

Subsecretaría de Comunicaciones y de Transportes  
Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal

Ciudad de México, 14 de marzo de 2018

Señor Carlos Puig  
Milenio  
Presente

Me refiero a la nota con información sobre el Tren Interurbano México-Toluca publicada hoy, al respecto, me permito hacer las siguientes precisiones:

- a) La información, es en esencia, la misma dada a conocer en noviembre de 2017, información que fue oportunamente aclarada con el sustento que a continuación repito, actualizado y ampliado.
- b) La aseveración en el sentido de que el costo actual del tren Interurbano México-Toluca es 50 por ciento más caro que el inicial es inexacta y está alejada de la realidad.

El importe de la cartera de inversión vigente para 2015, y punto de referencia válido para considerar la evolución de la cartera, fue de 42 mil 721.5 millones de pesos.

A la fecha, el monto comprometido del proyecto es de cerca de 52 mil millones de pesos, debido a los efectos de la actualización por inflación y las variaciones del tipo de cambio; el pago por desocupación de derechos de vía y adquisición de derecho de vía adicional, y cambios necesarios en el trazo.

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

Los procedimientos de contratación y la ejecución del Tren Interurbano México-Toluca (TIMT), como todos los proyectos de la SCT, se llevan a cabo con pleno apego a la normatividad, en un marco de transparencia inédito para grandes obras de infraestructura, y con medidas de transparencia que rebasan lo exigido, como la transmisión en vivo de la apertura de ofertas y los fallos.

En noviembre pasado expliqué lo siguiente:

Para la contratación de los trabajos, la SCT y el Gobierno de la Ciudad de México llevaron a cabo 22 procedimientos: 9 de estudios, 7 de obra y 6 de supervisión, durante los cuales hubo cero inconformidades de las 205 empresas, 137 nacionales y 68 extranjeras que participaron.

Toda la información de los procedimientos de contratación está publicada en la página de internet de la SCT ([www.gob.mx/sct](http://www.gob.mx/sct)) y en la de Compranet ([www.compranet.funcionpublica.gob.mx](http://www.compranet.funcionpublica.gob.mx)).

Además, en la página de internet de la secretaría se encuentra disponible información general del proyecto, así como el Análisis de Costo Beneficio (ACB), la Manifestación de Impacto Ambiental y la versión pública del proyecto ejecutivo.

Por otro lado, distintos órganos fiscalizadores han hecho revisiones del proyecto, las cuales son bienvenidas, pues fortalecen la gestión y la rendición de cuentas, por lo que, en su caso, las observaciones efectuadas son puntualmente atendidas y solventadas.

Esta situación se refleja en la atención a las observaciones de la Auditoría Superior de la Federación, pues en lo relativo a las cuentas públicas de 2014 y 2015 hay cero sin atender y se está atendiendo un total de 16 solicitudes de aclaración correspondientes a 2016.

- d) Los juicios que contiene la nota periodística sobre la rentabilidad del tren son también subjetivos y carecen de sustento; derivan de una apreciación, de lo que se consigna en un documento de hace cinco años.

Las condiciones en las que iniciará operaciones el TIMT serán diferentes a las que prevalecían en 2013, cuando se elaboró el ACB.

La política tarifaria prevista dará margen para recuperar la inversión del Estado, sin dejar de ser accesible para los usuarios. La tarifa será fijada para que sea competitiva con el valor actual de las tarifas de las alternativas de transporte que hoy están disponibles, no las que existían en el 2013.

A diferencia de un proyecto privado, el éxito del TIMT no depende de la recuperación de la inversión financiera en un plazo fijo. La rentabilidad social del proyecto público permite ajustar el plazo de recuperación, si existe un modelo autofinanciable de operación.

En el caso del TIMT, la contratación de un operador privado generará un modelo autofinanciable, sin la presión de recuperar la inversión del Estado en un plazo determinado. El plazo de recuperación financiera dependerá del comportamiento futuro de la demanda y del resultado de la licitación del operador, pero los beneficios para la población se recibirán desde el inicio de la operación.

Agradeceré a usted la publicación de estas aclaraciones, a fin de proporcionar a su público lector información veraz y comprobable.

Aprovecho para saludarlo.

Atentamente

Director General

Ing. Guillermo Nevárez Elizondo