

BOLETÍN DE PRENSA
Ineficiencia y riesgos de corrupción en obra pública:
Caso de estudio del Tren Interurbano México-Toluca (TIMT)

- En 2014, el TIMT fue presupuestado en 38 mil millones de pesos, para 2018 el costo total asciende a 59 mil millones de pesos, más del 50% del monto original.
- De acuerdo al análisis de costo-beneficio del TIMT, presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la obra deja de ser socialmente rentable si su costo aumenta 25%, el TIMT ha incrementado más del 50%.
- La obra debió terminar en diciembre de 2017, sin embargo, la SCT aún no ha establecido una fecha de entrega de la obra completa.
- No hay ningún mapa público georreferenciado que muestre el trazo final que seguirá la obra.
- Para agosto de 2017 no se contaba con la totalidad de los derechos de vía asegurados para el tramo tres del proyecto.

Nuestro análisis no pretende determinar responsabilidades penales, administrativas, o montos malversados, esto requiere una investigación que solo órganos del Estado mexicano, especializados y facultados, pueden realizar.

En el mundo, los megaproyectos de infraestructura son particularmente vulnerables a retrasos, sobrecostos, modificaciones sustantivas en su diseño y ejecución, entre otros. De acuerdo con la Auditoría Superior de la Federación, **México tiene problemas en la contratación** de obra pública debido a aspectos como **planeación incompleta, insuficiencia técnica, problemáticas económicas y problemas de ejecución.**

METODOLOGÍA

El Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) creó una metodología para analizar proyectos de obra pública a través del proceso de compra pública, establecido en la legislación, y de los expedientes electrónicos de contratación. 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 y se establecen recomendaciones a partir del caso de estudio.

CASO TREN INTERURBANO MÉXICO-TOLUCA (TIMT) COMO MEGAPROYECTO

- Presupuesto dividido en **4 años** con un costo original de **38 mil millones** de pesos.
- El recorrido total es de **57.87 km.**
- Contará con **30 trenes eléctricos** de 5 coches cada uno.
- Podrá transportar a **230 mil pasajeros diarios.**
- Generará **17 mil 500 empleos directos** y **35 mil indirectos.**

Contratos analizados del TIMT

Tipo de procedimiento	Contratos	Monto	Porcentaje
Licitación Pública (LP)	9	\$ 33,760,306,705	93.7%
Adjudicación Directa (AD)	5	\$ 524,532,737	1.5%
Invitación Restringida (IR)	9	\$ 1,735,436,290	4.8%
TOTAL	23	\$ 36,020,275,734	100.0%

15 preguntas por etapas de los procesos de contratación

Las preguntas marcadas en rojo no disponen de información suficiente para ser contestadas.

Planeación y precontratación

1. ¿Se realizó un análisis costo-beneficio previo a la contratación?

Sí se realizó y se encuentra público, sin embargo, la disponibilidad del documento de ninguna manera avala la calidad ni el rigor técnico de la evaluación del proyecto hecha en cada análisis.

2. ¿Los requisitos técnicos de la convocatoria son excesivos?

El TIMT presentó un promedio de 13 incisos de requerimientos técnicos para los procedimientos de licitación y 17 en promedio para las invitaciones restringidas. En ninguno de los dos casos los requisitos son excesivos, pues el proyecto es técnicamente complejo.

3. ¿Se le dio prioridad a la competencia en la selección del tipo de contratación?

Sí, del total de 23 contratos, 9 son licitaciones públicas, 9 son invitaciones restringidas y solo 5 casos son adjudicaciones directas. Sin embargo, para los **14 casos de invitaciones restringidas y adjudicaciones directas**, se solicitaron los dictámenes de excepción a la licitación:

- De esos 14 casos, en **11 (82%)**, las respuestas de las solicitudes de información indicaban que no se habían encontrado los documentos solicitados.
- Sólo en **3 casos (18%)** se entregó el documento solicitado.

4. ¿Se están adquiriendo demasiados bienes u obras similares?

Sí, el 60% del monto total se ha gastado en Trabajos de acabados en edificaciones y otros trabajos especializados, sin embargo, llama la atención el 30% gastado en Servicios legales, de contabilidad, auditoría y relacionados y en servicios profesionales, científicos y técnicos integrales.

5. ¿Hubo tiempo suficiente para preparar la propuesta?

Todas las convocatorias se publicaron al menos un día antes de la fecha para visitar el sitio de los trabajos en el sistema CompraNet.

Número de contratos y días entre publicación de convocatoria y visita al sitio de trabajos



Existen cuatro procedimientos en los que se tuvieron menos de cuatro días entre la publicación de la convocatoria y la visita al sitio de los trabajos, lo cual limita la preparación de los potenciales oferentes y la competencia.

6. ¿Se excluyó deliberadamente a potenciales competidores calificados?

No, en los 18 contratos (LP, IR) que se tomaron en cuenta, hubo un total de 56 propuestas presentadas.

- El número mínimo de propuestas recibidas en los procesos de licitación fue de 2 y un máximo de 10.
- De las 9 invitaciones restringidas solo hay un caso con una propuesta solvente y 5 con 2.
- Las buenas prácticas en el ámbito de las contrataciones señalan que, por lo menos, deben revisarse tres propuestas solventes durante las invitaciones restringidas.

Contratación

7. ¿La convocatoria estuvo disponible a los competidores potenciales?

Sí, todas las convocatorias se publicaron al menos un día antes de la fecha para visitar el sitio de los trabajos en el sistema CompraNet.

8. ¿Se analizaron las propuestas contra colusión?

9. ¿Hubo interés en competir por parte de las empresas?

Sí, se encontró un ambiente de competencia entre el número de empresas y contratos adjudicados.

10. ¿Los funcionarios que evaluaron las propuestas presentaron declaraciones patrimoniales o de conflicto de interés?

No. Los funcionarios de la SCT **no están obligados** a presentar este tipo de declaraciones. Es necesario que el Sistema Nacional Anticorrupción (**SNA**) considere su publicación, cuando menos entre funcionarios de alto riesgo, como los encargados de llevar a cabo adjudicaciones.

11. ¿Quiénes son los beneficiarios y dueños del contrato adjudicado?

12. ¿La evaluación de propuestas fue un proceso claro y transparente?

Del análisis realizado de los fallos, en todos los casos se encuentra estipulada la forma en que se evaluaron las propuestas en los procesos de licitación e invitación restringida.

13. ¿El pago por los bienes o servicios estuvo dentro del presupuesto?

Postcontratación

14. ¿Hubo modificaciones sustantivas en los contratos?

15. ¿Hubo sobre costos excesivos en los contratos?

CONCLUSIONES

Falta de información y transparencia

Hemos encontrado un proceso de contratación **desorganizado y opaco**.

- SCT y Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) reportaron no encontrar documentos, como dictámenes de excepción a la licitación pública, que se citan en los contratos oficiales.
- Inexistencia de documentación en los procesos de contratación pública, tales como oficios de preinversión, requerida por la Ley de Obra Pública y Servicios Relacionados con la Misma.
- La documentación en CompraNet es deficiente.
- No se conocen los documentos iniciales de presupuesto de los contratos. Al no tener los oficios preinversión de los contratos, no se conoce en cuánto se presupuestó la obra y por lo tanto, no se pueden calcular los sobre costos.

Planeación incompleta

- No hay ningún mapa público georreferenciado que muestre el trazo final que seguirá la obra.
- Para agosto de 2017 no se contaba con la totalidad de los derechos de vía asegurados para el tramo tres del proyecto.

Sobrecosto y retraso

- En 2014, el TIMT fue cotizado en **38 mil millones** de pesos. De acuerdo al Proyecto de Presupuesto de Egresos de 2018, el costo actual asciende a **59 mil millones** de pesos, según la Cartera Pública de Inversión de la SHCP con clave 13093110008. Lo anterior equivale a un aumento de **más del 50% del monto original**.
- El análisis de costo-beneficio del TIMT, presentado por la SCT, menciona que si el sobre costo de la obra es mayor al 25% del costo original, el proyecto deja de ser socialmente rentable.
- Con más del 50% de aumento en el costo, **según el mismo análisis, la obra ha dejado de ser socialmente rentable**.
- La obra debió de haber sido **entregada en diciembre de 2017**. La SCT aún no ha establecido una fecha de entrega de la obra completa.

México no puede volver a hacer una obra pública mal planeada, sin transparencia, rendición de cuentas, ni consecuencias para los responsables del sobre costo y los retrasos.

IMCO PROPONE

TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS

- El Gobierno federal debe convertir las **prácticas de transparencia** en la obra pública en una **prioridad nacional**.
- En los contratos se debe incluir el **objeto social, socios, beneficiarios finales** de las empresas contratadas y **si estas se encuentran registradas en CompraNet** y tienen un **historial de cumplimiento** de otros contratos con el gobierno.

CONTRATACIÓN

- **La validez de los contratos firmados** por las dependencias deberá estar sujeta a que **se publiquen íntegros** en CompraNet en la fecha de su firma.
- **Regular que los contratos puedan modificarse solo en casos específicos** y, de ser así, fundarse, motivarse, contar con un responsable y que el expediente electrónico se actualice inmediatamente.
- En el caso de convenios modificatorios que excedan los porcentajes de modificación permitidos por la ley, **deberá publicarse en el expediente electrónico la autorización de la Secretaría de la Función Pública**.
- Los contratos deben **contener explícitamente la forma en que se le dará seguimiento** a la obra pública, los plazos para verificar la terminación de los trabajos y el finiquito.

INVERSIÓN EN TECNOLOGÍA

- El Gobierno federal debe **invertir en mejor tecnología** para la **presupuestación, la administración y la rendición de cuentas** de los grandes proyectos de infraestructura pública. Una buena práctica a nivel internacional es el uso del **Building Information Modelling (BIM)**.
- **BIM** es una **plataforma digital** que inicialmente se utilizaba para la construcción y seguimiento de las obras en edificios y desarrollos privados, pero que se ha vuelto cada vez más relevante para la obra pública a nivel internacional.

Descarga el estudio completo, la presentación y materiales gráficos en <http://www.imco.org.mx>

Sigue la conversación en: **#ObraPúblicaMX #TrenMXToluca**

Para entrevistas favor de comunicarse con:

Romina Girón | prensa@imco.org.mx | Celular: (55) 4785 4940

El Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) es un centro de investigación apartidista y sin fines de lucro que investiga y actúa con base en evidencia para resolver los desafíos más importantes de México.