

TIPO DE REVISIÓN: DESEMPEÑO

Efectos Sociales del Tren Interurbano
México-Toluca

Entes fiscalizados

SCT y ARTF

¿Qué se auditó?

El diseño de la vertiente social del Tren Interurbano México-Toluca (TIMT); la factibilidad social del proyecto; su beneficio social; la coordinación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) con los gobiernos de las entidades federativas; la atención de los efectos sociales negativos del tren; la administración de los recursos; la contribución del TIMT al desarrollo social, y la georreferenciación del trazo del proyecto.

Número de auditoría:

372-DE

¿Por qué se practicó esta
auditoría?

CRITERIOS DE SELECCIÓN

La auditoría se consideró importante, debido a que el Gobierno Federal reconoció que, a 2013, el servicio ferroviario de pasajeros estaba subutilizado, dado que sólo se contaba con el Tren Suburbano de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y algunos trenes de cobertura limitada, aspectos que condicionaban el potencial de este transporte, el cual no sólo debería contribuir al desarrollo económico, sino también a impulsar el desarrollo social.

En 2013, con el objetivo de crear un sistema de transporte ferroviario interurbano para el traslado de los habitantes de la Ciudad de México a Toluca, y viceversa, la SCT registró el proyecto del TIMT en la cartera de proyectos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) con una inversión inicial, en precios de 2018, de 49,082,511.3 miles de pesos.

UNIVERSO SELECCIONADO

N/A

MUESTRA AUDITADA

N/A

Principales resultados de la auditoría

En cuanto al diseño de la vertiente social del TIMT, la SCT careció de una valoración que definiera y dimensionara el problema público o asunto de interés en el que pretendió incidir con dicho proyecto, en el ámbito social. Asimismo, tanto la SCT como la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF) carecieron de una metodología para determinar la existencia de las condiciones sociales que justificaran el desarrollo del TIMT.

En lo correspondiente a la factibilidad social del proyecto, aun cuando el diseño normativo que enmarcó su desarrollo, en su vertiente social, establecía su elaboración, la secretaría no determinó la factibilidad social del TIMT, ni delimitó la zona de influencia del proyecto, lo que implicó que no se plantearan acciones para mitigar los posibles efectos durante su ejecución y operación.

Por lo que se refiere a la identificación del beneficio social del TIMT, la dependencia careció de la metodología correspondiente y, por tanto, no definió dicho beneficio.

La SCT se coordinó con los gobiernos de la Ciudad de México y del Estado de México, para el desarrollo del TIMT; sin embargo, no precisó las acciones concretas a realizar, en conjunto, para mitigar los efectos sociales negativos del TIMT.

En lo referente a la atención de los efectos sociales del TIMT, la dependencia, durante la construcción del proyecto, identificó 1,077 afectaciones en propiedades comunales, ejidales, invadidas, privadas, estatales y federales, que abarcaron una superficie de 233,490.7 m²; sin embargo, no previó los efectos sociales negativos relacionados con los conflictos ocurridos por dichas afectaciones, ni las "medidas de mitigación social" a realizar, lo cual provocó incrementos en los costos del tren, reubicación del trazo y una mayor inversión de recursos económicos, de equipos y fuerza de trabajo.

En la administración de los recursos financieros, la secretaría no acreditó los recursos ejercidos para las actividades de mitigación social, respecto de los 4,349.6 millones de pesos transferidos al Gobierno de la Ciudad de México, para desarrollar el proyecto.

Respecto de la contribución del TIMT en el desarrollo social, la SCT no definió indicadores y metas para valorar en qué medida el tren impulsaría y fomentaría dicho desarrollo.

En cuanto a la georreferenciación del trazo del TIMT, la SCT no sustentó los criterios sociales implementados para definir el trazo y las estaciones del tren y, debido a que no se diagnosticaron sus efectos sociales, el trazo fue modificado, sin acreditar el costo que implicó, ni las causas por las que la dependencia no analizó las condiciones sociales de la población que habitó los municipios y alcaldías por donde pasará el TIMT.

Principales acciones emitidas

- Elaborar el diagnóstico en el que se defina el problema o asunto de interés en el que se pretende incidir, en el ámbito social, con la construcción y operación del Tren Interurbano México-Toluca.
- Verificar y documentar la existencia de las condiciones sociales que justifiquen el desarrollo del TIMT y, en su caso, tomar las medidas que se requieran para cumplir con ello.
- Disponer del estudio de factibilidad social del TIMT, en el que se identifiquen los efectos sociales generados por su construcción; se definan las acciones para mitigar los riesgos sociales, con base en un diagnóstico; se consideren las externalidades vinculadas a la ejecución y operación del tren, y se delimite la zona de influencia de la obra.
- Identificar el beneficio social para la población que habita en las zonas aledañas al proyecto.
- Asegurar el cumplimiento de los compromisos asumidos, en materia social, en los convenios de coordinación suscritos con los gobiernos de la Ciudad de México y del Estado de México.
- Mitigar los efectos sociales negativos del proyecto, con base en el diagnóstico de éstos.
- Establecer los criterios, indicadores y metas para evaluar la contribución del TIMT al desarrollo social.

