

Ciudad de México a 26 de junio del 2021

Solicitud de Información

El Universal

Preguntas:

1.-¿Por qué se decidió dar a las empresas adjudicatarias del Tramo 1, 2 y 3 del Tren Maya 28 meses para concluir en su totalidad la construcción de la Vía Férrea, incluyendo la elaboración del Programa Ejecutivo, en lugar de los 36 meses que la mayoría de las empresas consultadas por Fonatur y sus asesores consideraron un plazo adecuado para la construcción de un Tramo siempre en caso de que no hubiera retrasos? Las obras se inauguraron menos de un mes después de su adjudicación. ¿No es poco tiempo para la elaboración de un proyecto ejecutivo? ¿Pueden estos plazos comprometer la integridad del proyecto?

Fonatur, de conformidad con la normatividad aplicable, realizó las actividades y medios preparatorios para el inicio de cada procedimiento de contratación, como fue el caso de la investigación de mercado, cuyo propósito constató la existencia de contratistas calificados a nivel nacional e internacional, y la manifestación expresa de los ofertantes de atender la complejidad y magnitud de las obras.

Como se desprende de la información pública de cada uno de los procedimientos de contratación y por así convenir a Fonatur a fin de asegurar la calidad y plazos de ejecución comprometidos; los contratos corresponden a “proyectos integrales”, es decir, incluyen desde el desarrollo del proyecto ejecutivo hasta la construcción de la vía férrea, situación expresamente prevista en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y su Reglamento.

Las empresas que resultaron adjudicadas presentaron programas de obra con un compromiso de terminación en 28 meses después de analizar a detalle la viabilidad de su desarrollo con un plan específico de frentes de trabajo.

Respecto al arranque de las obras, es norma habitual en este tipo de contratos que el proyecto ejecutivo se vaya presentando por entregas parciales que permitan iniciar



con las actividades previas. Sin duda alguna, los trabajos están siendo realizados bajo estándares de calidad internacionales para garantizar la calidad y seguridad de estos.

2.-Las empresas consultadas por Fonatur y sus asesores añadieron varios riesgos a los planteados por la Administración. Entre ellos se incluye el de “Terminación anticipada por motivos políticos”. Pero dicho riesgo no se analizó en los talleres de riesgo de octubre 2019 bajo el argumento que no es cuantificable ni se incluyó en el Análisis Costo Beneficio presentado ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. ¿Qué garantías se les dio a las empresas frente a este riesgo? ¿No es más oneroso el pago reflejado en el anexo “Pagos por Terminación por incumplimiento de la Entidad Contratante o si la terminación obedece a razones de interés general o que la necesidad de requerir el servicio se haya extinguido” que en otras ocasiones? ¿Por qué se decidieron a no analizar dicho riesgo ni incluirlo en el Análisis Costo Beneficio?

Es necesario precisar que los riesgos presentados en el Análisis Costo-Beneficio (ACB) constituyen un resumen de los más relevantes en términos de probabilidad de ocurrencia e impacto. De esta manera, esta sinopsis proviene de la lista detallada de los analizados en el taller de riesgos del Proyecto.

Como se ha mencionado, el diseño y construcción de los tramos del Tren Maya están dentro del marco legal y administrativo de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, su Reglamento y disposiciones aplicables, el cual establece los mecanismos e instrumentos para garantizar la correcta ejecución de los contratos, así como los mecanismos de resolución ante situaciones de terminación anticipada.

3.-Fonatur ha bloqueado hasta 2026 el acceso público al resultado del contrato “Asesoría técnica en el programa maestro, preselección de trazo y estimación de demanda del Tren Maya”, que fue adjudicado directamente por 23 millones de pesos a Steer Davies & Gleave, ya que su información podría generar “especulaciones con respecto al funcionamiento del Tren Maya” y afectar “la viabilidad del proyecto”. Pero parte de los entregables en poder de El Universal dicen que, en su Año Base, el Tren Maya solamente atraería a un 17% de todos los pasajeros y un 6% de la carga, y se especifica que solo atraería un 7% de la población local. Dicha información no fue incluida en las secciones principales Análisis Costo Beneficio, sino que solo se incluyeron una serie de metas y escenarios posibles. ¿Por qué decidió excluirse estos comentarios e información del Análisis Costo Beneficio? ¿Por qué solo incluir metas y pronósticos?



Es oportuno mencionar que la elaboración de los Análisis de Costo Beneficio para el Tren Maya se hizo de conformidad con los Lineamientos establecidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y documentos normativos aplicables, en los cuales se establecen como parte de los criterios para su aprobación, el cálculo de indicadores de rentabilidad.

En este sentido, el Proyecto demostró ser socialmente rentable con base en los pasajeros y carga que migrarán al nuevo modo de transporte, mismos que provienen de las estimaciones del estudio de demanda del Proyecto.

Por lo anterior, es relevante mencionar que, con base en literatura internacional y otros proyectos ferroviarios similares, se incluye en la demanda de pasajeros una curva de aprendizaje de manera que en el primer año solo se captura el 50% de la población que migraría, y hasta 2027 se considera que se capture el 100% de la población que migraría al nuevo modo de transporte. En el caso de la carga, se incluye un factor logístico para reflejar los incrementos de eficiencia del Tren de forma paulatina hasta 2029.

4.-En la versión del Análisis Costo Beneficio entregada a Fonatur en noviembre de 2019 por PWC, se incluye una sección titulada Alternativas de Trazo, en la que se evaluaban diferentes opciones para la ruta del tren. Consta de 59 páginas y contiene algunas dudas sobre determinados tramos y zonas, así como comentarios de alternativas y soluciones. Dicha sección, completa, se eliminó de la versión final del documento. ¿Por qué se decidió eliminar dichas páginas? ¿No es dar una información incompleta a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público?

En los meses de marzo a diciembre de 2020, de manera periódica se llevaron a cabo una serie de reuniones con la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con el objetivo de dar a conocer los avances sobre el Análisis Costo Beneficio y estudios asociados, lo que permitió obtener una retroalimentación oportuna para el fortalecimiento de la evaluación socioeconómica.

Por ello, la sección de Análisis de Alternativas de Solución se realiza para solventar una problemática y/o atender una necesidad, donde se comparan diversos atributos incluyendo un análisis económico.

En este marco, y de conformidad con los Lineamientos para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de programas y proyectos de inversión, se observó que la estructura correcta del análisis es utilizar como base la alternativa



de trazo correspondiente al estudio de demanda; misma que cuenta con información necesaria para el análisis económico y mantener la comparación de alternativas de tracción.

Por ello, la versión actualizada del análisis costo beneficio fue presentada como parte de la solicitud de registro en cartera obteniendo clave de cartera en enero de 2020.

5.-Si según la ley la Secretaría de Hacienda debe analizar “la evaluación costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión” para ver que “dichos programas y proyectos son susceptibles de generar, en cada caso, un beneficio social neto bajo supuestos razonables”, ¿la eliminación de información no favorable no invalida o atenta contra dicha legislación? ¿Podrían argumentar su respuesta?

Como se mencionó anteriormente, el Análisis de Costo Beneficio para el Tren Maya fue realizado en apego a los *Lineamientos para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de programas y proyectos de inversión*. En este sentido, el contenido de sus secciones refleja la retroalimentación recibida sobre la correcta estructura e información contenida en la evaluación socioeconómica, además que de la información relevante asociada al proyecto se compartió oportunamente con las autoridades correspondientes.

