

**Secretaría de Comunicaciones y Transportes****Financiamiento y Erogaciones en el Proyecto del Tren Rápido Ciudad de México-Querétaro**

Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 14-0-09100-02-0403

DE-035

***Criterios de Selección***

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios cuantitativos y cualitativos establecidos en la normativa institucional de la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2014, considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF 2011-2017.

***Objetivo***

Fiscalizar la gestión financiera, su financiamiento y los recursos erogados en la etapa previa a la licitación final del proyecto del Tren Rápido Ciudad de México-Querétaro, verificar que los recursos se aplicaron para el propósito al cual fueron autorizados y que se registraron y presentaron en la Cuenta Pública de conformidad con la normativa.

***Alcance***

|                                 | <b>EGRESOS</b> |
|---------------------------------|----------------|
|                                 | Miles de Pesos |
| Universo Seleccionado           | 970,706.0      |
| Muestra Auditada                | 970,706.0      |
| Representatividad de la Muestra | 100.0%         |

La muestra revisada ascendió a 970,706.0 miles de pesos reportados en la Cuenta Pública 2014, equivalente al 100.0% de los recursos ejercidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes correspondientes a las erogaciones por concepto de proyectos de preinversión, adquisición de terrenos y servicios para la liberación de los derechos de vía, así como gastos vinculados con el proyecto del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro (TAVMQ).

***Antecedentes***

En el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018, el Ejecutivo Federal estableció la ejecución de proyectos ferroviarios mediante la construcción, ampliación y modernización del Sistema Ferroviario Mexicano, entre los que se destacaban los siguientes:

- La ampliación del Sistema del Tren Eléctrico Urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara, Jalisco.
- El proyecto de Tren de Alta Velocidad Ciudad de México-Querétaro (TAVMQ).
- La construcción del Tren Transpeninsular desde Mérida, Yucatán a Punta Venado, Quintana Roo (primera etapa).
- El Tren interurbano México-Toluca.

En el caso específico del TAVMQ se analizaron en forma cronológica las acciones emprendidas y se constató lo siguiente:

- A. En diciembre de 2012, el Titular del Ejecutivo Federal anunció como un compromiso gubernamental la construcción del TAVMQ.
- B. En febrero de 2013, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), mediante oficio de inversión, autorizó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) cubrir, dentro de su presupuesto aprobado, las erogaciones que se derivarían de los trabajos correspondientes a los estudios de pre-inversión y estudios complementarios para la elaboración del Anteproyecto Ejecutivo del TAVMQ (Trabajos Preliminares).
- C. La intención inicial de la SCT fue realizar este proyecto bajo un modelo de Asociación Público Privada (APP), por lo que en abril y mayo de 2013, de conformidad con la normativa en la materia, efectuó un procedimiento de invitación restringida, del que resultaron seleccionadas las empresas PROINTEC, S.A., e Ingeniería de Proyectos e Infraestructuras Mexicanas, S.A. de C.V., con las que se contrató la realización de los Trabajos Preliminares, empresas que, previamente, habían suscrito un convenio de proposición conjunta para participar en esa invitación.
- D. El contrato ascendió a 38,007.7 miles de pesos y comprendió los productos siguientes: estudio de mercado; estudio de trazo electromecánico y subsistemas; análisis ambiental del proyecto; evaluación socioeconómica e ingeniería financiera; análisis jurídico; y para los estudios complementarios, los siguientes: estudio legal, liberación del derecho de vía, estudio ambiental, estudios de anteproyecto ejecutivo, y documentos para el desarrollo de la licitación.
- E. Asimismo, en agosto de 2013, se contrató con la empresa Cal y Mayor y Asociados, S.C., la realización de los servicios relacionados con la obra pública consistente en la "Asesoría Técnica para el control y seguimiento de los estudios de pre-inversión y estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo", así como los documentos de licitación para la construcción del Tren de Pasajeros México- Querétaro. El monto del contrato fue por 12,672.4 miles de pesos más el Impuesto al Valor Agregado (IVA).
- F. A partir de noviembre de 2013, la SCT sostuvo diversas reuniones con funcionarios y técnicos de las principales empresas internacionales que cuentan con la capacidad de proveer un tren de alta velocidad, a fin de presentarles el proyecto y aclarar dudas sobre sus características más relevantes, como el tipo de tren, el trazado de las vías, el material rodante, de la obra civil, la operación del tren y de los sistemas ferroviarios.
- G. El TAVMQ no fue desarrollado bajo el esquema Asociación Público Privada (APP) sino que, en abril de 2014, se tomó la decisión de que el proyecto se desarrollara directamente por la SCT, mediante procedimientos de licitación de sus componentes principales y, finalmente, en julio de 2014, se decidió modificar el esquema bajo una licitación pública internacional abierta "llave en mano".

---

## **Resultados**

### **1. Principales características del proyecto del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro (TAVMQ).**

En el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 se estimó que se invertirían 100,142,000.0 miles de pesos para la construcción del Tren Interurbano México-Toluca en la Zona Metropolitana de México, el Tren Transpeninsular Yucatán-Quintana Roo y el TAVMQ.

Específicamente, el proyecto del TAVMQ consistiría en lo siguiente:

- Su trazo comprendería 209.7 km, integrado por 183.7 km de vía en superficie, 15.6 km en viaductos y 10.4 km en túneles, partiendo de la terminal ferroviaria de Buenavista en la Ciudad de México al centro de la Ciudad de Querétaro.
- Se consideraba la utilización parcial de los tramos ferroviarios con los que convergía en su recorrido, como serían: (i) la Línea de carga "A" Juárez-Morelos (México-Cd. Juárez) y la Línea "B" (México-Nuevo Laredo), y (ii) el Sistema 1 del tren suburbano de pasajeros concesionado a la empresa Ferrocarriles Suburbanos, de la estación Buenavista, en México, D.F. a Cuautitlán, Estado de México. El trazo proyectado compartiría casi en su totalidad el recorrido del Tren Suburbano desde la estación Buenavista a la de Huehuetoca, considerando que el tramo de la estación Cuautitlán a Huehuetoca no había sido construido.
- El tren tendría una velocidad promedio de 210 km/h y una velocidad máxima de 300 km/h, con un tiempo de recorrido de 60 minutos.
- Contaría con una doble vía de alta velocidad, que operaría con energía eléctrica y no tendría estaciones de pasajeros intermedias.
- Se aprovecharía, en la medida de lo posible, el derecho de vía existente de las líneas ferroviarias Juárez y Morelos, que estaba destinada a servicios de carga, con el fin de reducir al mínimo las afectaciones asociadas con la construcción del tren de pasajeros, y para optimizar la infraestructura existente en aquellos tramos en los que ésta presentara características compatibles con los requerimientos de una línea de alta velocidad. Sería necesario modernizar la línea férrea actual, así como la apertura y construcción de un nuevo trazo de la línea férrea. Además del aprovechamiento del derecho de vía existente, se pretendía abrir nuevos espacios que involucrarían acciones de desmonte y despalme, para lo cual se requeriría necesariamente el cambio de uso de suelo forestal.
- El resultado de diversos análisis realizados a las distintas alternativas de trazo permitiría dividir el proyecto en 10 tramos, con base en el grado de aprovechamiento del derecho de vía de las líneas ferroviarias Juárez y Morelos, lo cual estaba intrínsecamente relacionado con las prestaciones ferroviarias que requeriría una nueva línea de alta velocidad.
- En junio de 2013, la SCT solicitó a la SHCP el registro del proyecto del TAVMQ mediante un esquema de Asociación Público Privada (APP).
- En abril de 2014, la empresa Cal y Mayor y Asociados, S.C., proporcionó a la SCT el informe final de la "Asesoría Técnica para el control y seguimiento de los estudios de pre-inversión y

estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo”, en el cual concluyó, entre otros aspectos, los siguientes:

- Existía indefinición del esquema bajo el cual se realizaría la licitación del proyecto.
- En los estudios previos se determinaron flujos negativos en los primeros años de operación del proyecto en análisis costo beneficio.
- La necesidad de nuevos estudios de demanda del proyecto.
- No se habían realizado estudios de factibilidad económicos y financiera, ni su dictamen correspondiente.

Debido a lo anterior, la SCT decidió no desarrollar el proyecto del TAVMQ bajo el esquema APP sino que, en abril de 2014, tomó la decisión de que el proyecto se desarrollara directamente por la propia dependencia, mediante procedimientos de licitación de sus cuatro componentes principales de obra pública.

## **2. Proceso de licitación, emisión y cancelación del fallo del proyecto del Tren de Alta Velocidad Ciudad de México-Querétaro (TAVMQ) bajo el esquema de obra pública.**

El 30 de abril de 2014, la SCT definió los estudios y las obras que serían necesarias para realizar el proyecto "Construcción del Tren Rápido de Pasajeros México Querétaro", consistentes en:

- Un "Proyecto Ejecutivo", para el cual se invitarían a cuando menos tres personas, a partir de la realización de estudios topográficos, de mecánica de suelos, geotecnia, ambientales, hidrológicos, ferroviarios, electromecánicos y de material rodante.
- "Obra Civil LOTE 1", mediante licitación pública nacional, para la construcción de tramos ferroviarios, uno de 14.855 kilómetros de longitud, con inicio en el kilómetro 900+000 y terminación en el kilómetro 914+855, y otro de 17.000 kilómetros de longitud, con inicio en el kilómetro 950+000 y terminación en el kilómetro 967+000.
- "Obra Civil LOTE 2", mediante licitación pública nacional, para la construcción de tramos ferroviarios, uno de 17.113 kilómetros de longitud, con inicio en el kilómetro 300+000 y terminación en el kilómetro 317+113, y otro de 10.200 kilómetros de longitud, con inicio en el kilómetro 400+000 y terminación en el kilómetro 410+200.
- "Obra Civil LOTE 3", mediante licitación pública nacional, para la construcción de tramos ferroviarios, uno de 26.414 kilómetros de longitud, con inicio en el kilómetro 0+000 y terminación en el kilómetro 26+414, y otro de 22.803 kilómetros de longitud, con inicio en el kilómetro 200+000 y terminación en el kilómetro 222+803.

Del análisis de la información, se constató que:

- La SCT solicitó y obtuvo de la Secretaría de la Función Pública (SFP) la designación de un Testigo Social que daría testimonio de los procesos de contratación antes mencionados, en cumplimiento del artículo 27 Bis de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.
- En mayo de 2014, la SCT acordó que la contratación de la elaboración del Proyecto Ejecutivo del TAVMQ, primero de los cuatro estudios y obras mencionadas anteriormente, se realizaría bajo un procedimiento de Invitación Nacional a Cuando

Menos Tres Personas, por lo que se publicaron en el Sistema CompraNet las invitaciones y las bases del concurso.

- En junio de 2014, se efectuó el proceso del concurso y el fallo correspondiente se difirió en diversas ocasiones, ante la necesidad de disponer de mayor tiempo para analizar y evaluar las propuestas técnicas y económicas presentadas.
- En julio de 2014, la SCT resolvió dar por cancelado el procedimiento, bajo el argumento de que, al haber cambiado las condiciones, no existía ya necesidad para esa dependencia de los trabajos concursados.
- El objetivo que buscó la SCT fue que el contratista estuviera obligado a contar con todos los elementos técnicos y de seguridad para asegurar la continuidad de la prestación de servicio a largo plazo, desde el diseño de la obra (proyecto ejecutivo), la construcción de la obra civil y ferroviaria, la operación y mantenimiento por un periodo de 5 años y, la interoperatividad en todas las fases del proyecto, incluyendo la prestación del servicio y la funcionalidad operativa del tren.

La SCT informó que en relación con la cancelación del concurso y del fallo descrito anteriormente, las empresas participantes no objetaron ni interpusieron recurso de revisión alguno, por lo que no solicitaron el reembolso de gastos efectuados en el proceso del concurso, y no se generaron costos adicionales para esa dependencia.

### **3. Revisión del proceso licitatorio del proyecto del Tren de Alta Velocidad Ciudad de México-Querétaro (TAVMQ), bajo el esquema de licitación pública internacional abierta.**

En julio de 2014, la SCT canceló la construcción del TAVMQ bajo el esquema de obra pública ya que, por la importancia del proyecto, había promovido la participación de expertos internacionales a fin de evaluar las propuestas para determinar los criterios de la licitación, para lo cual firmó un acuerdo de colaboración con el Ministerio de Fomento del Gobierno de España, para que se contara con la participación de Ingeniería y Economía del Transporte (INECO), organismo público del gobierno español, especializado en la realización de todo tipo de estudios y proyectos de transporte y telecomunicaciones.

La SCT, contando con la opinión favorable de la Secretaría de Economía, determinó que lo más conveniente sería licitar el proyecto integralmente (tipo llave en mano), con financiamiento incluido, considerando la complejidad, magnitud del costo de construcción, así como la naturaleza del proyecto, en el marco de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, como licitación pública internacional abierta, amparada en el artículo 30, fracción III, de dicho ordenamiento, con la finalidad de obtener las mejores condiciones para el Estado. Con la revisión del proceso licitatorio, fallo, cancelación del mismo y suspensión del proyecto, se constató lo siguiente:

1. La licitación comprendería:
  - Infraestructura: Obras de plataforma que incluirían movimiento de tierras (terracerías y cortes), estructuras (puentes, viaductos, pasos inferiores y superiores), obras de drenaje (alcantarillas y tubos), reposiciones ferroviarias, reposición de caminos, reposición de servicios afectados (obras inducidas), confinamiento, estaciones (obra civil).
  - Superestructura: Montaje de vía, que incluirían balasto, carril y traviesa.

- Subsistemas: Electrificación (catenaria), instalaciones ferroviarias (instalaciones de seguridad y comunicaciones), instalaciones electromecánicas.
  - Material Rodante: Material móvil (trenes), con todos los sistemas que llevaría asociados de comunicaciones y seguridad.
  - Mantenimiento: Plan y procedimientos de mantenimiento de trenes (material móvil), vía, catenaria e instalaciones ferroviarias. Incluiría también la definición y construcción de los talleres y cocheras asociados con el mantenimiento y las instalaciones de las estaciones.
  - Operación: La administración y operación.
2. El 25 de julio de 2014, la SCT publicó las prebases de la convocatoria de la licitación pública internacional abierta, para el Otorgamiento de un Contrato Mixto de Obra Pública para la Construcción, Suministro, Puesta en Marcha, Operación y Mantenimiento de: una vía férrea, material rodante, equipos y sistemas y demás componentes del proyecto.

A los interesados en participar se les proporcionó lo siguiente:

- Análisis Costo Beneficio.
  - Estudio de Demanda.
  - Anteproyecto Ejecutivo.
3. El 15 de agosto de 2014, la SCT publicó las bases de licitación relativas a la convocatoria de la licitación pública internacional abierta, para el otorgamiento de un contrato mixto de obra pública para la construcción, suministro, puesta en marcha, operación y mantenimiento de: vía férrea; material rodante; equipos y sistemas y demás componentes del Proyecto.
4. El 15 de octubre de 2014, fecha fijada para el acto de presentación y apertura de propuestas técnicas y económicas, la SCT informó que se había presentado únicamente una propuesta técnico-económica por parte de un consorcio formado por empresas de la República Popular de China (China Railway Construction Corporation, China Railway Construction Corporation International y CSR, Corporation Limited), Francia (SISTRAM y CSNCF) y México (Constructora y Edificadora GIA, Prodemex, Constructora Teya y GHP Infraestructura Mexicana). Las principales características de la propuesta eran las siguientes:
- El costo ascendía a 49,991,000.0 miles de pesos, incluyendo el IVA, más el costo del proyecto ejecutivo y la entrega del tren llave en mano, o sea, el tren totalmente listo para entrar en vigencia de operación.
  - Un financiamiento en dólares del Eximbank de la República de China por el 85.0% del monto del contrato, a un plazo de 20 años, 2.5 años de gracia y una tasa de interés fija de 3.22%.
5. El 3 de noviembre de 2014, la SCT dio a conocer el fallo del TAVMQ, el cual estuvo basado en la evaluación realizada por la empresa INECO, quien dictaminó que la propuesta resultaba solvente y cumplía con todos los requisitos legales, técnicos y económicos, exigidos en las bases, con lo cual, a juicio de la dependencia, se tuvieron las condiciones para emitir el fallo y declarar ganadora de la licitación al consorcio de empresas mencionado en el punto anterior.

6. El 4 de noviembre la SHCP emitió el Oficio de Liberación de Inversión de presupuesto 2014, a fin de que la SCT pudiera continuar con el proyecto.
7. La SCT informó que diversos sectores de la sociedad externaron dudas y cuestionamientos acerca de la legalidad y transparencia del proceso licitatorio, y existía la posibilidad de que se presentaran acciones para obstaculizar su ejecución o la limitación de los recursos para realizarla, por lo que, el 1 de diciembre de 2014, el Titular de la SCT procedió a dejar sin efecto el fallo sobre la licitación del TAVMQ y, dada la importancia de ese proyecto, por ser el escenario de menor afectación, tomó la decisión de reponer el proceso y ampliar el plazo para presentar ofertas, lo que permitiría disipar los cuestionamientos y crear un ambiente positivo.
8. El 6 de enero de 2015, la SCT concluyó la "Investigación de Mercado" que realizó con el fin de determinar el costo del proyecto del TAVMQ, la existencia de contratistas e insumos nacionales, y determinar el esquema por el cual deberían ser contratados dichos trabajos.
9. El 14 de enero de 2015, la SCT emitió las prebases para lo que sería la nueva licitación para el proyecto del TAVMQ, las cuales se publicaron en el sistema CompraNet y en la página web de la dependencia.

Dichas prebases se referían a la licitación pública internacional abierta que tendría el objetivo de otorgar un contrato mixto de obra pública integral, para la elaboración de un proyecto ejecutivo definitivo, la construcción, suministro, puesta en marcha, operación y mantenimiento de tres elementos centrales del TAVMQ; el primero una vía férrea, el segundo un material rodante y el tercero, los equipos, sistemas y demás componentes del proyecto del TAVMQ.

10. La SCT emitió un comunicado de prensa mediante el cual se informó que la fecha de la publicación de las bases definitivas se postergaría, ya que su interés primordial era conocer y considerar las opiniones que pudieran contribuir a dar aún mayor claridad, certeza y transparencia al proceso licitatorio.

Una vez que concluyera el proceso de revisión y se incorporaran las recomendaciones y sugerencias recibidas, la SCT daría a conocer la fecha de publicación de las bases definitivas.

11. El 30 de enero de 2015, el Titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público informó que, como parte de las decisiones en materia de gasto público en inversión, el Ejecutivo Federal tomó la decisión de suspender de manera indefinida el proyecto del Tren de Alta Velocidad México Querétaro, no solamente por el impacto que tendría en las finanzas públicas durante 2015, sino sobre todo, por la presión de gasto público que implicaría en los años por venir, a partir de 2016.
12. En febrero de 2015, el consorcio chino-mexicano solicitó a la SCT el pago, como indemnización, de los gastos no recuperables por la participación en la licitación pública internacional abierta del TAVMQ. A agosto de 2015, aún no se ha dado una resolución final a la demanda presentada por el consorcio.

#### 4. Reporte de los recursos presupuestados y erogados vinculados con el proyecto del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro en el Presupuesto de Egresos de la Federación y en la Cuenta Pública 2014.

Con el fin de verificar los recursos presupuestados del proyecto ferroviario “Tren de Alta Velocidad Ciudad de México-Querétaro” (TAVMQ) que se autorizaron por la Cámara de Diputados, se analizó el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) y las erogaciones reportadas en la Cuenta Pública 2014, y se constató lo siguiente:

1. En el Presupuesto de Egresos de la Federación para 2014, al igual que en 2013, no se planteó una aprobación de gasto específica para el proyecto TAVMQ.
2. En abril de 2014, al ser registrado el proyecto del TAVMQ en la cartera de proyectos de inversión a cargo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), se especificó que el monto total de la inversión sería de aproximadamente 43,579,800.0 miles de pesos en el periodo 2014-2017, con una Tasa Interna de Retorno (TIR) del 14.56% y un Valor Presente Neto de 16,371,000.0 miles de pesos.

Por año, las inversiones serían de:

| INVERSIÓN POR AÑO PARA EL PROYECTO TAVMQ<br>(Miles de pesos) |                     |
|--|---------------------|
| Año  | Importe             |
| 2014   | 3,524,800.0         |
| 2015   | 5,596,800.0         |
| 2016   | 12,747,700.0        |
| 2017   | <u>21,710,500.0</u> |
|  | 43,579,800.0        |

FUENTE: Elaborado por la ASF.

3. Con la revisión de la Cuenta Pública 2014, se verificó que las erogaciones del TAVMQ se reportaron en tres proyectos de inversión, conforme a lo siguiente:
  - “Estudios de prefactibilidad para el Tren de pasajeros México Querétaro”. Se comprobó que se presupuestaron 6,244.8 miles de pesos, en tanto, el monto ejercido ascendió a 7,763.8 miles de pesos, 24.3% superior a lo presupuestado.  
El importe ejercido en 2013 y 2014 para este primer proyecto de inversión ascendió a un monto total de 52,279.9 miles de pesos.
  - “Apoyar el proyecto del Tren Rápido Ciudad de México-Querétaro”. Se comprobó que el 3 de abril de 2014, se registró en la cartera de Programas y Proyectos de Inversión de la Unidad de Inversiones de la SHCP un monto aproximado de 43,579,800.0 miles de pesos, para el periodo 2014-2017.

Al respecto, se constató que en el PEF 2014 la Cámara de Diputados no aprobó en lo individual, recursos para este proyecto de inversión.



Posteriormente, el 3 de noviembre de 2014, la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto (DGPOP) envió a la Oficialía Mayor, ambas de la SCT, el oficio de liberación de la inversión con su dictamen respectivo, a efecto de que la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM) de la SCT estuviera en posibilidad de disponer de los recursos para el segundo proyecto, que se encontraba debidamente registrado y actualizado su registro en la cartera de proyectos de inversión en la SHCP, y que además contaba con suficiencia presupuestal en el PEF 2014.

Para el proyecto TAVMQ se autorizó la liberación de inversión para 2014 por un monto de 309,950.5 miles de pesos; importe que se distribuyó de la manera siguiente: a) Asesorías para la operación de programas por 4,364.0 miles de pesos, b) Servicios bancarios y financieros por 5,586.5 miles de pesos y c) Servicios relacionados con obras públicas por 300,000.0 miles de pesos.

En la Cuenta Pública 2014, se verificó que se reportaron erogaciones por 7,835.4 miles de pesos por el “Centro SCT de Querétaro”, de los 309,952.5 miles de pesos de la inversión liberada para ese año, en virtud de la suspensión del proyecto.

- “Liberación del Derecho de Vía Ferroviario 2014”. La SCT, en el PEF 2014, estimó de manera global un monto por 2,833,000.0 miles de pesos para ser ejercidos en proyectos correspondientes ubicados en diversas entidades federativas. En la Cuenta Pública 2014 se reportaron recursos ejercidos por 1,644,600.3 miles de pesos, en los cuales se incluyeron los erogados en el TAVMQ. Se verificó que se ejercieron 955,106.8 miles de pesos para dos actividades: (i) La contratación de servicios para la liberación de una parte de los derechos de vía que se requerirían, por un monto total de 43,486.1 miles de pesos (integrados por 10,439.7 y 33,046.4 miles de pesos ejercidos por la DGTFM y el Centro SCT Querétaro) y (ii) Adquisición de terrenos y bienes distintos a la tierra por 911,620.7 miles de pesos ejercidos por el Centro SCT Querétaro.

Se revisaron las facturas, las Cuentas por Liquidar Certificadas (CLC) y los reportes en Cuenta Pública de la SCT, y se constató lo siguiente:

EROGACIONES VINCULADAS CON EL TREN DE ALTA VELOCIDAD MÉXICO-QUERÉTARO EN  
2014  
(Miles de pesos)

| Proyecto de Inversión                              | Cuenta Pública |           |
|--|----------------|-----------|
|  | Original PEF   | Ejercido  |
| DGTFM  |                |           |
| Estudios de prefactibilidad                        | 6,244.8        | 7,763.8   |
| Apoyar el proyecto *                               | 0.0            | 7,835.4   |
| Liberación del derecho de vía ferroviario **       | 0.0            | 10,439.7  |
| Subtotal   | 6,244.8        | 26,038.9  |
| Centro SCT Querétaro                               |                |           |
| Liberación del derecho de vía ferroviario 2014 **  | 0.0            | 33,046.4  |
| Liberación del derecho de vía ferroviario 2014 *** | 0.0            | 911,620.7 |
| Subtotal   | 0.0            | 944,667.1 |
| Total  | 6,244.8        | 970,706.0 |

FUENTE: Elaboración con información elaborada por la SCT.

\* Se pagó el concepto de estudios de prefactibilidad.

\*\* Contratación de servicios para liberación del derecho de vía y se aprobaron 2,833,000.0 miles de pesos en el PEF de manera global para todas las entidades federativas.

\*\*\* Adquisición de terrenos y bienes distintos a la tierra.

Se comprobó que al cierre de 2014, el importe ejercido en los tres proyectos de inversión asociados con el TAVMQ fue de 970,706.0 miles de pesos, el cual coincidió con el presupuesto modificado; y como soporte de pago la dependencia presentó facturas por 59,085.3 miles de pesos que correspondieron a: 7,763.8 miles de pesos de los estudios de prefactibilidad, 7,835.4 miles de pesos de otros gastos para apoyar el proyecto y 43,486.1 miles de pesos por la prestación de servicios por concepto de los derechos de vía, y el resto por 911,620.7 miles de pesos de la liquidación de los predios mediante pago de cheques a los afectados por la liberación de los derechos de vía.

#### 5. Liberación del Derecho de Vía Ferroviario 2014 para el Proyecto Tren de Alta Velocidad México-Querétaro.

Con el objeto de verificar que los recursos por 911,620.7 miles de pesos fueron erogados y utilizados para el objetivo para el cual se autorizaron, se solicitó a la SCT la documentación comprobatoria y el soporte de los pagos a los beneficiarios de la liberación del derecho de vía, con los cuales se verificó lo siguiente:

- En la base de datos proporcionada por la SCT, se determinó que: (i) los 911,620.7 miles de pesos reportados como ejercidos en la Cuenta Pública 2014 correspondieron a un avance del 57.9% del pago total de la liberación de los derechos de vía y (ii) existió un importe pendiente de pago estimado en 663,036.0 miles de pesos, equivalente al 42.1%, con lo que se tenía un importe total por pagar estimado en 1,574,656.7 miles de pesos.
- Se constató que la SCT pagó 5,586.5 miles de pesos a la TESOFE, por el avalúo de algunos terrenos, correspondientes a derechos de vía, efectuados por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN).
- La SCT reportó que los recursos erogados en los derechos de vía se realizó se distribuyeron en los estados de Querétaro 93.1%, Hidalgo 3.9% y México 3.0%.

- Se revisaron 884 cheques expedidos en favor de las personas que cedieron sus predios para los derechos de vía por un valor de 579,861.3 miles de pesos, lo que representó el 63.6% del total de los recursos reportados como erogados por 911,620.7 miles de pesos en el TAVMQ, de lo que se verificó que el 100.0% de los cheques se emitieron de octubre a diciembre de 2014.

De acuerdo con la información sobre las acciones realizadas en 2015 sobre la liberación de los derechos de vía, así como de las erogaciones de enero a mayo de este año, la SCT informó que (i) solicitó a la empresa que contrató para liberar los derechos de vía, suspender las negociaciones con los afectados y, (ii) por conducto de su Unidad de Asuntos Jurídicos, definiría el procedimiento a seguir con los convenios de ocupación previa y contratos de promesa de compraventa ya firmados por los afectados, así como los pagados en 2014. A junio de 2015, aún no se había logrado contar con el 100.0% en la liberación de los derechos de vía del proyecto TAVMQ suspendido.

En respuesta a los avances en la auditoría presentados por este órgano de fiscalización en la reunión de presentación de resultados y observaciones preliminares, la SCT proporcionó los argumentos y justificaciones siguientes:

- La empresa contratada para la determinación de predios afectados proporcionó un universo de 1,852 predios involucrados sobre los que se iniciaría el proceso de liberación por derecho de vía.
- En 2014 sólo se logró acreditar con el expediente documental respectivo 471 predios que contaban con los títulos de propiedad o posesión de tierras ejidales para iniciar el proceso de liberación por derecho de vía.
- De los 471 expedientes, sólo en 439 de ellos se pagó el anticipo para la obtención de la “ocupación previa” de los mismos (referencia del 100.0% pagado en la base de datos proporcionada a la ASF), lo que no significó la total liquidación del valor de cada uno de los predios; mientras que los 32 restantes hasta el mes de mayo de 2015, se encontraban en proceso de la designación de notario o dictamen de factibilidad de la autoridad correspondiente.
- Los recursos estimados por 663,036.0 miles de pesos “pendientes por pagar” determinados por la ASF de la base de datos de los pagos efectuados, a julio de 2015, correspondieron a 343,104.6 miles de pesos de anticipos para la ocupación previa del predio en pequeña propiedad, y 319,931.4 miles de pesos que, al no haberse efectuado, finalmente fueron reintegrados y enterados a la Tesorería de la Federación el 28 y 30 de julio de 2015, con lo que se regularizó dicha situación.

Dichos recursos no habían sido erogados, toda vez que fue hasta el día 30 de enero de 2015 que se hizo oficial la suspensión del Proyecto del Tren de alta Velocidad México-Querétaro, y en virtud que se trataba de dos procesos diferenciados pero complementarios, proyecto de ejecución de obra y liberación de derecho de vía, fue que se iniciaron más tarde las gestiones de consulta para continuar con el proceso o suspenderlo en forma integral; en ese sentido, la Unidad de Asuntos Jurídicos y el Centro SCT Querétaro decidieron cancelar en el mes de mayo de 2015, las gestiones para la formalización de escrituración de los predios respectivos.

- De pretender llevar a cabo la conclusión del proceso de la liberación de derecho de vía del total del universo de los 1,852 predios determinados, se hubiera requerido disponer de un monto aproximado de 2,000,000.0 miles de pesos del erario público.
- La SCT iniciará las acciones y gestiones correspondientes para que los esfuerzos y valía de los estudios que motivaron el Proyecto del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro puedan ser capitalizados en un futuro, buscando mejores alternativas de inversión o reutilización; asimismo, por lo que respecta a los predios con los que cuentan con “convenios” o “contratos” de promesa de compra venta, la dependencia se reserva su ocupación hasta, en su caso, la reanudación del proyecto.

### ***Recuperaciones Operadas***

En el transcurso de la revisión se recuperaron recursos por 319,931.4 miles de pesos, con motivo de la intervención de la ASF.

### ***Resumen de Observaciones y Acciones***

Se determinó(aron) 1 observación(es) la(s) cual(es) fue(ron) solventada(s) por la entidad fiscalizada antes de la integración de este informe.

### ***Dictamen***

El presente se emite el 23 de septiembre de 2015, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría, la cual se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada y de cuya veracidad es responsable. Con base en los resultados obtenidos en la auditoría practicada, cuyo objetivo fue fiscalizar la gestión financiera, su financiamiento y los recursos erogados por 970,706.0 miles de pesos, en la etapa previa a la licitación final del proyecto del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro, no fue posible constatar el valor público generado y la consecución de los fines sociales y económicos proyectados, por la utilización de esos recursos, ni verificar la eficiencia y eficacia en su aplicación, debido a que el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, declaró la suspensión indefinida del proyecto del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro, por lo que, la Auditoría Superior de la Federación se abstiene de emitir una opinión al respecto.

No obstante lo anterior, se comprobó que los recursos fueron autorizados, ejercidos, registrados y presentados en la Cuenta Pública 2014 por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con la normativa.

### ***Apéndices***

#### ***Procedimientos de Auditoría Aplicados***

1. Verificar las características del proyecto del Tren Rápido Ciudad de México-Querétaro
2. Verificar el proceso de licitación y la suspensión indefinida del TAV México-Querétaro
3. Comprobar la indemnización por la cancelación del fallo, así como su registro

4. Verificar la fuente y utilización de recursos en la etapa previa del proyecto TAV México-Querétaro
5. Verificar el registro contable de las operaciones, así como su reporte en Cuenta Pública

*Áreas Revisadas*

La Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM) y el Centro SCT Querétaro, pertenecientes a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

*Comentarios de la Entidad Fiscalizada*

Es importante señalar que la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada para aclarar o justificar los resultados y las observaciones presentadas en las reuniones fue analizada con el fin de determinar la procedencia de eliminar, rectificar o ratificar los resultados y las observaciones preliminares determinadas por la Auditoría Superior de la Federación, y que se presentó a esta entidad fiscalizadora para los efectos de la elaboración definitiva del Informe del Resultado.