenirse con el fin de evitar prácticas corruptas u otros riesgos asociados a la obra pública, se realizaron 15 preguntas que cubren las tres etapas de la contratación. La metodología antes mencionada se aplicó al caso particular del Tren Interurbano México-Toluca y se establecieron recomendaciones.

- b) **Sobre el dato del aumento de más del 50% del costo original del Tren Interurbano México-Toluca.**

El costo inicial deriva de la información analizada en el **Plan Nacional de Infraestructura**, así como del costo de inversión establecido en el **Análisis Costo-Beneficio presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.**

El **Plan Nacional de Infraestructura** con fecha de publicación 29 de abril de 2014 en el Diario Oficial de la Federación. Estipula un costo de **38 mil 608 millones de pesos** para la construcción del Tren Interurbano México-Toluca.

El documento se cita de manera textual a continuación:

“Construir el Tren Interurbano México Toluca Primera Etapa.- El monto de inversión para este proyecto es de **38,608 mdp** los cuales servirán para construir un tren de pasajeros que ayude a descongestionar la carretera México Toluca, contará con 6 estaciones ubicadas estratégicamente y sus terminales serán Zinacatepec y Observatorio. **Su construcción inicia en 2014 y terminará en 2017.** Junto con el tren a Querétaro este proyecto ayudará a descongestionar las principales carreteras, además de dar un servicio que proporcione mejor calidad de vida ya que reducirá el tiempo de traslado de ciudad a ciudad beneficiando a miles de usuarios que transitan la ruta diariamente y mejorará el acceso a la zona Poniente de la Ciudad de México.”

Asimismo, el propio estudio **Análisis Costo-Beneficio** contenido en el documento de nombre **“Proyecto “Construir el Tren Interurbano México-Toluca 1era Etapa”**”, publicado en noviembre de 2013 y presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, estima que el costo inicial de inversión es de **33 mil 471 millones de pesos sin contemplar IVA.** La cifra con IVA sería de **38 mil 826 millones de pesos.** El documento se cita de forma textual a continuación:



Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.

“El costo de inversión inicial estimado es de 33,471.83 millones de pesos de 2013 sin IVA, con estos recursos será posible construir la infraestructura y dotar del equipamiento necesario al proyecto. Este costo incluye obra civil, instalaciones ferroviarias y la adquisición del derecho de vía.”

Más aún, el documento **“Analíticos Presupuestarios PEF 2014: Cartera de Programas y Proyectos de Inversión”**, mismo que pertenece al Proyecto de Egresos de la Federación 2014, registra para el Tren Interurbano México-Toluca un **monto total de inversión igual a 21 mil 504 millones 965 mil 473 pesos.**

En la **Cartera Pública de Inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público**, proyecto del Tren Interurbano México-Toluca con clave de cartera 13093110008 con fecha de consulta 15 de marzo de 2018, la única cifra de **42 mil 454 millones de pesos está relacionada con “Gastos estimados totales de mantenimiento y operación del activo en el horizonte de evaluación” y no con el costo de inversión del proyecto.**

De igual forma, el costo actual del proyecto se obtuvo del documento **“Analíticos Presupuestarios PPEF 2018: Cartera de Programas y Proyectos de inversión”** mismo que pertenece al Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2018 y se encuentra disponible en la página de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y fue tomado como referencia dado que a la fecha el mismo documento de Analíticos Presupuestarios no se encuentra disponible para el ya aprobado Presupuesto de Egresos de la Federación 2018. En el documento antes citado, el proyecto del Tren Interurbano México-Toluca registra como monto total de inversión **59 mil 216 millones 751 mil 582 pesos.** Asimismo, al consultar la **Cartera Pública de Inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público**, el proyecto Tren Interurbano México-Toluca con clave de cartera 13093110008 presenta un monto total de **59 mil 216 millones 751 mil 581 pesos.**

Por todo lo anterior, el sobrecosto de la obra se puede calcular de la siguiente forma:

Finalmente, no hay ningún documento oficial en el que los ciudadanos puedan consultar que “el monto comprometido del proyecto es de cerca de 52 mil millones de pesos.” **Invitamos a la SCT a que publique todos los convenios modificatorios firmados** hasta el momento, para conocer todas las nuevas obligaciones adquiridas por ambas partes. Asimismo, **la invitamos a publicar el dato exacto de todo lo erogado hasta el momento** y, de tenerlo, **un cálculo concreto de lo proyectado a la conclusión de la obra.**

- c) **Sobre: Es sujeto e incorrecto poner en duda la transparencia en los procesos de licitación así como hablar de falta de información y mala planeación.**

La información y resultados contenidos en el estudio Ineficiencias y Riesgos de Corrupción en la Obra Pública: Caso de Estudio del Tren Interurbano México-Toluca está sustentada en el análisis de **documentos oficiales y respuestas de las dependencias públicas a solicitudes de información.**



Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.

La falta de transparencia y la falta de información está documentada a través de las respuestas recibidas por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a diversas solicitudes de información pidiendo documentos oficiales, así como la exigencia de otras autoridades federales y locales de publicar documentos relacionados con la obra y la falta de documentos oficiales en los expedientes electrónicos en CompraNet.

Ejemplo concreto de esto es la respuesta a la solicitud de información, hecha en diciembre de 2016 con **folio 000900364416**, donde se le pedía a la dependencia el trazo georreferenciado que seguirá el Tren Interurbano México-Toluca. La respuesta de la dependencia se cita a continuación:

“Se comunica que el trazo específico del proyecto Tren Interurbano México-Toluca, es **información que se encuentra clasificada como Reservada**, en términos de lo dispuesto por los artículos 113 fracción VII de la LGTAIP y 110 fracción VIII de la LFTAIP, **por formar parte de un proceso deliberativo que aún no concluye** (Liberación de derecho de vía necesario para la construcción del proyecto de referencia)”

La **Ley de Obra Pública y Servicios Relacionados con la Misma** (LOPSRM) estipula en el **artículo 19**:

“Las dependencias y entidades, cuando sea el caso, previamente a la realización de los trabajos, deberán tramitar y obtener de las autoridades competentes los dictámenes, permisos, licencias, derechos de bancos de materiales, así como la propiedad o los derechos de propiedad **incluyendo derechos de vía y expropiación de inmuebles sobre los cuales se ejecutarán las obras públicas**, o en su caso los derechos otorgados por quien pueda disponer legalmente de los mismos. En la convocatoria a la licitación se precisarán, en su caso, aquellos trámites que corresponderá realizar al contratista.”

Por lo que, si la obra comenzó su construcción en 2014, el proceso deliberativo para la liberación de derecho de vía necesario para la construcción del proyecto de referencia también debió de estar concluido en 2014, según el artículo 19 de LOPSRM y, **por lo tanto**, no habría necesidad de que la información fuera reservada por un periodo de dos años. De igual forma, en la **solicitud de información con folio 0000900255017**, la dependencia afirmó, se cita textual:

“Se informa que no es posible atender la solicitud de referencia, **toda vez que aún no se cuenta con la totalidad del derecho de vía liberado para el tramo 3**, así mismo se hace del conocimiento que no se tiene registrado el concepto de pago de compensaciones, y gastos en litigio para obtener derechos de vía, por lo que no se cuenta con información solicitada”

El carecer de los derechos de vía desde antes del inicio del proyecto **no es solo una omisión ante un requerimiento legal, sino un indicador de mala planeación** por parte de la dependencia, así como una de las principales causas del retraso de más de un año.

De igual forma, para **todos los procedimientos de compra pública que exceptuaron la licitación pública se hicieron solicitudes de información requiriendo el Dictamen de Excepción a la Licitación Pública**. Si bien sabemos que la LOPSRM no obliga a la publicación de estos documentos, la ley sí obliga a su ejecución, y las prácticas de transparencia a nivel internacional recomiendan su publicación en el expediente electrónico correspondiente. **En 11 de los 14 casos**



Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.

en los que se solicitó dicho documento la dependencia respondió que **no se encontraron los documentos solicitados**.

Asimismo, la falta de transparencia, información y rendición de cuentas ha sido denunciada en varias ocasiones por **diferentes instituciones públicas como el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI) y el Senado de la República**.

El INAI ha tenido que solicitar la publicación de documentos. En diciembre de 2012 le pidió que hiciera públicas las actas constitutivas de las empresas que participan en las contrataciones para la construcción del tren. El 3 de julio de 2016, en un comunicado, el **INAI solicitó los estudios de impacto urbano, económico y social**, las acciones para amortiguar la contaminación por la tala de árboles, afectación vial y las medidas para evitar el deterioro de nivel de vida. Asimismo, **pidió conocer los procesos de licitación, los contratos y anticipos otorgados**, el estudio de impacto ambiental, los anexos de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) y sus resolutivos, el trazo definitivo, la información técnica del proyecto y el estudio geológico.

De igual forma, **los expedientes electrónicos** de los procesos de compra pública para el Tren Interurbano México-Toluca **se encuentran incompletos**. Si bien es cierto que los contratos analizados, tanto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como de la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México se encuentran publicados en la página de la SCT, **en ninguno de los 23 procedimientos** de compra analizados **se encontró el contrato adjudicado con las firmas correspondientes** publicado en la Plataforma de Compras Públicas CompraNet. De manera particular los contratos con **identificador DGTFM-04-15 y DGTFM-11-15 no contienen ningún documento oficial en el expediente de CompraNet**.

La documentación anterior es sustento objetivo de falta de transparencia, falta de información y mala planeación.

- d) **Sobre la rentabilidad social del Tren Interurbano México-Toluca**, los datos e interpretación son tomados **textualmente del Análisis Costo-Beneficio que la misma Secretaría de Comunicaciones y Transportes presenta**. En ese documento se afirma: “El análisis se hizo considerando **un horizonte de evaluación de 34 años de los cuales 4 años se requieren para construcción y 30 años de operación**.” (página 6 ese documento)

Dicho **Análisis Costo-Beneficio** fue hecho en 2013, para satisfacer los requerimientos establecidos en el **artículo 18 de la Ley de Obra Pública y Servicios Relacionados con la Misma**, la cual solicita los estudios de factibilidad y viabilidad para **asegurar que la construcción de la obra no genere en el futuro costos excesivos y no previstos al Estado**. Por lo que dichos **documentos tienen el requerimiento legal de prever el cambio de las condiciones y señalar las condiciones en las que la obra dejaría de ser socialmente rentable** con lo cual cumple el Análisis Costo-Beneficio a través de la evaluación de los flujos descontados a valor presente neto de la diferencia entre la suma de los beneficios futuros, de la suma de los costos futuros, y el monto total de la inversión, con lo cual se puede llegar a un plazo de recuperación de inversión que garantice al Estado las mejores condiciones económicas en la construcción de la obra.

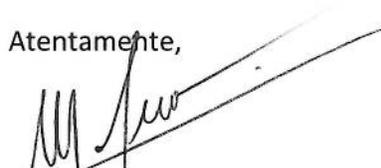


Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.

Por lo anterior, en los análisis costo-beneficio, la evaluación de los flujos de beneficios y costos **está sujeta a un periodo dado para la recuperación de inversión**, de tal forma que la tasa interna de retorno del proyecto pueda ser comparable con una tasa de descuento comercial **y se pueda determinar si los beneficios en valor presente neto serán mayores o iguales a los costos en valor presente neto**. En el caso del Tren Interurbano México-Toluca la tasa interna del proyecto tendría que ser comparable con una tasa dada por la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Al aumentar el plazo de recuperación de inversión, **la tasa interna de retorno del proyecto tuvo que cambiar en comparación con la que se estableció como base en el Análisis Costo-Beneficio**.

Si un proyecto de cualquier naturaleza cambia constantemente el plazo para la recuperación de inversión **es imposible que se pueda hacer una comparación objetiva entre los costos y beneficios sociales en valor presente neto**.

Atentamente,



Max Kaiser

Director Anticorrupción

Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C.