



INEFICIENCIA Y RIESGOS DE CORRUPCIÓN EN OBRA PÚBLICA:

CASO DE ESTUDIO DEL TREN INTERURBANO MÉXICO-TOLUCA (TIMT)

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

INCLUIMOS 23 CONTRATOS

DISPONIBLES Y PUBLICADOS AL 30 DE JULIO DE 2017 PARA EL TIMT, POR LO QUE PODRÍAN NO REFLEJAR EL ESTADO ACTUALIZADO DE LAS OBRAS O CONTRATACIONES

ÍNDICE

- 1 Introducción
- 2 Metodología
- 3 Tren Interurbano México-Toluca
- 4 Recomendaciones

LA PARADOJA DE LOS MEGAPROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

Los megaproyectos de infraestructura son particularmente vulnerables a:

- Retrasos.
- Mala calidad de la obra.
- Sobrepasar los presupuestos originales.
- Modificaciones sustantivas en el diseño y la ejecución.
- Efectos ambientales.
- Afectaciones en las comunidades aledañas.

ESTE ES UN FENÓMENO INTERNACIONAL

TREN BALA, CALIFORNIA

El mayor proyecto de infraestructura en Estados Unidos:

- Programado para iniciar a operar en 2018, pero se atrasó hasta 2020.
- Enfrenta sobrecostos del 27%.
- Inició su ejecución sin tener todos los derechos de vía asegurados.
- Demandas por daño ambiental y falta de acuerdos con los sistemas de trenes de carga que serán afectados.

Fuente: Tinoco, Matt, "California high-speed rail. Everything you need to know", Curbed San Francisco. Septiembre, 2017.

MÉXICO: PROBLEMAS EN LA CONTRATACIÓN DE OBRA PÚBLICA

- **Planeación incompleta** de los anteproyectos y proyectos ejecutivos.
- **Insuficiencia técnica** en el desarrollo de los proyectos ejecutivos y estudios previos.
- **Problemáticas económicas** por retraso en la asignación y disponibilidad presupuestaria.
- **Problemas de ejecución** por plazos de entrega que no corresponden a la realidad y complejidad de las obras.

Fuente: Auditoría Superior de la Federación, "Problemática General en Materia de Obra Pública".



METODOLOGÍA

RUTA CRÍTICA DEL DOCUMENTO

- Se estudia el **proceso de compra pública** a partir de la legislación y de la sistematización de los expedientes electrónicos de contratación.
- Se plantean 15 preguntas que cubren las tres etapas de la contratación.
- Se señalan posibles banderas rojas que deberán investigarse o prevenirse con el fin de evitar prácticas corruptas u otros riesgos asociados a la obra pública.
- Se establecen recomendaciones.

ETAPAS DE LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN

PLANEACIÓN Y PRECONTRATACIÓN



VERIFICACIÓN ANTICORRUPCIÓN

PLANEACIÓN Y PRECONTRATACIÓN

1. ¿Se realizó un análisis costo-beneficio previo a la contratación?
2. ¿Los requisitos técnicos de la convocatoria son excesivos?
3. ¿Se le dio prioridad a la competencia en la selección del tipo de contratación?
4. ¿Se están adquiriendo demasiados bienes u obras similares?
5. ¿Hubo tiempo suficiente para preparar la propuesta?
6. ¿Se excluyó deliberadamente a potenciales competidores calificados?

ETAPAS DE LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN

CONTRATACIÓN



VERIFICACIÓN ANTICORRUPCIÓN

CONTRATACIÓN

7. ¿La convocatoria estuvo disponible a los competidores potenciales?
8. ¿Se analizaron las propuestas contra colusión?
9. ¿Hubo interés en competir por parte de las empresas?
10. ¿Los funcionarios que evaluaron las propuestas presentaron declaraciones patrimoniales o de conflicto de interés?
11. ¿Quiénes son los beneficiarios y dueños del contrato adjudicado?
12. ¿La evaluación de propuestas fue un proceso claro y transparente?
13. ¿El pago por los bienes o servicios estuvo dentro del presupuesto?

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

ETAPAS DE LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN

POSTCONTRATACIÓN



VERIFICACIÓN ANTICORRUPCIÓN

POSTCONTRATACIÓN

14. ¿Hubo modificaciones sustantivas en los contratos?

15. ¿Hubo sobrecostos excesivos en los contratos?

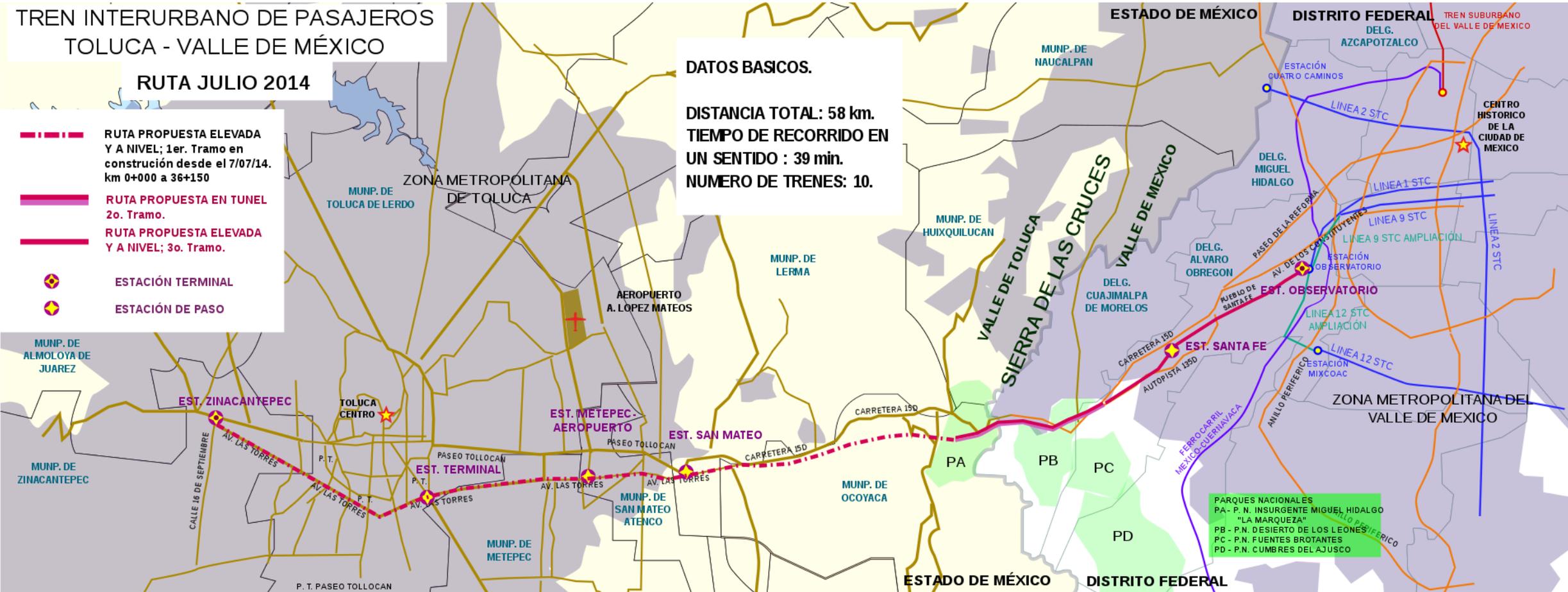
*Las preguntas marcadas en rojo no disponen de información suficiente para ser contestadas.

TREN INTERURBANO MÉXICO-TOLUCA

JUSTIFICACIÓN DEL TIMT COMO MEGAPROYECTO

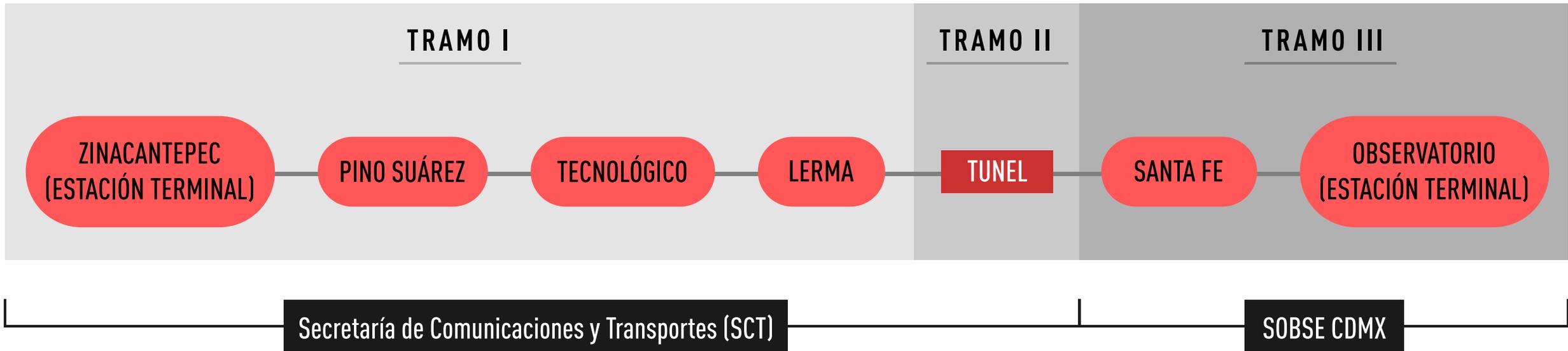
- Presupuesto dividido en 4 años con un costo original de 38 mil millones de pesos.
- El recorrido total es de 57.87 km.
- Contará con 30 trenes eléctricos de 5 coches cada uno.
- Podrá transportar a 230 mil pasajeros diarios.
- Generará 17 mil 500 empleos directos y 35 mil indirectos.

JUSTIFICACIÓN DEL TIMT COMO MEGAPROYECTO



Fuente: SCT <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/tren-interurbano-mexico-toluca>

JUSTIFICACIÓN DEL TIMT COMO MEGAPROYECTO



JUSTIFICACIÓN DEL TIMT COMO MEGAPROYECTO

Plan Nacional de Desarrollo



Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes



Plan Nacional de Infraestructura



Plan Regional de Desarrollo Centro



Plan de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones

JUSTIFICACIÓN DEL TIMT COMO MEGAPROYECTO

4.2. Alineación estratégica

4.2.1. Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018

El proyecto denominado "Construcción y Operación del Tren Interurbano Toluca-Valle de México" se encuentra alineado con el Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2017 en los siguientes apartados:

- IV.2. Plan de acción: eliminar las trabas que limitan el potencial productivo del país: Incrementar y democratizar la productividad también involucra contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica y que genere una logística más dinámica. Esto se traduce en líneas de acción tendientes a ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos del transporte, mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, promover un mayor uso del transporte público en sistemas integrados de movilidad, así como garantizar más seguridad y menor accidentalidad en las vías de comunicación. Asimismo, se buscará propiciar una amplia participación del sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura a través de asociaciones público-privadas.
- Objetivo 2.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna, Estrategia 2.5.1. Transitar hacia un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos, Línea de acción "Fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado".
- Objetivo 4.9. Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica, Estrategia 4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad, Línea de acción, Transporte urbano, "Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo".

Fuente: SCT. Análisis Costo-Beneficio. Proyecto "Construir el Tren Interurbano México-Toluca". Noviembre, 2013.

JUSTIFICACIÓN DEL TIMT COMO MEGAPROYECTO

PLAN SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Objetivo 3

Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Estrategia 3.1 Promover la implementación de sistemas integrados de transporte urbano e interurbano de calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura.

Líneas de acción

3.1.1	Construir ferrocarriles interurbanos de pasajeros con una visión integral que considere el desarrollo regional y las proyecciones demográficas.
3.1.2	Impulsar proyectos clave de transporte masivo, que cumplan con criterios de reducción de tiempos de recorrido, rentabilidad socioeconómica e impacto ambiental.
3.1.3	Articular proyectos de transporte masivo con políticas de desarrollo regional y urbano, potencializando el uso del suelo a lo largo de los corredores.
3.1.4	Propiciar la adecuada interconexión entre los sistemas de transporte interurbano y urbano, para optimizar el traslado de las personas.

Fuente: Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes. SCT, 2013.

JUSTIFICACIÓN DEL TIMT COMO MEGAPROYECTO

PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

2.3.1. Objetivo del sector

Objetivo 1

Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

Estrategia 1.2 Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente.

Líneas de acción

- 1.2.1 Promover el desarrollo de infraestructura que contribuya al crecimiento de las localidades además de brindarles una mayor accesibilidad a los servicios.
- 1.2.2 Avanzar en la movilidad urbana sustentable mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta.
- 1.2.3 Potenciar el transporte interurbano de pasajeros a través del relanzamiento del ferrocarril de pasajeros.
- 1.2.4 Desarrollar y promover obras de infraestructura que contribuyan al crecimiento del turismo en el país.

Fuente: Plan Nacional de Infraestructura, 29 de abril de 2014. Diario Oficial de la Federación.

JUSTIFICACIÓN DEL TIMT COMO MEGAPROYECTO

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO CENTRO

Objetivo de la Meta Nacional	Estrategia(s) del objetivo de la Meta Nacional	Programas Sectoriales / Objetivo del Programa Sectorial	Objetivo(s) del Programa Regional de Desarrollo
4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.	<p>Programa de Comunicaciones y Transportes 2013-2018:</p> <p>Objetivo 1.- Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.</p> <p>Objetivo 2.- Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas</p>	5. Promover el fortalecimiento de la infraestructura y los servicios de enlace y conectividad regionales

Fuente: Sedatu. Programa Regional de Desarrollo Centro. Abril, 2014.

JUSTIFICACIÓN DEL TIMT COMO MEGAPROYECTO

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO CENTRO

	Estrategias	Líneas de acción	Tipo de línea de acción
5.1	Promover el desarrollo de infraestructura de enlace y conectividad de mercancías y personas de la región.	5.1.1 Concluir y modernizar los corredores troncales, y su conectividad al interior de la región, inclusive aquellos para articular los puntos turísticos de la región.	Específica
		5.1.2 Ampliar y conectar rutas de ferrocarril, y modernizar los servicios complementarios que faciliten el traslado de mercancías, personas y turistas de la región.	Específica
		5.1.3 Modernizar el sistema de puertos y aeropuertos, con énfasis en los servicios asociados al traslado de mercancías, así como a la transportación más expedita y directa de personas de un punto a otro del país.	Específica
		5.1.4 Ampliar la capacidad logística de la región (plataformas logísticas).	Específica

Fuente: Sedatu. Programa Regional de Desarrollo Centro. Abril, 2014.

JUSTIFICACIÓN DEL TIMT COMO MEGAPROYECTO

PROGRAMA INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Objetivos a lograr en el sector
(en 6 ejes de la SCT)

2. TREN DE PASAJEROS Y DE CARGA

- Mejorar los costos de traslados, la velocidad actual y la seguridad de la carga.
- Construir libramientos ferroviarios estratégicos que permitan incrementar la eficiencia del tren de carga.
- Retomar el transporte ferroviario de pasajeros para elevar la calidad de vida de la población.

Fuente: SCT. Programa Inversiones en Infraestructura de Transportes y Comunicaciones, 2013.

JUSTIFICACIÓN DEL TIMT COMO MEGAPROYECTO

PROGRAMA INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

COMPROMISOS

CARRETERAS Y AUTOPISTAS	• Autopistas	15
	• Carreteras	29
	• Libramientos	16
	• Entronques y puentes	7
	• Caminos rurales y alimentadores	9
TREN DE PASAJEROS Y TRANSPORTE MASIVO	• Trenes de pasajeros	3
	• Transporte masivo	6
	• Terminal de autobuses	1

Fuente: SCT Programa Inversiones en Infraestructura de Transportes y Comunicaciones, 2013.



RESULTADOS

CONTRATOS DEL TREN INTERURBANO MÉXICO-TOLUCA

Tabla. Número de contratos y monto por tipo de contratación del TIMT

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

¿SE HIZO UN ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO?

Tabla. Documentos de planeación ex ante

Documento	TIMT
Análisis de factibilidad económica	✓ Disponible *
Análisis de factibilidad técnica	✓ Disponible *
Análisis de factibilidad legal	✓ Disponible *
Análisis de factibilidad ambiental	✓ Disponible *
Cartera de Programas y Proyectos de Inversión	Sí, clave de cartera 13093110008

*La sola disponibilidad del documento de ninguna manera avala la calidad ni el rigor técnico de la evaluación del proyecto hecha en cada análisis.

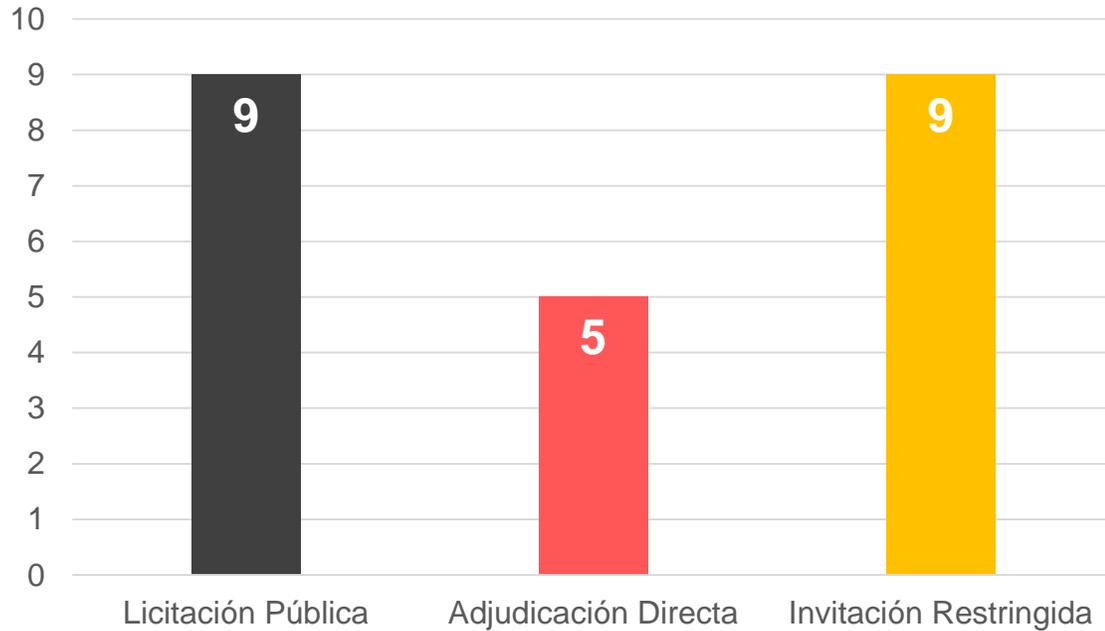
¿LOS REQUISITOS TÉCNICOS DE LA CONVOCATORIA SON EXCESIVOS?

El TIMT presentó un promedio de **13 incisos** para los procedimientos de licitación y **17** en promedio para las invitaciones restringidas.

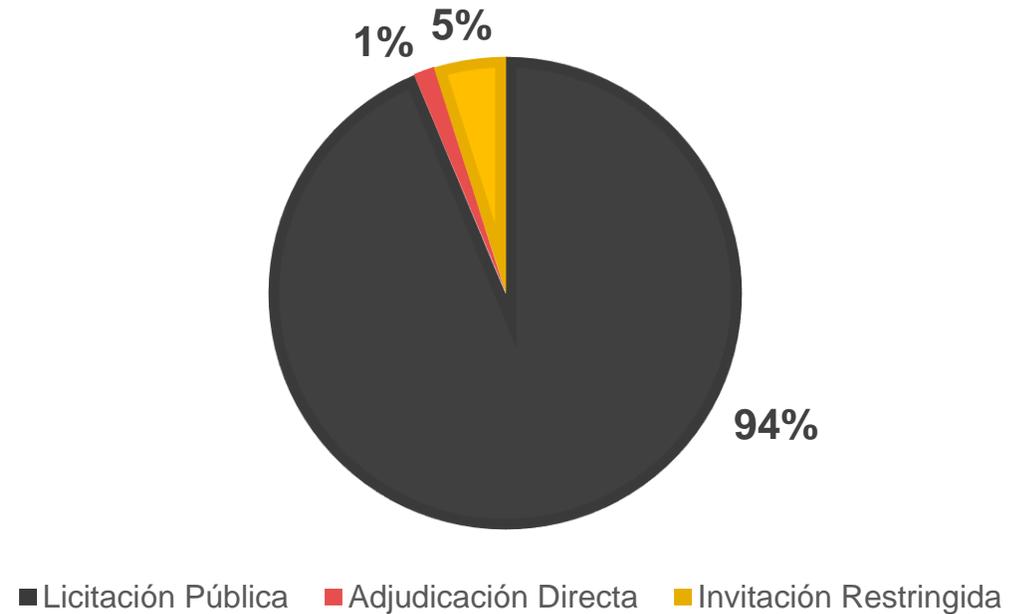
En ninguno de los dos casos los requisitos son excesivos, pues el proyecto es técnicamente complejo.

¿SE LE DIO PRIORIDAD A LA COMPETENCIA EN LA SELECCIÓN DEL TIPO DE CONTRATACIÓN?

CONTRATOS POR TIPO DE PROCEDIMIENTO



CONTRATOS POR MONTO



Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT.

¿SE LE DIO PRIORIDAD A LA COMPETENCIA EN LA SELECCIÓN DEL TIPO DE CONTRATACIÓN?

Para los **14 casos (IR, AD)** se solicitaron los dictámenes de excepción a la licitación:

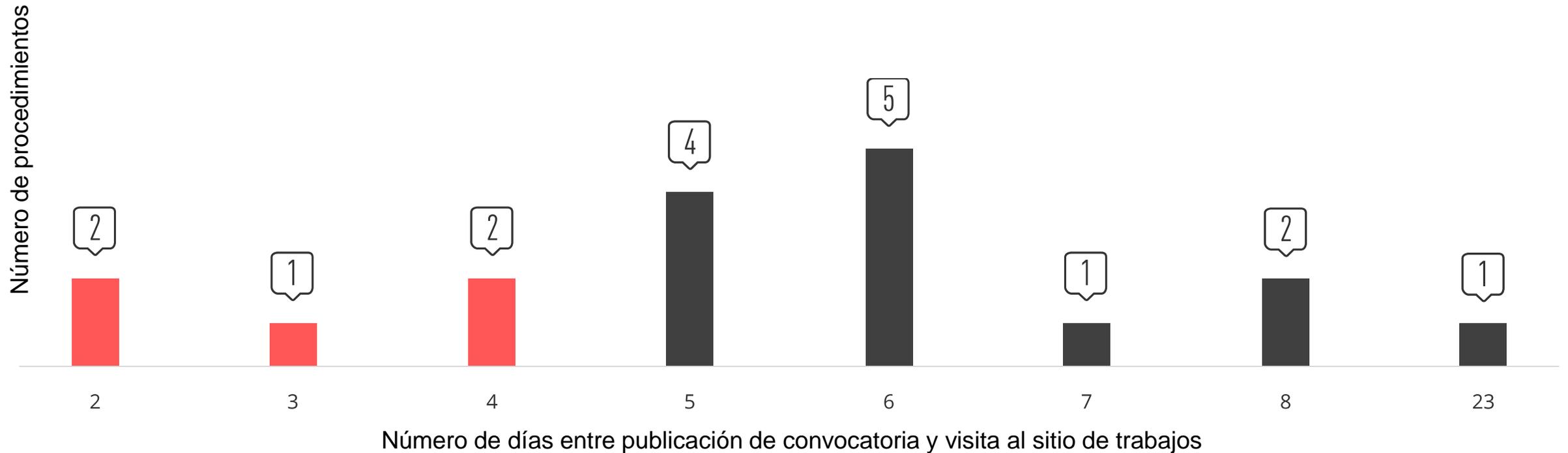
- En **11 casos (82%)** las respuestas de las solicitudes de información indicaban que no se habían encontrado los documentos solicitados.
- Solo en **3 casos (18%)** se entregó el documento solicitado.

¿SE ESTÁN ADQUIRIENDO DEMASIADOS BIENES U OBRAS SIMILARES?

CUCoP	Descripción	Monto Total	Porcentaje
3310	Servicios legales, de contabilidad, auditoría y relacionados	\$ 559,765,683	2%
3390	Servicios profesionales, científicos y técnicos integrales	\$ 10,056,059,014	28%
6250	Construcción de vías de comunicación	\$ 3,705,051,335	10%
6290	Trabajos de acabados en edificaciones y otros trabajos especializados	\$ 21,699,399,700	60%
Total		\$ 36,020,275,734	-

¿HUBO SUFICIENTE TIEMPO PARA PREPARAR PROPUESTAS?

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



¿HUBO SUFICIENTE TIEMPO PARA PREPARAR PROPUESTAS?

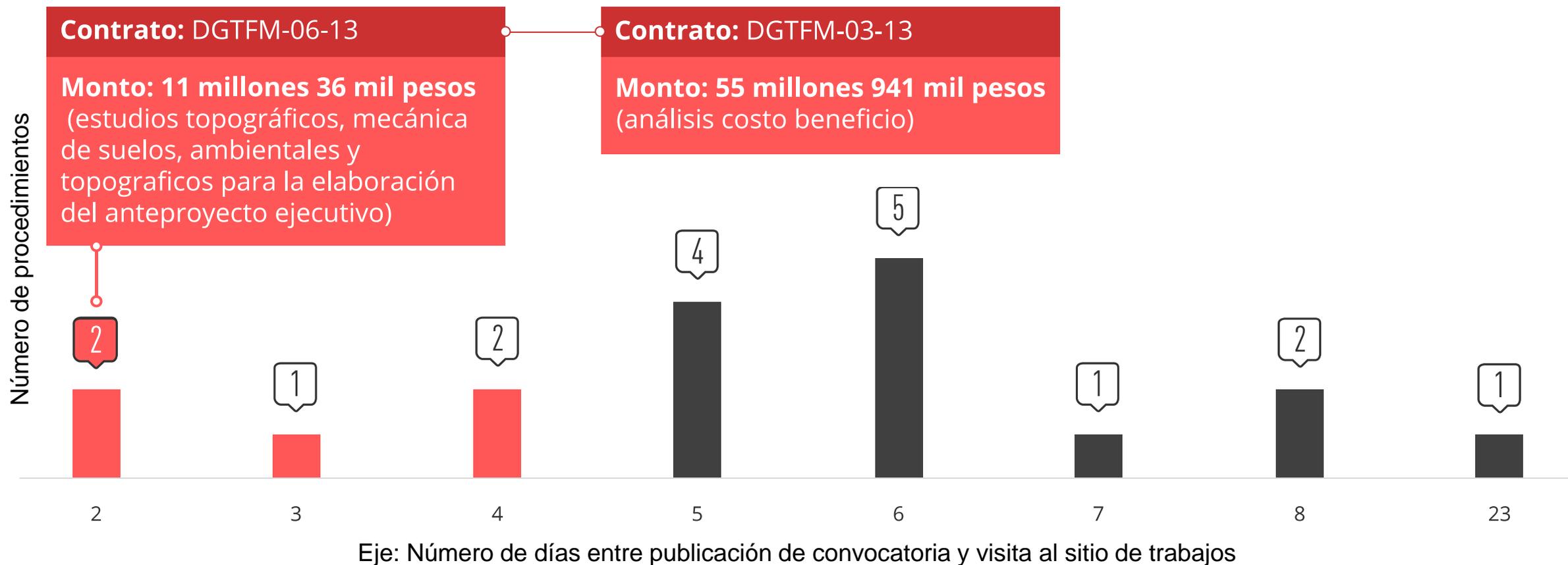


Figura. Número de contratos y días entre publicación de convocatoria y visita al sitio de trabajos.

¿HUBO SUFICIENTE TIEMPO PARA PREPARAR PROPUESTAS?

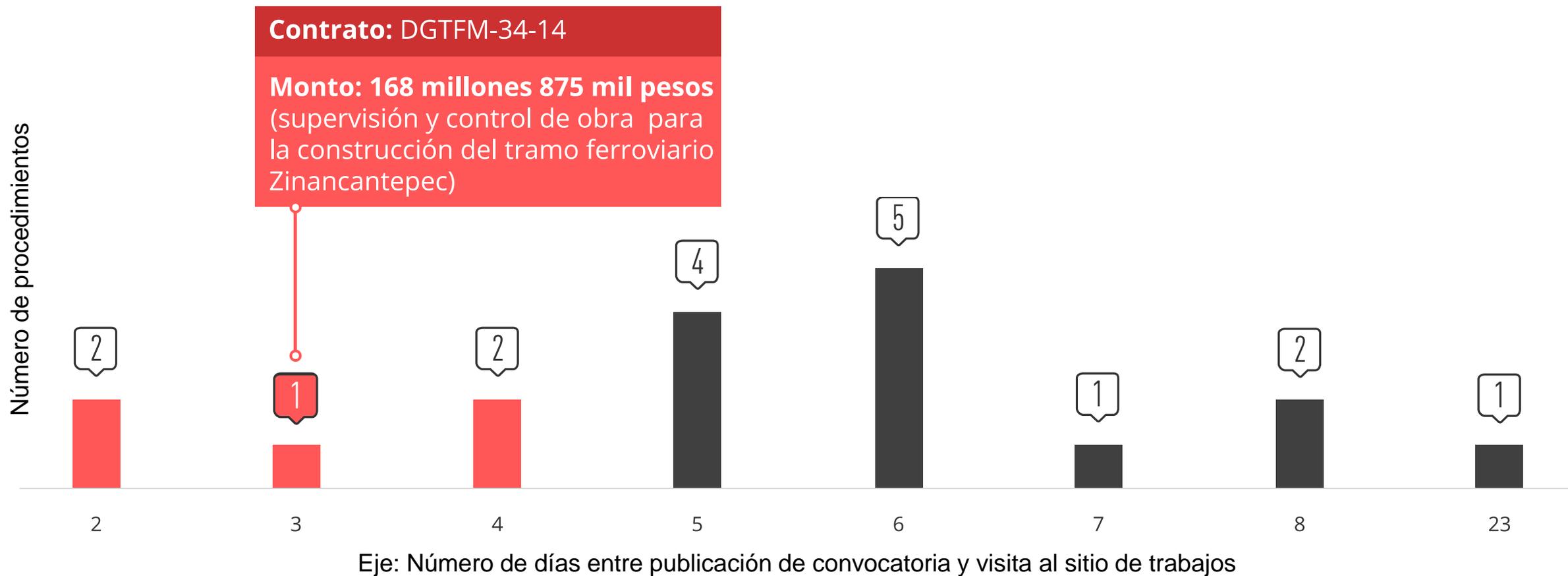


Figura. Número de contratos y días entre publicación de convocatoria y visita al sitio de trabajos.

¿HUBO SUFICIENTE TIEMPO PARA PREPARAR PROPUESTAS?

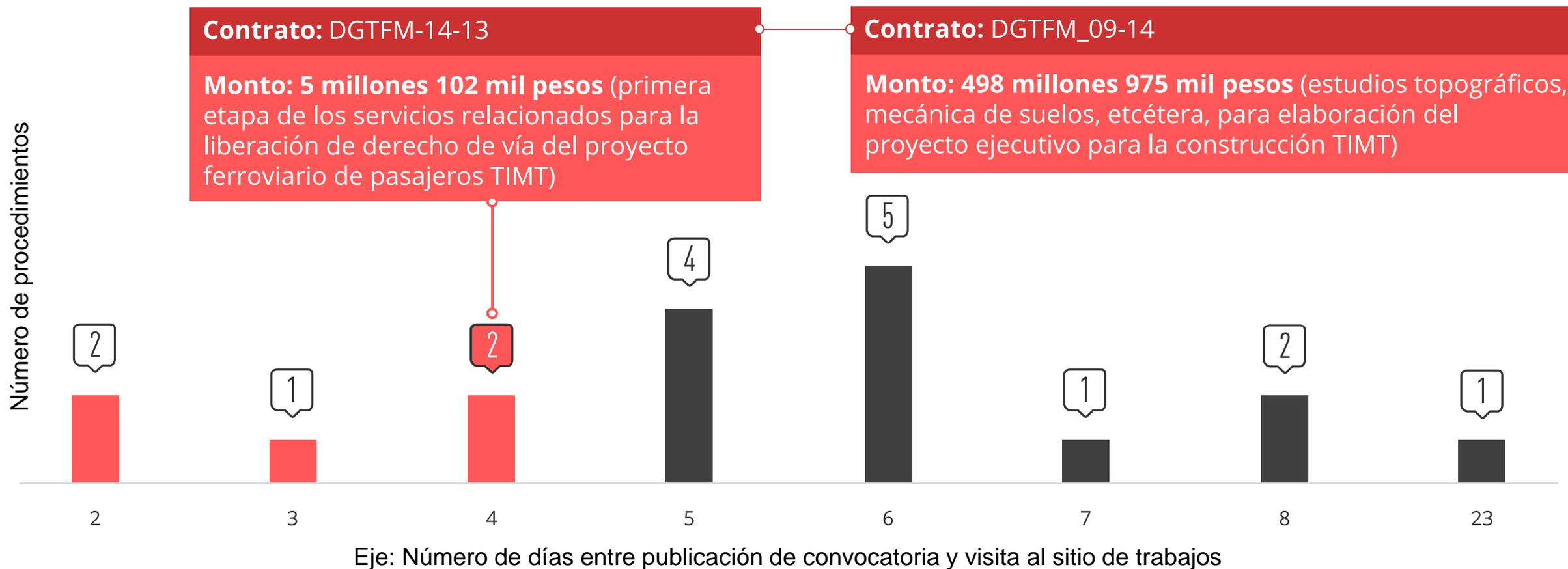


Figura. Número de contratos y días entre publicación de convocatoria y visita al sitio de trabajos

¿SE EXCLUYÓ DELIBERADAMENTE A PONENTIALES COMPETIDORES CALIFICADOS?

- 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**.

¿SE EXCLUYÓ DELIBERADAMENTE A PONENTIALES COMPETIDORES CALIFICADOS?

- 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.

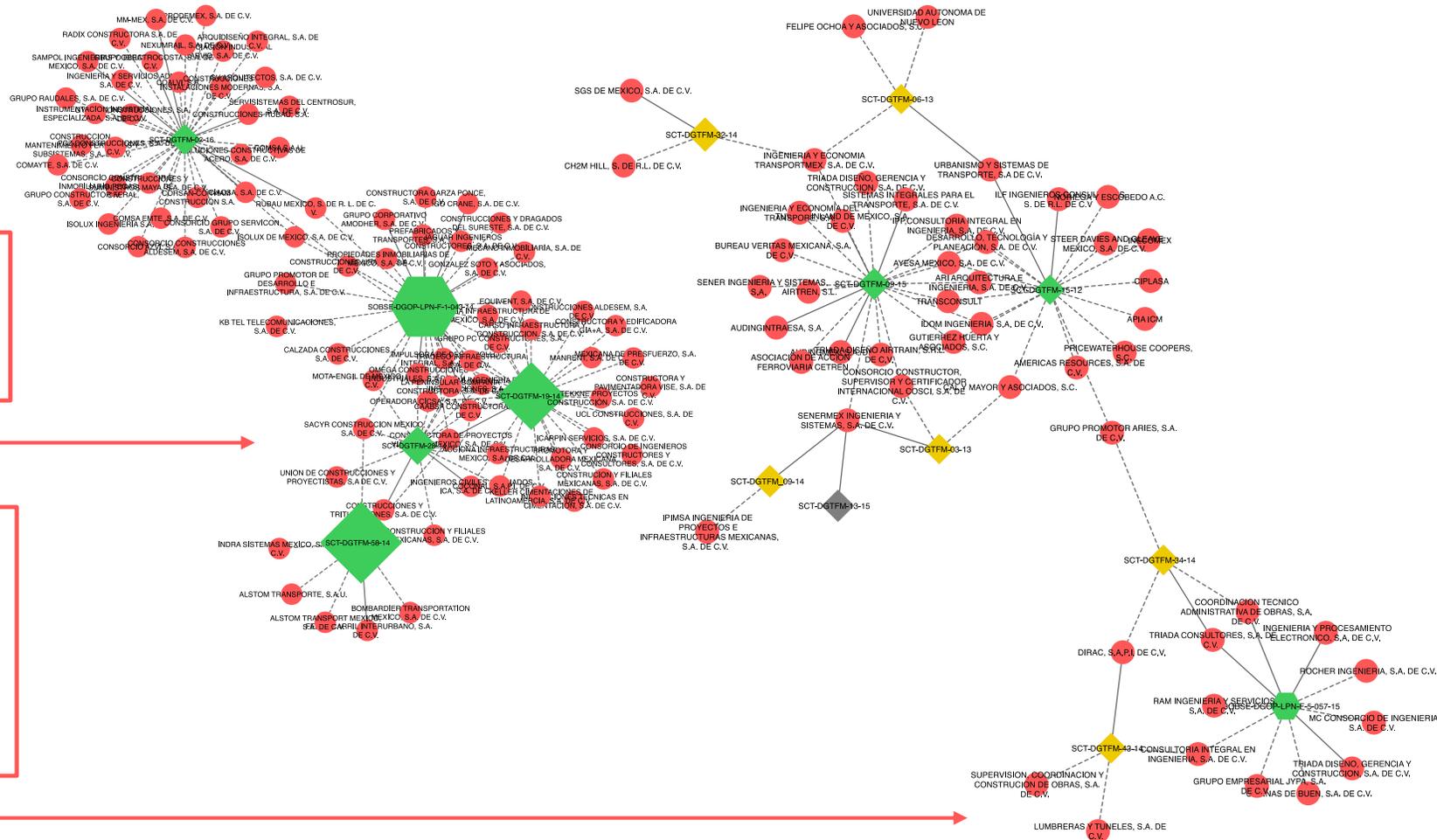
¿LA CONVOCATORIA ESTUVO DISPONIBLE PARA LA MAYORÍA DE COMPETIDORES CALIFICADOS?

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

¿HUBO INTERÉS EN COMPETIR POR PARTE DE LAS EMPRESAS?

Contratos, en lo general, relacionados con obra pública.
Ecosistema competitivo.

Contratos, en lo general, relacionados con adquisición de bienes y servicios.
Ecosistema con menor competencia.



¿LOS FUNCIONARIOS QUE EVALUARON LAS PROPUESTAS PRESENTARON DECLARACIONES PATRIMONIALES O DE CONFLICTO DE INTERÉS?

Los funcionarios de SCT **no están obligados** a presentar este tipo de declaraciones. Es necesario que el **Sistema Nacional Anticorrupción** considere la publicidad de estas, por lo menos entre funcionarios de alto riesgo, como los encargados de llevar a cabo adjudicaciones.

¿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.
- La forma de evaluación utilizada en todos los casos fue la de puntos y porcentajes.

PREGUNTAS SIN INFORMACIÓN DISPONIBLE

- ¿Se analizaron las propuestas contra colusión?
- ¿Quiénes son los beneficiarios y dueños del contrato adjudicado?
- ¿El pago por los bienes o servicios estuvo dentro del presupuesto?
- ¿Hubo modificaciones sustantivas en los contratos?
- ¿Hubo sobrecostos excesivos en los contratos?

La información pública y publicada, así como la obtenida de las respuestas a las solicitudes de información, no fue suficiente para poder contestar estas preguntas.

CONCLUSIONES

FALTA DE INFORMACIÓN Y TRANSPARENCIA

Se encontró un proceso de contratación **desorganizado** y **opaco**

- SCT Y SHCP reportaron no encontrar documentos, como **dictámenes de excepción a la licitación pública**, que se citan en los contratos oficiales.
- Inexistencia de documentación, tales como **oficios de preinversión**, requerida por la Ley de Obra Pública y Servicios Relacionados con la Misma para las contrataciones.
- 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 sobrecostos.

PLANEACIÓN INCOMPLETA

TRAZO

Al respecto, y después de realizada una revisión en los archivos y expedientes de esta Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM), de conformidad con lo dispuesto por los artículos 129 de la LGTAIP y 130 de la LFTAIP; y en razón de la información remitida a esta Área por parte de la Dirección General Adjunta de Regulación Económica; 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 VIII de la LGTAIP y 110 fracción VIII de la LFTAIP, por formar parte de un proceso deliberativo que aún no concluye (Liberación del derecho de vía necesario para la construcción del proyecto de referencia).

Fecha de clasificación: 14 de octubre de 2015.

Periodo de reserva: 2 años

Fuente: Solicitud de información con número de folio 000900364416.

DESPUÉS DE AGOTAR TODAS LAS VÍAS DE ACCESO A LA INFORMACIÓN, LOS SIGUIENTES TRES MAPAS SON LOS ÚNICOS A LOS QUE LOS CIUDADANOS TIENEN ACCESO Y EN LOS CUALES SE MUESTRA EL POSIBLE TRAZO QUE SEGUIRÁ EL TIMT

PLANEACIÓN INCOMPLETA

TRAZO



LONGITUD TOTAL:	57 KM
TRAMO 1: ZINACANTEPEC - LERMA	36 KM
TRAMO 2: BI-TUNEL	4 KM
TRAMO 3: SANTA FE - OBSERVATORIO	17 KM

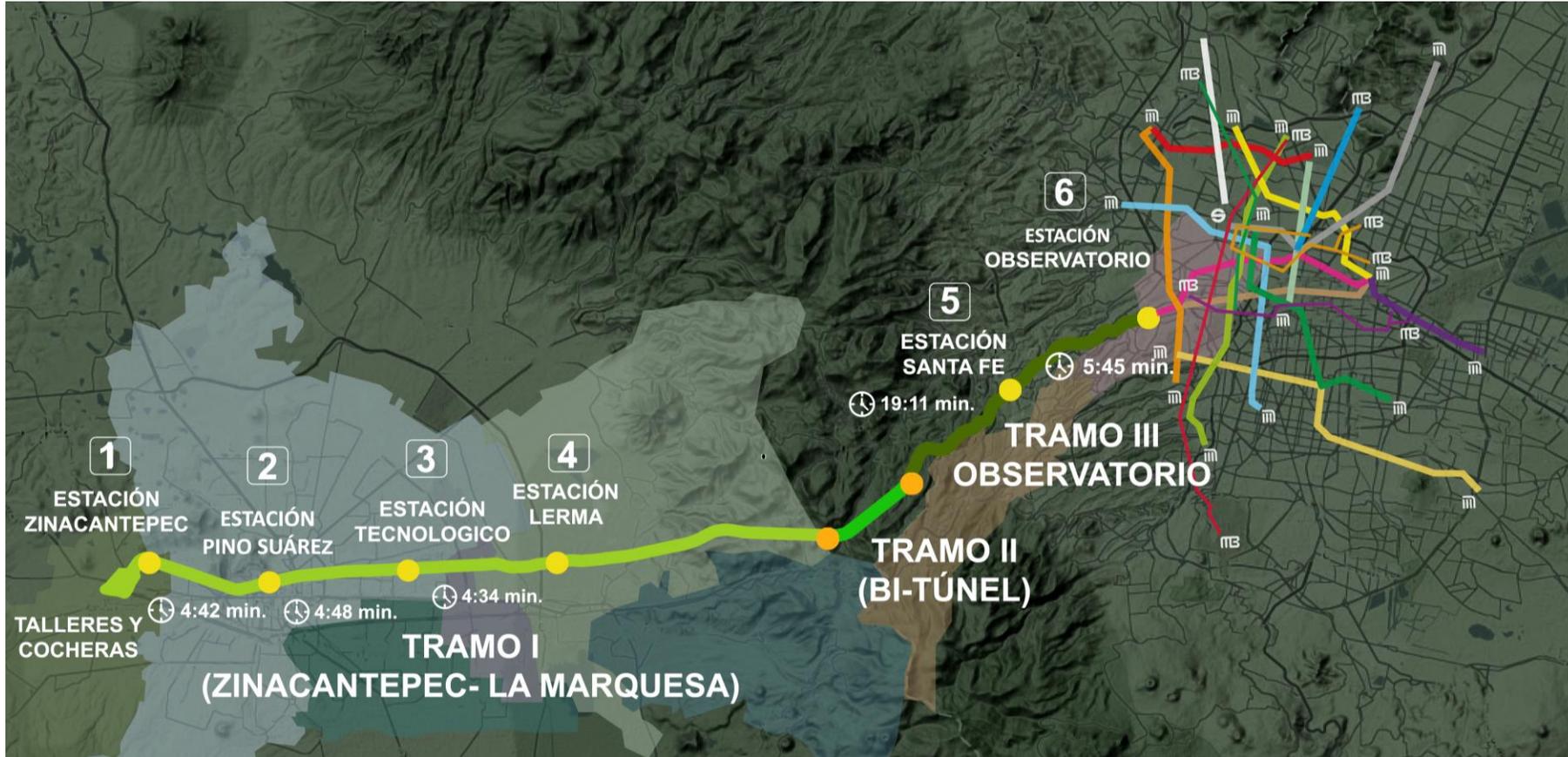
NUMERO DE ESTACIONES: 6
Est. Terminales 2 - Est. Intermedias 4
Zinacantepec: Elevada 0+300
Pino Suarez (Terminal de autobuses): Elevada 6+173
Tecnológico (Metepec): Elevada 13+258
Lerma: Elevada 19+542
Santa Fe: Elevada 49+191
Observatorio: Elevada 57+634

RESUMEN LONGITUDES:
Túnel Doble Vía : 4 540 m
Viaducto: 48 000 m
Tramo en Superficie: 4 300 m

Fuente: SOBSE-CDMX <http://treninterurbano.cdmx.gob.mx>

PLANEACIÓN INCOMPLETA

TRAZO



Fuente: SCT <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/tren-interurbano-mexico-toluca>

PLANEACIÓN INCOMPLETA

DERECHOS DE VÍA TRAMO 1 y 2

“Se informa que los tramos 1 y 2 corresponden al proceso constructivo del Proyecto Ferroviario Tren Interurbano México- Toluca, no al derecho de vía necesario para alojar la vía general de comunicación ferroviaria.

Ahora bien, respecto del procedimiento de derecho de vía, se hace del conocimiento que no es posible atender su petición debido a que este se considera como un solo procedimiento y no diversos divididos o segmentados en tramos como lo describe la solicitud, por el contrario es una unidad que tiene como propósito constituir un sólo inmuebles con un régimen jurídico específico, segregado de la propiedad privada y del comercio, inalienable, inembargable e imprescriptible, y siendo este un procedimiento en curso, no es posible informar lo requerido en atención a que es un proceso en deliberación, comprendido como un todo integral, compuesto por la identificación de los inmuebles, afectados y afectables, los pagos realizados, titulares de derechos de los inmuebles, pagos efectuados, toda vez que es un proceso que se encuentra en aplicación y que aún no se ha agotado, por lo que no procedente darse a conocer de manera pública, datos sensibles sobre los inmuebles y superficies afectables, cuando aún este proceso se encuentra ejecución y en deliberación por esta Dependencia.

Fuente: Solicitud de información con número de folio 000900254917. 17 agosto de 2017.

PLANEACIÓN INCOMPLETA

DERECHOS DE VÍA TRAMO 3

“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 no se cuenta con la información solicitada.”

Fuente: Solicitud de información con número de folio 000900255017. 17 de agosto de 2017.

LAS RESPUESTAS A LAS SOLICITUDES DE INFORMACIÓN

ANTERIORES NO DAN UNA RESPUESTA CLARA

AL RESPECTO DEL TRAZO NI DE LOS DERECHOS

DE VÍA DE LOS DISTINTOS TRAMOS DEL TIMT

PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, 2014

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.

Fuente: Plan Nacional de Infraestructura. 29 de abril de 2014. Diario Oficial de la Federación.

SOBRECOSTOS 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 total asciende a 59 mil millones de pesos, lo cual equivale a un aumento de más del 50% del costo original.
- 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.

Fuente: Plan Nacional de Infraestructura. 29 de abril de 2014. Diario Oficial de la Federación. Y SHCP. Clave de Cartera: 13093110008. Calendario Fiscal.

SOBRECOSTOS Y RETRASO

5.4.1. Inversión

Se puede observar que con un incremento del 25% en el monto de inversión del proyecto, el mismo sigue siendo socialmente rentable debido a que su VPN es positivo por 1,142.97 mdp y la TIR es de 12.30%. Con incrementos superiores al 25% en el monto de inversión existe el riesgo que deje de ser socialmente rentable.

Fuente: SCT Análisis Costo-Beneficio. Proyecto "Construir el Tren Interurbano México-Toluca". Noviembre, 2013.

SOBRECOSTOS Y RETRASO

Análisis Costo Beneficio del TITV

Tabla 5-12. Análisis de sensibilidad en costos de inversión

Componente	Factor de sensibilidad	VPN (mdp)	TIR
Inversión (Infraestructura)	30%	-209.26	11.95%
	25%	1,142.97	12.30%
	20%	2,495.21	12.68%
	15%	3,847.44	13.08%
	10%	5,199.67	13.50%
	5%	6,551.91	13.96%
	0.0%	7,904.14	14.45%
	-5%	9,256.37	14.98%
	-10%	10,608.61	15.56%
	-15%	11,960.84	16.18%
	-20%	13,313.07	16.86%
	-25%	14,665.31	17.60%
	-30%	16,017.54	18.42%

Fuente: SENER.

Fuente: SCT Análisis Costo-Beneficio. Proyecto "Construir el Tren Interurbano México-Toluca". Noviembre, 2013.

SOBRECOSTOS Y RETRASO

Año de Inversión	Fecha de inicio, etapa de inversión	Fecha de término, etapa de inversión
	diciembre / 2013	diciembre / 2018
	Monto planeado*	Monto modificado**
2013	\$0	\$0
2014	\$4,317,632,198	\$4,317,632,198
2015	\$4,894,540,884	\$4,894,540,884
2016	\$14,227,951,119	\$14,227,951,119
2017	\$21,988,784,257	\$21,988,784,257
2018	\$13,787,843,123	\$13,787,843,123
Total	\$59,216,751,581	\$59,216,751,581

Fuente: SHCP. Clave de Cartera: 13093110008. Calendario Fiscal <https://www.sistemas.hacienda.gob.mx/mippi/ControlServletPublic>

SOBRECOSTOS Y RETRASO



Gerardo Ruiz Esparza ✓
@gruizesp

Follow

El **#TrenMéxicoToluca** tendrá una longitud de 58 kms. -4.7 kms. de bitúnel- y correrá a una velocidad máxima de 160 km/hr. Tendrá 6 estaciones (2 terminales y 4 estaciones) y transportará a 230 mil pasajeros por día. Una inversión total de aproximadamente 51 Mil MDP



11:54 AM - 11 Dec 2017

Fuente: Twitter de Gerardo Ruiz Esparza. Diciembre, 2017. <https://twitter.com/gruizesp/status/940308927119368192>



IMCO PROPONE

OBRA PÚBLICA EN MÉXICO

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.

OBRA PÚBLICA EN MÉXICO

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.

OBRA PÚBLICA EN MÉXICO

CONTRATACIÓN

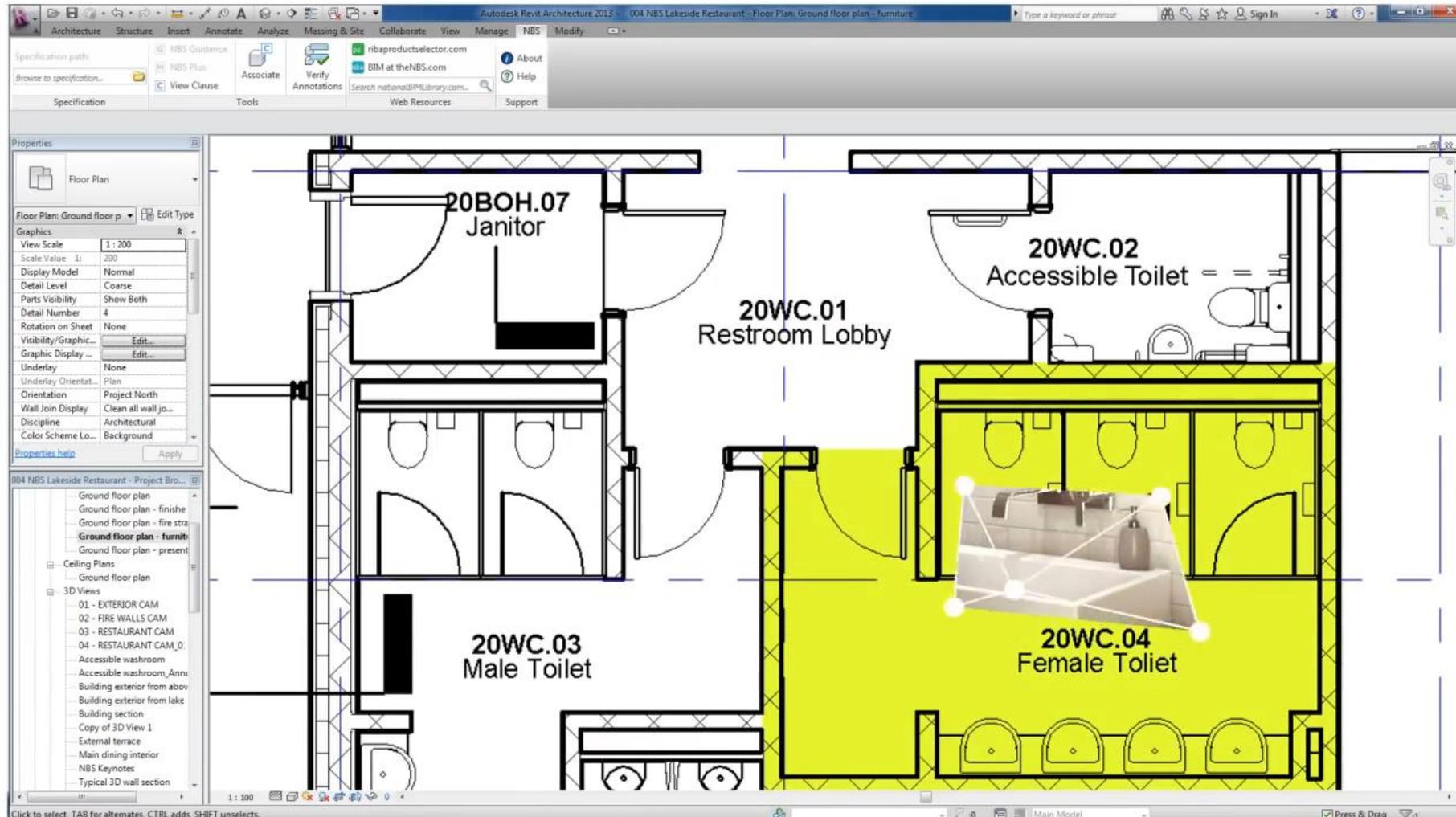
- En el caso de convenios modificatorios que excedan los porcentajes de modificación permitidos por la ley, deberá publicarse en el expediente electrónico la autorización de la Secretaría de la Función Pública.
- Los contratos deben contener explícitamente la forma en que se le dará seguimiento a la obra pública, los plazos para verificar la terminación de los trabajos y el finiquito.

OBRA PÚBLICA EN MÉXICO

INVERSIÓN EN TECNOLOGÍA

- El Gobierno federal debe **invertir en mejor tecnología** para la **presupuestación, administración y la rendición de cuentas** de los grandes proyectos de infraestructura pública. Una buena práctica a nivel internacional es el uso de **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.

EJEMPLO PLATAFORMA DIGITAL BIM



Fuente: NBS. "What is BIM? (Building Information Modelling) - NBS National BIM Library". Octubre, 2013. https://www.youtube.com/watch?time_continue=32&v=_beeFtrgQJE



WWW.IMCO.ORG.MX

Publicado el 14 de marzo de 2018

 www.imco.org.mx

[#ObraPúblicaMX](#) · [#TrenMXToluca](#)

 [@IMComx](#)  [/IMComx](#)  [/IMComexico](#)