

TIPO DE REVISIÓN: DESEMPEÑO

Desempeño del Proyecto de Construcción
del Tren Interurbano México-Toluca

Número de auditoría:

368-DE

¿Por qué se practicó esta
auditoría?

CRITERIOS DE SELECCIÓN

En 2013, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizó el TIMT, a fin de contar con un transporte de pasajeros que comunique a la Ciudad de México con la Zona Metropolitana del Valle de Toluca con un monto previsto de inversión de 49,082.5 millones de pesos y una entrada en operación para 2018.

En 2014, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes inició con los procesos de contratación para la construcción del TIMT; sin embargo, durante el desarrollo del proyecto, se registraron retrasos, derivados de conflictos sociales con las comunidades afectadas, el desarrollo de juicios de amparo y la identificación de problemas geológicos y de construcción. Lo anterior, ocasionó paros y cierres de obras, modificaciones en los trabajos de ingeniería y ajustes en los trazos originales, por lo que, en 2018, tuvo que actualizarse el Análisis Costo-Beneficio del proyecto.

Ente fiscalizado

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

¿Qué se auditó?

El desempeño en la ejecución del proyecto de infraestructura ferroviaria del Tren Interurbano México-Toluca (TIMT), a fin de verificar el avance en su construcción. Para ello, la auditoría comprendió la revisión de la planeación, en términos de las proyecciones de demanda, los análisis de factibilidad técnica, legal, ambiental y económica, así como la rentabilidad y los riesgos asociados al proyecto; la supervisión y la ejecución de la obra.

UNIVERSO SELECCIONADO

0.0\$

MUESTRA AUDITADA

0.0\$

Principales resultados de la auditoría

En cuanto a la planeación, se identificó que la demanda estimada de 129,489 pasajeros diarios para diciembre de 2019 y de 280,688 usuarios en 2048, estuvo sobreestimada, ya que no se calculó bajo supuestos razonables, ni estuvieron debidamente justificados, lo que podría afectar la rentabilidad del proyecto.

En cuanto a la actualización del Análisis Costo-Beneficio (ACB), no se acreditó la atención de las recomendaciones de 2013, ni proporcionó los nuevos dictámenes sobre la opinión del dictaminador independiente de la construcción del TIMT, que permitieran comprobar que el proyecto continuaba siendo factible en la parte técnica, legal, ambiental y económica.

En materia de riesgos, se determinó que en el ACB 2013, sólo se definieron 3 riesgos generales, los cuales fueron insuficientes para un proyecto de la magnitud y características del tren, en el que hay factores ambientales, técnicos, legales y económicos, que podrían presentarse; posteriormente, en el ACB 2018, se incluyeron 37 riesgos, de los cuales 12 ya se habían materializado, a pesar de que 8 tenían probabilidades bajas y moderadas, lo que denota deficiencias en la planeación de los proyectos y, en consecuencia, en la valoración de los riesgos y en la cuantificación de la probabilidad de que se materialicen, así como de acciones efectivas para mitigarlos. Asimismo, se encontró que la SCT desconoció el efecto en los costos del proyecto, derivados de los riesgos que se materializaron.

Respecto de la supervisión, ninguno de los reportes generados por las empresas contratadas para realizar la supervisión de las obras contó con los elementos mínimos establecidos en los contratos suscritos, por lo que la información no estuvo homologada; además de que éstos sólo incluyeron el avance en términos monetarios, pero no el avance físico y, en consecuencia, se desconoció el desarrollo real de las obras, por lo que 1,464.7 millones de pesos, asignados a las empresas encargadas de la supervisión, no fueron administrados con eficiencia, eficacia y economía.

La deficiente gestión gubernamental de la SCT en la planeación y supervisión del proyecto contribuyeron a que se registraran problemas técnicos, legales, sociales y ambientales en todos los tramos de la obra que afectaron el desarrollo de los trabajos de construcción del tren, por lo que a 2018, en términos monetarios, ningún tramo estaba concluido, además los mayores retrasos estaban en el viaducto elevado, así como en el material rodante.



Asimismo, se determinó un aumento en los costos de 8,371.9 millones de pesos, 10.2% más respecto de los de 2013; además, se identificó un sobrecosto de inversión de 18,633.9 millones de pesos para la construcción de la infraestructura, ocasionado por los cambios en los trazos originales, problemas sociales, incorporación de técnicas y materiales no previstos, entre otros, y se identificó una disminución de 10,267.5 millones de pesos, en los costos de mantenimiento y operación, derivado de que no se consideraron 15 de los 30 trenes ya adquiridos, así como adquisiciones adicionales de material rodante.

De la revisión del Presupuesto de Egresos de la Federación 2020, se obtuvo que el Gobierno Federal destinará recursos para la ejecución del proyecto hasta 2022, por lo que el TIMT no estará listo para operar en 2020; por ello, la ASF estimó que, si el proyecto entrara en operación en 2022, se registraría una pérdida de 18,059.8 millones de pesos y si el tren entrara en operación en 2024, la pérdida estimada aumentaría a 37,740.3 millones de pesos; por lo tanto, se determinó que, si se continúa postergando la entrada en operación del TIMT, se dejarían de percibir beneficios y se comenzarían a generar costos de mantenimiento de la infraestructura ya existente.

Principales acciones emitidas

Con el fin de que la SCT implemente medidas correctivas para subsanar las fallas detectadas en la gestión del proyecto y preventivas para futuros proyectos, la atención de las 22 recomendaciones emitidas por la ASF se orienta a perfeccionar la planeación estratégica del TIMT, a fin de que se vuelva a actualizar el ACB del proyecto, con base en proyecciones de demanda realizadas bajo supuestos razonables y justificados, los nuevos costos y beneficios, cuantificados a partir de todas las variables que intervienen, así como que consideren la nueva entrada en operación del proyecto; se elaboren nuevos dictámenes sobre la factibilidad técnica, legal, ambiental y económica y se implementen mecanismos para la atención de las sugerencias emitidas en los mismos; se realice una evaluación de los riesgos que considere apropiadamente su probabilidad de ocurrencia y el impacto de materialización; se implementen mecanismos para que se realice adecuadamente la supervisión de las obras, con base en información homologada y que contenga el avance físico y financiero del proyecto, que permitan identificar los retrasos en la ejecución de las obras.

