



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Gaceta Parlamentaria

Año XVIII

Palacio Legislativo de San Lázaro, viernes 13 de marzo de 2015

Número 4234-I

CONTENIDO

Informes

De la Comisión Especial para revisar el proceso de licitación, emisión de fallo y su cancelación, para la construcción del Tren México-Querétaro

Anexo I

Viernes 13 de marzo



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

**COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN,
EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA
CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.**

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 27 de febrero de 2015.

Dip. Fed. Manlio Fabio Beltrones Rivera
Presidente de la Junta de Coordinación Política
de la H. Cámara de Diputados, LXII Legislatura.
Presente.

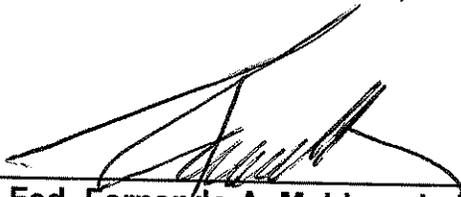
Por medio del presente ocuro, y en cumplimiento a lo establecido por los artículos; 31, 33, 34 numeral 1, fracción c), 39 numeral 1 y 42 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; artículos 205, 207 y 208 del Reglamento de la Cámara de Diputados; y resolutivos Quinto y Sexto del "ACUERDO DE LA JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA POR EL QUE SE PROPONE LA CREACIÓN DE UNA COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DEL FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO", presento ante este órgano de gobierno de la H. Cámara de Diputados, los siguientes documentos:

- Informe de Resultados de la Comisión Especial.
- Voto particular del Diputado Federal Ricardo Mejía Berdeja (MC).
- Razonamiento del voto del Diputado Federal Antonio Steffan Cuéllar (PVEM).

Hago de su conocimiento que el Informe de Resultados fue aprobado por la Comisión Especial en su Segunda Reunión Ordinaria, misma que se llevó a cabo el pasado jueves 26 de febrero del año en curso, en las instalaciones de éste Palacio Legislativo de San Lázaro, por lo que ha sido cumplido a cabalidad el objeto de la Comisión Especial, en términos del Acuerdo de la JUCOPO por el cual fue creada.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE,


Dip. Fed. Fernando A. Maldonado Hernández
Presidente de la Comisión Especial.

JUNTA DE COORDINACIÓN
POLÍTICA

2015 FEB 27 11:59:02





LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

Dip. Fed. Manlio Fabio Beltrones Rivera
Presidente de la Junta de Coordinación Política
De la H. Cámara de Diputados de la LXII Legislatura
Presente.

El Pleno de la H. Cámara de Diputados, con fecha 2 de diciembre de 2014, aprobó el Acuerdo de la Junta de Coordinación Política por medio del cual se crea la *Comisión Especial para revisar el proceso de licitación, emisión del fallo y su cancelación para la construcción del Tren México-Querétaro*. La misma debe rendir informe de resultados a más tardar el 31 de marzo de 2015.

I. FUNDAMENTO LEGAL.

En cumplimiento a lo establecido por los artículos 49, 50, 70 y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 31, 33, 34 numeral 1, fracción c), 39 numeral 1 y 42 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 205, 207 y 208 del Reglamento de la Cámara de Diputados, esta Comisión Especial emite su informe de resultados al tenor de los siguiente antecedentes y consideraciones:

II. ANTECEDENTES.

DE LA "COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DEL FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO".

1.- El Acuerdo por medio del cual se crea la *Comisión Especial para revisar el proceso de licitación, emisión del fallo y su cancelación para la construcción del Tren México-Querétaro*, establece lo siguiente:

"ACUERDO DE LA JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA POR EL QUE SE PROPONE LA CREACIÓN DE UNA COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN,



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

EMISIÓN DEL FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO – QUERÉTARO.

De conformidad con las facultades establecidas en los artículos 34, numeral 1, inciso c), y 42 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 205 y 207 del Reglamento de la Cámara de Diputados y

Considerando

- I. Que la Ley Orgánica del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos prevé en su artículo 34, facultar a esta Junta de Coordinación Política a proponer la conformación de comisiones especiales. Por su parte, el artículo 42, señala que el Pleno de la Cámara de Diputados podrá acordar la constitución de comisiones especiales cuando se estime necesario para hacerse cargo de un asunto específico.*
- II. Que el artículo 205 del Reglamento de la Cámara de Diputados precisa que la Junta de Coordinación Política puede constituir comisiones especiales para la atención de las funciones constitucionales y legales, que no seas competencia de una comisión ordinaria. Asimismo, su artículo 207 señala que las comisiones especiales son órganos colegiados que se encargaran de atender los asuntos específicos que se les encomiendan.*
- III. Que el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, llevó a cabo la licitación pública internacional abierta número LO-009000988-155-2014 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 del tren de alta velocidad México, DF-Santiago de Querétaro, Querétaro.*
- IV. Que dicha licitación pública finalizó el 3 de noviembre pasado con la emisión del fallo respectivo, el cual fue a favor de la empresa china Railway Construction Corporation, y el 6 de noviembre, tres días después, el Ejecutivo Federal anunció que se dejaba sin efecto dicho fallo, instruyendo al Secretario del ramo a reponer el procedimiento de licitación con una nueva convocatoria.*
- V. Que el proyecto citado representa una de las obras de infraestructura en comunicaciones y transportes más importantes de la presente administración federal, ya que sus efectos repercutirán sustancialmente en el desarrollo económico y la movilidad de los habitantes de la zona centro del país.*
- VI. Que derivado de lo anterior y al ser un tema de gran trascendencia nacional, tanto legisladores como ciudadanía en general, han expresado un sin fin de inquietudes e interrogantes en relación con el proceso de licitación comentado, por el fallo emitido, y cuanto más por su cancelación, ya que al día de hoy no se conocen con certeza las motivaciones fundadas del fallo a favor de la compañía estatal china, su cancelación, así como las consecuencias que se generan por dicha decisión.*



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

Por lo expuesto y fundado, la Junta de Coordinación Política propone al Pleno el siguiente:

Acuerdo

Primero. Se crea la Comisión Especial para revisar el proceso de licitación, emisión del fallo y su cancelación, para la construcción del tren México- Querétaro.

Segundo. El objeto de la Comisión Especial será el que señala su denominación, y para su cumplimiento podrá allegarse de la información que considere pertinente, así como reunirse, cuando lo estime necesario, previo acuerdo de la Junta de Coordinación Política, con las autoridades competentes responsables y desempeñar cualquier otra acción, de conformidad al marco normativo aplicable.

Tercero. La Comisión contará con las atribuciones legales y los apoyos administrativos que sean necesarios para cumplir su objetivo; estos últimos serán aprobados por el Comité de Administración.

Cuarto. La Comisión quedará integrada con 8 miembros designados por los grupos parlamentarios a través de sus coordinadores, conforme a la siguiente representación:

Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional: 2 integrantes.

Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional: 1 integrante.

Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática: 1 integrante.

Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México: 1 integrante.

Grupo Parlamentario del Movimiento Ciudadano: 1 integrante.

Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo: 1 integrante.

Grupo Parlamentario del Partido Nueva Alianza: 1 integrante.

Quinto. La Comisión adoptará sus resoluciones por consenso, en caso de no alcanzarse éste, se tomarán mediante el sistema de voto ponderado de sus integrantes.

Sexto. La Comisión presentará su informe de resultados a más tardar el 31 de marzo de 2015 y cumpliendo este plazo se extinguirá.

Séptimo. Comuníquese y publíquese en la Gaceta Parlamentaria.

Transitorios

Único. El presente acuerdo entrará en vigor al momento de su aprobación por el Pleno.

Dado en el Recinto Legislativo de San Lázaro, al primer día del mes de diciembre 2014.”

2.- La Junta de Coordinación Política de la H. Cámara de Diputados, con fecha 3 de diciembre de 2014 aprobó la integración de esta Comisión Especial, la cual quedó constituida de la siguiente manera:



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

Diputados:

Presidente.	Dip. Fernando Alfredo Maldonado Hernández	PRI
Integrantes.	Dip. Lilia Aguilar Gil	PT
	Dip. José Angelino Caamal Mena	PANAL
	Dip. Antonio Cuéllar Steffan	PVEM
	Dip. Cristina González Cruz	PRI
	Dip. Ricardo Mejía Berdeja	MC
	Dip. Juan Carlos Muñoz Márquez	PAN
	Dip. Roberto Carlos Reyes Gámiz	PRD

3.- Esta Comisión Especial se instaló el 9 de diciembre de 2014 en el Salón Protocolo del edificio "A", del Palacio Legislativo de San Lázaro. Se designó al Mtro. Juan Marcos Fierro Correa como Secretario Técnico y se concedió a los Integrantes de la Comisión Especial un plazo de 48 horas para presentar proposiciones para conformar el Programa de Trabajo de la Comisión Especial.

4.-, La Secretaría Técnica de la Comisión Especial, entre los días 10 y 11 de diciembre de 2014 recibió las opiniones de todos los integrantes para conformar el Programa de Trabajo. Se propusieron los términos generales, objetivos y orientaciones estratégicas, así como las actividades que debería realizar la Comisión Especial.

5.- El Diputado Presidente de la Comisión Especial, conforme a las acciones del Programa de Trabajo, mediante oficio de fecha 12 de diciembre, solicitó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes todos los documentos relativos a la licitación del Tren México-Querétaro generados y recibidos por dicha dependencia, durante las fases de pre-bases; licitación (convocatoria, bases, estudios de mercado, entre otros); proceso deliberativo que condujeron a dictar el fallo por el cual se adjudicó la obra pública. La solicitud incluyó, de manera enunciativa más no limitativa, los siguientes:



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

a) Documentación del proceso de licitación

- 1 Compromiso CG-094 "Apoyar el proyecto del tren rápido Querétaro-Cd. México"
- 2 Trece medidas anunciadas en el mensaje a la nación
- 3 Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018
- 4 Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018
- 5 Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018
- 6 Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018
- 7 Acuerdos con Estados
- 8 Acuerdos con Concesionarios de transporte de carga
- 9 Autorización para estudios de pre factibilidad
- 10 Recursos 2014 para estudios de pre factibilidad
- 11 Autorización para el desarrollo del proyecto
- 12 Recursos 2015 para el desarrollo del proyecto
- 13 Autorización Plurianual
- 14 Suficiencia presupuestaria
- 15 Manifestación de Impacto Ambiental
- 16 Investigación de Mercado para el Proceso de Licitación
- 17 Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas LOPSRM) y su Reglamento (RLOPSRM)
- 18 Publicación de la Pre convocatoria
- 19 Entrega de información a empresas registradas para la licitación
- 20 Testigo Social (designación y testimonio)
- 21 Publicación de la Convocatoria
- 22 Visita al sitio



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Informe de resultados.

- 23 Juntas de Aclaraciones
- 24 Presentación y apertura de propuestas
- 25 Acuerdo de Colaboración con el Ministerio de fomento de España
- 26 Propuesta del consorcio China-México
- 27 Contratos de las empresas que conforman el consorcio (China Railway Construction, CSR, GIA+A, Prodemex, GHP y Constructora Teya)
- b) Documentación del fallo de la licitación.**
 - 28 Acta de Fallo
 - 29 Evaluación de la Propuesta
- c) Documentación de la cancelación del fallo**
 - 30 Oficio de no firma del contrato
 - 31 Cancelación del fallo
 - 32 Revocación del fallo
 - 33 Propuesta de indemnización y/o pago de daños y perjuicios al consorcio ganador de la Licitación

6.- La Comisión Especial, con fecha 15 de diciembre de 2014, llevó a cabo reunión de trabajo con la Subsecretaria de Transporte, Lic. Yuriria Mascott Pérez y con el Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal, C.P. Pablo Suárez Coello. En dicha reunión se entregó a esta Comisión Especial la información consistente en 26 carpetas y versión electrónica de las mismas. También se dio respuesta a las preguntas formuladas por parte de los integrantes de esta Comisión Especial.

A continuación se reseña lo más relevante de la reunión de trabajo:

El Diputado Fernando A. Maldonado Hernández, Presidente de la Comisión Especial, informó a los presentes sobre los objetivos de la reunión de trabajo, los cuales fueron: a) recibir los documentos solicitados por el pleno de la Comisión, relacionados con el objeto de su creación; b) conocer, de voz de los funcionarios encargados del proceso de la licitación, las actuaciones que culminaron con la recomendación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al Ejecutivo



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Informe de resultados.

Federal de no firmar el contrato de adjudicación de la obra al consorcio ganador y reponer el procedimiento de licitación.

La Subsecretaria de Transporte señaló que se entregaba en ese acto la documentación solicitada por el pleno de la Comisión Especial. Acto seguido, realizó un breve preámbulo de los antecedentes del proyecto del tren México-Querétaro, el cual tiene su fundamento en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, 2013-2018, como ha quedado señalado.

La Subsecretaria comentó también que dentro de los objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, se contempló el relanzamiento de los trenes de pasajeros, con una inversión de poco más de 100 mil millones de pesos; los proyectos de tren ligero y extensión del Transporte Colectivo Metro, con más de 75 mil millones de pesos de inversión; obras para los ferrocarriles de carga que mejorarán la distribución modal de mercancías en nuestro país y proyectos de autobuses confinados en la región Lagunera, Tijuana y Mérida.

En el mismo sentido, la Subsecretaria realizó los siguientes comentarios: ***“En materia de trenes de pasajeros el diagnóstico fue evidente, en el país sólo se cuenta con el tren suburbano en la zona metropolitana de la ciudad de México y algunos trenes turísticos, por lo que el Presidente de la República, Licenciado Enrique Peña Nieto, decidió dar un impulso a este medio de transporte que tiene diversos beneficios, entre otros:***

- ***Reduce el tiempo de traslado a las personas;***
- ***Disminuye los niveles de contaminación y costo de construcción y mantenimiento de las vialidades;***
- ***Contribuye a mejorar la seguridad del pasajero y a la disminución de los accidentes; y***
- ***Permite una planeación más adecuada del crecimiento urbano.***

En este sentido, el programa de infraestructura previó como proyectos para relanzar los trenes de pasajeros interurbanos los de México-Toluca, México-Querétaro y el Transpeninsular.”

Señaló que desde el mes de abril de 2013, en el Foro para el Plan Nacional de Desarrollo y en el Quinto Congreso Nacional de Transporte, se dieron a conocer los datos del proyecto, tales como trazo, longitud, demanda, características de los trenes, velocidad, frecuencia, pendientes y gradientes, entre otros; en junio, de 2013



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Informe de resultados.

durante la Reunión Nacional de Comunicaciones y Transportes organizada por la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, en Mérida Yucatán se continuo con la difusión de las características del proyecto; en octubre del 2013 se continuó presentándose en el Segundo Encuentro Internacional sobre Ferrocarriles, en la Facultad de Ingeniería de la UNAM así como en noviembre del 2013, durante el 27º Congreso de Ingenieros Civiles de México.

Señaló que, en razón del monto del contrato, se trató de una licitación pública internacional abierta para el otorgamiento de un contrato mixto de obra pública para elaborar el proyecto ejecutivo definitivo, la construcción, suministro, puesta en marcha, operación y mantenimiento de tres elementos centrales del tren: una vía férrea, material rodante, así como equipos y sistemas y demás componentes del proyecto. Manifestó también que se solicitó a la Unidad de Normatividad de Contrataciones de la Secretaría de la Función Pública, la designación de un testigo social. En ese sentido, la Unidad de Normatividad de Contrataciones de la Secretaría de la Función Pública designó como Testigo Social al ingeniero Humberto Santillana Díaz.

Enfatizó que, para la asesoría en la evaluación de las propuestas, se contó con la participación de INECO (Ingeniería y Economía del Transporte), empresa de clase mundial, con más de 40 años de experiencia, con especialidad en la realización de estudios y proyectos de transporte de trenes de alta velocidad y resaltó que:

- El consorcio hispano-saudí Al Shoula Group, presidido por Ineco, construye el nuevo corredor ferroviario de alta velocidad que unirá La Meca con Medina.
- Capita Symonds - Ineco JV preparará los diseños preliminares para la ruta a través de Warwickshire y Staffordshire, y la conexión con la línea West Coast Main.
- Participa en la planificación, diseño, desarrollo tecnológico e implantación de la red de alta velocidad española, con el fin de lograr el sistema ferroviario más seguro y eficiente.
- Lleva a cabo la modernización de las líneas de metro CPTM de São Paulo, prestando servicios de project management y de apoyo técnico.
- Participa en el diseño y construcción de la red de estaciones de alta velocidad acordes a la tecnología y majestuosidad del tren más moderno y avanzado del mundo en España.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Informe de resultados.

- Participa en los servicios de consultoría, supervisión y control de las obras del tramo central, consistentes en la adaptación de la antigua línea convencional a la alta velocidad.
- Junto a Egir Rail e IPZ, coordinan el proyecto de modernización y renovación de 80,5 kilómetros de línea ferroviaria en Croacia.
- Ha colaborado en la implantación de la red de alta velocidad española, participando activamente tanto en su planificación y diseño como en el desarrollo de las líneas más importantes.

Asimismo, presentó un video que mostró las ventajas del proyecto, tales como:

- a) Sería el primer tren de alta velocidad del continente americano.
- b) Sería la primera etapa de una red ferroviaria que conecte la capital con el Bajío y, posteriormente con las ciudades de Guadalajara y Monterrey.
- c) Conectaría a la ciudad de México con la ciudad de Querétaro en un tiempo estimado de 58 minutos, ello con el objetivo de mejorar la calidad de vida de 27 mil usuarios diarios, quienes se ahorrarían 4 horas de viaje redondo, tiempo que pueden dedicar a la familia, al estudio, al deporte, a la diversión o actividades productivas.
- d) Se incrementaría la seguridad vial.
- e) Mejoraría la calidad del aire, pues dejarían de transitar vehículos que se estima emiten 95 mil toneladas de dióxido de carbono a la atmósfera.
- f) Se aprovecharía la infraestructura del tren suburbano.
- g) Se impulsaría la competitividad económica.
- h) Se crearían más de 60 mil empleos en la etapa de construcción.

Continuando con la reunión de trabajo, el Diputado Presidente de la Comisión Especial, dio paso a la intervención del C.P. Pablo Suárez Coello, Director General del Transporte Ferroviario y Multimodal, quien presentó cada uno de los documentos requeridos por la Comisión Especial, y entregó un tanto físico y en una USB los documentos con la información a cada uno de los diputados integrantes de la Comisión Especial.

Como parte del Orden del Día, los diputados integrantes de la Comisión Especial hicieron diversas preguntas a fin de conocer de voz de los funcionarios públicos los pormenores del proceso objeto de esta Comisión.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Informe de resultados.

Intervinieron los diputados y diputadas Cristina González Cruz (PRI), Rafael Acosta Croda (PAN), Roberto Carlos Reyes Gámiz (PRD), Antonio Cuellar Steffan (PVEM), Ricardo Mejía Berdeja (MC), Lilia Aguilar Gil (PT), y José Angelino Caamal Mena (PNA).

Los temas que se abordaron en la sesión de preguntas-respuestas fueron: La legalidad del proceso licitatorio; la emisión del fallo; la determinación de no firmar el contrato respectivo; el posible daño al erario público por la decisión de no firmar el mismo con el Consorcio que presentó la única propuesta; la presencia de la empresa del Grupo Higa en el Consorcio ganador y su posible tráfico de influencias entre el señor José Armando Hinojosa y el Presidente de la República; conocer sobre las empresas de la República Popular de China que son parte del Consorcio; contar con información de las empresas que solicitaron prórroga para presentar propuestas y el por qué no se les concedió dicha prórroga; la repercusión que tuvieron los cuestionamientos de diversos Senadores en el marco de la Comparecencia del Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ante la colegisladora; la conformación del Consorcio y su sustento legal; la intervención en el proceso de licitación y emisión del fallo de la empresa INECO; las medidas de transparencia que se tomaron en las diferentes etapas de la licitación y sobre el viaje que efectuó el Titular de la SCT a la República Popular de China.

7.- Con fecha 19 de diciembre de 2014, se dio a conocer a la presidencia de la Comisión Especial por parte de la Junta de Coordinación Política de la H. Cámara de Diputados, la sustitución del Diputado Federal Juan Carlos Muñoz Márquez, por el Diputado Federal Rafael Acosta Croda como integrante, a solicitud del Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

8.- La Comisión Especial celebró su Primera Reunión Ordinaria el día 22 de diciembre de 2014, en la cual se aprobó el Acta de la Primera Reunión de Trabajo y el Programa de Trabajo. Durante la reunión se concedió el espacio para que sus integrantes hicieran comentarios en relación a la reunión de trabajo que se sostendría ese mismo día con el Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

9.- La Comisión Especial, en esa misma fecha llevó a cabo una reunión de trabajo con el Secretario de Comunicaciones Transportes con la finalidad de abundar en el tema y dar respuesta a las preguntas de los integrantes de esta Comisión Especial.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

El Secretario expuso en dicha reunión que, los métodos utilizados para garantizar la cabal transparencia y legalidad del proceso de licitación fueron:

- a) La publicación de las pre bases de la convocatoria y la publicación de la licitación en el sistema COMPRANET, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 31 y 32 de la LOPSRM. Este documento se difundió también en la página web de la Secretaría www.sct.gob.mx;
- b) La publicación de las juntas de aclaraciones, conforme a lo dispuesto por el artículo 35 de la LOPSRM, presentación y apertura de proposiciones, el fallo correspondiente y la no firma del contrato, documentos todos ellos que fueron difundidos por el sistema COMPRANET y en la página web de la Secretaría www.sct.gob.mx;
- c) Se contó con el apoyo de INECO, empresa de clase mundial, quien cuenta con amplia experiencia en trenes de alta velocidad y que apoyó a la Secretaría a calificar y emitir el dictamen de fallo del proceso de licitación;
- d) Se contó con la presencia del testigo social, nombrado por la Secretaría de la Función Pública mediante oficio UNCP/309/BMAACP/0664/2014, de fecha 12 de agosto de 2014, quién en su informe final hizo constar la legalidad y transparencia de todas las etapas del proceso;
- e) Se emitió el fallo mediante evento público; y
- f) Finalmente señaló que no existió inconformidad alguna contra ninguna etapa del proceso y emisión del fallo.

Respecto a las preguntas realizadas por miembros de la Comisión Especial, del por qué no se dio la firma del contrato, el Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes aclaró que ante las inquietudes políticas y técnicas del proyecto se consideró que existía un riesgo y la posibilidad de un freno para el desarrollo del proyecto. Esto provocado por las manifestaciones emitidas en los medios y foros legislativos. En este marco, la Secretaría analizó que de seguir adelante con la firma del contrato, había el riesgo de sufrir pérdidas económicas considerables, debido que el Consorcio ganador, como cualquier empresa, ante los posibles retrasos o incumplimientos contractuales, realizaría reclamos por los tiempos perdidos, tanto de mano de obra como de maquinaria. Por esto, refirió el Secretario que se consideró necesario, para proteger los intereses del Estado Mexicano, optar por no



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

firmar el contrato con fundamento en el artículo 47, párrafo cuarto de la Ley de Obra Pública y Servicios Relacionadas con las Mismas y convocar a una nueva licitación.

En respuesta a preguntas de miembros de la Comisión sobre la participación de la Secretaría de la Función Pública y de otras Dependencias para darle certidumbre legal al proyecto, comentó que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) autorizó el Análisis Costo Beneficio elaborado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con base en el anteproyecto ejecutivo y autorizó los recursos necesarios para poder licitar. Comentó que se tendría que actualizar el presupuesto para poder realizar la segunda licitación. Adicionalmente, informó que la SHCP valoró también el crédito ofrecido en la propuesta por el Eximbank de China. La Secretaría de la Función Pública, por su parte, acompañó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la revisión de todas las etapas del procedimiento y respondió consultas en apego a la normatividad correspondiente, mismas que fueron incorporadas en el proceso de licitación y que obran en los documentos que se entregaron a esta Comisión Especial.

Advirtió de los riesgos que de no llevar a cabo el proyecto del Tren de Alta Velocidad en una segunda convocatoria, por los beneficios que se dejarían de obtener en el empleo, derrama económica y bienestar de la población.

Respecto al cuestionamiento de si hubo o no conflicto de intereses, manifestó que en su opinión no hubo conflicto de interés y que este solo se hubiese presentado en el momento en que la Secretaría o algún funcionario de esta, hubiesen manifestado algún interés personal por ayudar a las empresas integrantes del consorcio encabezado por la empresa más importante de infraestructura de China. A mayor abundamiento mencionó que la Secretaría tuvo conocimiento de los integrantes del Consorcio hasta el momento de la entrega de la propuesta, la cual tuvo lugar el día 15 de octubre de 2014.

En el caso de Grupo Higa, manifestó que la Secretaría ha firmado dos contratos, de acuerdo a la normatividad aplicable; que es una empresa que lleva más de 30 años en el mercado y ha trabajado tanto para el gobierno federal, estatal y municipal, así como para servidores públicos de los tres partidos políticos preponderantes (PRI, PAN y PRD).

Ante preguntas de miembros de la Comisión especial, respondió que si volviera a presentarse un solo participante en un nuevo proceso licitatorio, sería legal; lo más



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

importante destacó es que la licitación sea totalmente transparente, legal y procedente desde el punto de vista jurídico.

En las dos rondas de preguntas-respuestas-comentarios, intervinieron los diputados y diputadas Cristina González Cruz (PRI), Rafael Acosta Croda (PAN), Rubén Acosta Montoya (PVEM), Ricardo Mejía Berdeja (MC), Lilia Aguilar Gil (PT), y José Angelino Caamal Mena (PNA).

Adicionalmente, el Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ofreció dar respuesta por escrito a todas las preguntas formuladas por los miembros de la Comisión o a cualquier inquietud adicional.

10.- La Comisión Especial, con fecha 21 de enero de 2015 sostuvo una reunión para conocer las opiniones con relación al proyecto de los expertos en las materias de ingeniería y ferroviaria. Los expertos asistentes fueron: Ing. Ignacio de la Cruz Martínez, por parte de Prointec; Ing. Víctor Ortiz Ensástegui, Presidente del Colegio de Ingenieros; Ing. Luis Rojas Nieto, Presidente Nacional de la Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres, A.C.; y con el Ing. Francisco Suárez Fino, Presidente de la Asociación Mexicana de Ingeniería de Túneles y Obras Subterráneas, quienes expresaron los siguientes comentarios:

- Ing. Ignacio de la Cruz Martínez, por parte de Prointec, El Ing. Ignacio de la Cruz Martínez señaló que este proyecto sería una gran oportunidad para el país. Señalo que aprovechar esta primera línea de tren de alta velocidad para articular el país y comunicar todas las poblaciones relativamente próximas permitiría detonar el crecimiento económico de esta zona del país.

La conexión de la Ciudad de México con Querétaro sería una primera etapa de la futura red ferroviaria de trenes de pasajeros en México; permitiría conectar al Distrito Federal con las ciudades de Guadalajara y Monterrey.

Para este proyecto se aprovecharía la infraestructura existente, como la Estación de Buenavista, el tramo del Ferrocarril Suburbano desde Buenavista a Cuautitlán. Lo anterior permitiría hacer más productivos los recursos con los que cuenta el país y no incurrir en sobrecostos.

Señaló también que se intentaría aprovechar y utilizar el derecho de vía de la SCT de la Línea Juárez-Morelos, para ello se ramificó la línea existente y se detectaron aquellas zonas que por condiciones de trazado se pueden aprovechar, al menos el corredor ferroviario, los derechos de vía y otras zonas aunque el trazado existente



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

presenta curvas de radios muy cerrados, por eso hay que desarrollar grandes libramientos.

En la primera parte hasta Cuautitlán se compartirían vías con el ferrocarril suburbano, por lo que habría que hacer la compatibilidad para lograr una integración y una coordinación adecuada entre ambos sistemas.

En el caso de que se prolongara el suburbano hasta Huehuetoca, seguirían compartiendo vías, y a partir de Huehuetoca sería totalmente independiente el tren de alta velocidad.

Las características de velocidades y tiempo, manifestó son las siguientes: 300 kilómetros de velocidad máxima para un tiempo de 59 minutos, el número de trenes que, según el estudio de demanda serían necesarios, para cubrir todo el trayecto que ronda en los 23 mil pasajeros diarios, serían de 12 unidades en el momento de la puesta en servicio y se irán incorporando más hasta llegar a 16 unidades.

Dio pormenores de las características de las plataformas y del sistema de electrificado.

Advirtió que una característica de este tren es que va confinado, por lo que siempre va vallado, de tal manera que no entraría nadie sin autorización a la plataforma. Tampoco tendría pasos a nivel, como tienen ahora las vías de carga, haciendo más eficiente su velocidad constante.

En relación a los túneles, el Ingeniero Cruz advirtió que para cada uno habría que hacer un estudio aerodinámico ya que en los trenes de alta velocidad el reto fundamental es la presión del aire en los túneles, porque funciona como si fuera un pistón, pues al entrar el tren a alta velocidad crea sobrepresiones que pueden ser perjudicial y molesto para el viajero. La ventaja de este proyecto es que se compone de doble vía, por lo que advierte que hay más espacio en el túnel para difuminar el efecto pistón.

Expuso sobre la red de drenaje para evacuar las aguas, así como de los tramos de viaducto elevado.

Hizo mención también sobre las características de la estación que habrá de ubicarse en Querétaro y sobre las modificaciones a la estación de Buenavista donde compartirá espacios con el actual tren suburbano, sin dejar de mencionar las vías adicionales para el mantenimiento y alojamiento de trenes durante la noche.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Informe de resultados.

Respecto al material móvil para determinar el tipo de tren, mencionó que se realizó un análisis costo-beneficio con un estudio de la demanda, en el que se determinó que los viajeros estaban cerca de los 23 mil pasajeros por día, por lo que se determinó que los intervalos de los trenes deberían de ser cada 20 minutos en hora pico, 60 minutos en hora valle y con esto cubría unos 900 pasajeros hora y sentido. Señaló que para satisfacer toda esta demanda serían necesarios inicialmente 12 trenes.

Finalmente refirió que el ferrocarril es un transporte amigable con la ecología, pues contamina menos que los. Es un transporte que hace que el viajero, aparte de disfrutar del viaje, no está en tensión como si va en los vehículos sufriendo atascos o en avión para trayectos que rondan las tres horas. Concluyó diciendo que es un modo de transporte que articula a un país.

- Ing. Víctor Ortiz Ensástegui, Presidente del Colegio de Ingenieros Civiles de México,

Mencionó que el Colegio de Ingenieros Civiles de México realiza, cada seis años, un estudio donde integra información de la infraestructura necesaria para el país en función de una visión a largo plazo. Dentro de ese estudio, se consideró la necesidad no sólo del tren México-Querétaro, sino también del tren México-Toluca y el tren México-Puebla. El gobierno federal ha tomado estas sugerencias para que se vuelva a retomar este tipo de transporte en México y que fue abandonado hace ya algunos años.

Comentó que en Estados Unidos, se encuentra en estudio el proyecto del tren Boston de 362 kilómetros; en el caso de China, en los últimos 15 años su red ferroviaria pasó de cero kilómetros a 9 mil 867 kilómetros, datos a noviembre de 2013. Japón tiene 2 mil 664 kilómetros y Francia 2 mil 36 kilómetros.

Hizo mención que para el Colegio de Ingenieros Civiles de México es el momento ideal de que se retome el tren de pasajeros en México; en el entendido de que es un transporte no contaminante, al cual se podría dar acceso a todas las clases sociales a efecto de que sea integrador.

Respecto a la movilidad social, el Colegio comprobó que habría un ahorro de horas hombre en el transporte por los 18 mil vehículos que dejarían de circular diariamente en la carretera México-Querétaro, ello evitaría la ampliación de la carretera México-Querétaro.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

El tren detonaría la economía, ya que las obras de construcción generan empleos directos e indirectos. Se dejarían de emitir cerca de 95 mil toneladas de dióxido de carbono.

Informó que el Colegio de Ingenieros Civiles de Querétaro, coincidió con el criterio de la Secretaría de Comunicaciones de ubicar la terminal en Querétaro, en la avenida Bernardo Quintana, considerando que es la adecuada, porque se debe considerar los elementos para poderse mover a partir de la estación hacia los diferentes lados, sea por el Metrobús, metro, o taxi, la cual en principio está solucionado en Buenavista.

La opinión del Colegio de Ingenieros Civiles de México es, que el proyecto es una obra necesaria para la infraestructura de México y es el inicio de algo que definitivamente requiere nuestro país, sobre todo en esta zona centro del mismo. Comentó sobre la teoría de los triángulos y de los diamantes; el diamante, que tenemos entre Guadalajara, Monterrey y Ciudad de México tendría que estar interconectado por medio del ferrocarril para hacer más ágil y más fácil la movilidad de los mexicanos.

- Ing. Luis Rojas Nieto, Presidente Nacional de la Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestre.

El Ing. Rojas informó que la Amivtac, Asociación de Vías Terrestres, está formado por 3,500 ingenieros que se dedican a proyectar, supervisar, construir, mantener las vías terrestres en el país.

Señaló que la Asociación coincide con el Colegio de Ingenieros Civiles en que necesitamos retomar proyectos de ferrocarriles. Estos proyectos permiten disminuir el tránsito de las cargas pesadas en las carreteras y tienen como beneficio la disminución del impacto en el ambiente. Los proyectos ferroviarios mejoran la seguridad vial y permiten disminuir la mortalidad en carreteras, que en los últimos años se ha incrementado.

Manifestó la necesidad de aumentar la densidad de kilómetros de vías férreas, pues en comparación con España, Francia, siendo cuatro veces más pequeños que México, sus distancias promedio de kilometraje pasajero-país triplican o cuadruplican la longitud de vías de nuestro país.

Felicitó que esta iniciativa, basada en estudios de ingeniería, haya sido tomada en cuenta por el actual Presidente de la República.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

Resaltó que los ingenieros en México sabemos hacer ingeniería en México; sabemos hacer puentes; tenemos el puente más alto del mundo; tenemos el puente Chiapas que atravesó la presa de Malpaso con cimentaciones a 100 metros de profundidad. Tenemos capacidad para construir en terraplenes y en viaductos para el tren. Esto nos va a dar una oportunidad de rehacer, de recrear y de formar los futuros ingenieros mexicanos para la infraestructura de ferrocarriles.

Comentó que cuatro meses atrás formalizaron la pre-firma de un acuerdo con el rector de la Universidad de Aguascalientes para retomar una vieja maestría en ferrocarriles que se dejó de impartir hace 15 años, porque ya no había estudiantes. Esta maestría pretende abrir este campo de empleo a la ingeniería y el futuro del país, y espera que los ferrocarriles se multipliquen 100 veces de lo que se quiere hacer actualmente.

Enfaticó que el tren es también tema de bienestar familiar, pues va a descentralizar de la Ciudad de México a las grandes empresas que puedan irse a Querétaro, Aguascalientes, Guadalajara para desarrollar y crear fuentes de empleo.

Advirtió que el proyecto tiene una gran aportación para los colegios, gremios y asociaciones y es una oportunidad de participar en este gran proyecto.

La Amivtac tiene 10 comités técnicos; entre ellos uno comité de ferrocarriles, de conservación, carreteras, puentes, ferrocarriles, medio ambiente, puertos y aeropuertos. Los trabajos de los comités permiten formar futuros ingenieros mexicanos para el desarrollo del país.

- Ing. José Francisco Suarez Fino, Presidente de la Asociación Mexicana de Ingeniería de Túneles y Obras Subterráneas.

Manifestó que la Asociación Mexicana de Ingeniería de Túneles y Obras Subterráneas tiene 33 años de haber sido fundada. En estos últimos años se vive el auge del resurgimiento de los túneles y las obras subterráneas y basta ver sencillamente los grandes proyectos que se acaban de terminar y otros que están en procesos.

Mencionó como ejemplos las carreteras de Durango-Mazatlán y la México-Tuxpan que tienen gran cantidad de túneles.

Tenemos actualmente en Acapulco el túnel carretero más largo en México que se está construyendo y que tiene casi 3.2 kilómetros de túneles. Los túneles son obras muy singulares y complejas, pero que también tiene sus grandes ventajas; entre



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

ellas, la mitigación del impacto ambiental, el mantenimiento a largo plazo de estas estructuras es prácticamente nulo, pues realmente no requieren mayor mantenimiento que el rutinario y son totalmente estables.

Aclaró que en 25 años, no se construyó ni un solo túnel; el auge vino de 2006 a la fecha con una avalancha de grandes túneles y obras subterráneas que actualmente se están construyendo. Como ejemplo, para el tren de Toluca, se están construyendo dos túneles que se van a excavar con tuneladoras que tiene nuestra ingeniería mexicana.

Se congratuló de que su disciplina sigue siendo tomada en cuenta y que los esfuerzos que se han hecho no son en vano, pues se siguen tomando en cuenta estas grandes estructuras. Señaló que se ha perdido el temor y el mito de que los túneles son obras costosas, complejas y provocadores de grandes accidentes. Afortunadamente esos mitos han quedado atrás.

El proyecto del Tren México-Querétaro incluye 11 túneles con casi 10.5 kilómetros de túneles por proyectar y construir.

Finalmente señaló: **“También nos congratulamos y nos da gusto ver que se ha retomado otra vez el tema ferroviario. En los años sesenta, si repasamos los túneles ferroviarios que existen, contaban con una gran cantidad de túneles y que desafortunadamente nos olvidamos de ellos, así como nos olvidamos del sistema de transporte ferroviario”**.

Afortunadamente se vuelve a retomar esta situación y retomar la disciplina de los túneles y las obras subterráneas. Señaló que tenemos un claro ejemplo del auge que hay en esta disciplina. Nuestra Asociación, en coordinación con la Universidad Nacional Autónoma de México, hemos creado la maestría en túneles y obras subterráneas que actualmente se imparte.

- Ing. Jorge Jiménez Alcaraz, Presidente del Comité Panamericano de Desarrollo Urbano de la Unión Panamericana de Asociaciones de Ingenieros. Destacó su experiencia e informó de los trabajos llevados a cabo recientemente coordinando los trabajos de investigación de las fallas de la Línea 12 de Metro con el informe que se presentó a la Asamblea Legislativa de Distrito Federal, en el que participo el Colegio de Ingenieros Civiles de México y la Asociación Mexicana de Ingeniería de Transporte.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

Consideró que algunas de las medidas que se han tomado en la planeación del tren México-Querétaro evitarán la problemática que suscitó las fallas severas de las líneas del Metro y que generó pérdidas tanto económicas como de tiempo para la población.

Comentó que hay que considerar aspectos como un estudio de origen-destino reciente que pueda validar los actuales proyectos que tenemos en la zona metropolitana y en la región centro del país, como este tren México-Querétaro y el tren México-Toluca.

Finalmente señaló que es positivo el que se utilice infraestructura existente para evitar costos y también reducir tiempos de ejecución, sugirió analizar el concepto de movilidad de la Ciudad de México y la conveniencia de que el tren México-Querétaro tenga la terminal en Buenavista, desde el punto de vista de la planeación de la movilidad y no desde el punto de vista meramente técnico. Advirtió que Buenavista ya es un problema severo de congestión de movilidad por los actuales sistemas de transporte que confluyen en este punto.

Con la intervención del Ing. Jiménez Alcaraz concluyeron las exposiciones de los expertos y la sesión de preguntas y respuestas.

DEL PROYECTO DE TREN DE ALTA VELOCIDAD MÉXICO-QUERÉTARO.

a) Origen del compromiso presidencial CG-094: “Apoyar el proyecto del Tren Rápido México-Querétaro”.

La primera mención del Proyecto del Tren México-Querétaro que realizó el Presidente Enrique Peña Nieto, fue el pasado 1 de diciembre de 2012 en Palacio Nacional, donde anunció sus 13 primeras decisiones como Titular del Ejecutivo. En el noveno compromiso manifestó que México volvería a tener trenes de pasajeros, iniciando en el 2013 con la construcción del tren México-Querétaro y, posteriormente con el tren México-Toluca, el tren Transpeninsular Yucatán-Quintana Roo, la línea 3 del Metro de Monterrey, el transporte masivo de Chalco a La Paz, en el Estado de México y la ampliación del tren eléctrico de la Zona Metropolitana de Guadalajara”.

b) Reafirmación del compromiso presidencial CG-094.

Posteriormente el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, estableció como Compromiso Gubernamental CG-094 “Apoyar el proyecto de Tren Rápido



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

Querétaro - Cd. México”, en las Entidades Federativas: Distrito Federal – México – Querétaro.

c) Vinculación del proyecto del tren de alta velocidad con programas institucionales.

- **Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.**

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018 destaca la importancia de acelerar el crecimiento económico para constituir un México Próspero; ello con el objetivo de alcanzar las metas nacionales. El PND establece objetivos, estrategias y líneas de acción en el Sector Comunicaciones y Transportes:

Objetivo: Contar con una infraestructura de transporte con menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategia: Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

- **Programa Sectorial de Transportes y Comunicaciones 2013-2018.**

El Programa retoma las líneas de acción del PND para el Sector Comunicaciones y Transportes contenidas en materia ferroviaria:

- Reducir costos logísticos con libramientos y relocalización de vías, acortamientos y obras de conexión a los nodos logísticos.
- Mejorar la seguridad ferroviaria, a través de la conservación y modernización de vías y puentes; así como con un programa integral de seguridad ferroviaria.
- Coadyuvar al desarrollo urbano sustentable, mejorar la movilidad urbana motorizada, fomentar el uso del transporte público no motorizado y el uso racional del automóvil.

- **Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018.**

El Programa Nacional de Infraestructura (PNI) 2014-2018 propone un desarrollo económico sostenido al incrementar y democratizar la productividad y competitividad de las 31 entidades federativas y del Distrito Federal; crear mayores y mejores fuentes de empleo para los mexicanos, así como fomentar la equidad entre regiones, principalmente de aquellas que se encuentran aisladas de los



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

mercados nacionales e internacionales o con carencias en la dotación de infraestructura.

Dentro de las estrategias a implementar se encuentra: Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente.

Por lo anterior, dentro de los Principales Proyectos de Inversión se encuentra: El Tren rápido Querétaro – Cd. De México, con una inversión de 43,580 mdp, el cual contará con 209.2 km. de doble vía (182.2 km de nuevas vías), 12 trenes que viajaran a una velocidad promedio aproximada de 210 km/h, reduciendo el tiempo de traslado entre las dos ciudades a poco menos de una hora. Este proyecto descongestionaría la carretera México – Querétaro.

- **Programa de Inversiones en Infraestructura de Transportes y Comunicaciones 2013-2018.**

En el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND) vislumbra como metas nacionales un “México Próspero” y un “México Incluyente”. Propone desarrollar una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos, para fomentar la competitividad y conectividad.

Para el periodo 2013-2018, se plantearon los siguientes objetivos:

- Retomar el transporte ferroviario de pasajeros con la construcción de tres trenes interurbanos (México - Toluca, México - Querétaro y Transpeninsular) para elevar la calidad de vida de la población.

Los miembros de la Comisión Especial coinciden en que se cuenta con la suficiente información y documentación del proceso de licitación del tren México-Querétaro para formular consideraciones y conclusiones que permitan integrar el informe de resultados correspondiente.

III. CONSIDERACIONES.

De las facultades de la Comisión Especial.

PRIMERA.- Conforme a lo dispuesto por los artículos 49, 50, 70 y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 31, 33, 34 numeral 1, fracción c), 39 numeral 1 y 42 de la Ley Orgánica del Congreso General de los



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

Estados Unidos Mexicanos; y 205, 207 y 208 del Reglamento de la Cámara de Diputados, esta Comisión Especial cuenta con las facultades para emitir el presente informe de resultados.

De la difusión del proyecto.

SEGUNDA.- Acerca de la difusión del proyecto, los integrantes de esta Comisión Especial llevaron a cabo el siguiente análisis:

1.- El Titular del Ejecutivo Federal anunció, el 1 de diciembre de 2012, el compromiso presidencial de “Apoyar el proyecto del Tren Rápido México-Querétaro”. El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 reafirmó el Compromiso Gubernamental CG-094 de apoyar el citado proyecto.

2.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, desde abril de 2013, dio a conocer datos importantes del proyecto, tales como trazo, longitud, demanda, características de los trenes, velocidad, frecuencia, pendientes y gradientes, en los siguientes foros, entre otros:

- En abril de 2013 durante el Foro de Consulta Ciudadana para la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo y en el Quinto Congreso Nacional de Transporte;
- En junio de 2013 durante la Reunión Nacional de Comunicaciones y Transportes organizada por la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción en Mérida Yucatán;
- En octubre del 2013 en el Segundo Encuentro Internacional sobre Ferrocarriles, en la Facultad de Ingeniería de la UNAM;
- En noviembre del 2013, durante el 27º Congreso de Ingenieros Civiles de México.

3.- De la información presentada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a esta Comisión Especial se desprende que dicha Secretaría, a finales de 2013, sostuvo reuniones específicas para dar a conocer la información relacionada con el proyecto, con las empresas Alstom (7 reuniones); Bombardier (4 reuniones); CAF (5 reuniones); SIEMENS (5 reuniones); Mitsubishi (1 reunión); AnsaldoBreda (1 reunión); Sumitomo (1 reunión); Mitsui (2 reuniones), Talgo (2 reuniones), China Railway (2 reuniones) y Systra (4 reuniones), empresas con



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

capacidad para construir la infraestructura de un tren de alta velocidad o proveer el material rodante.

4.- El 3 de abril de 2014 la SHCP otorgó a la SCT el registro del proyecto en la “*Cartera de Programas y Proyectos de Inversión*” con la clave 14093110003. El Análisis Costo y Beneficio del proyecto quedó debidamente registrado y se encuentra disponible en la página electrónica de la SHCP.

5.- El artículo 33 de la LOPSRM, señala:

“Artículo 33. El plazo para la presentación y apertura de proposiciones de las licitaciones internacionales no podrá ser inferior a veinte días naturales, contados a partir de la fecha de publicación de la convocatoria en CompraNet.”

6.- La convocatoria para la licitación del proyecto se publicó en CompraNet el 15 de agosto de 2014 y señala como fecha para presentar proposiciones el 15 de octubre de 2014, esto es, un plazo de 60 días naturales para la presentación de las mismas, triplicando el plazo de 20 días naturales establecido en la Ley.

7.- Conforme a las evidencias anteriores, el plazo para la presentación de propuestas se cumplió debidamente por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, incluso con exceso, pues quedó demostrado que las empresas interesadas conocían el proyecto y sus especificaciones con diez meses de anticipación a la fecha de publicación de la Convocatoria.

Del proyecto.

TERCERA.- Con relación a la importancia del proyecto analizado, se tomó en cuenta lo siguiente:

1.- El Tren México-Querétaro sería la primera línea de alta velocidad en el continente americano y el inicio de la futura red ferroviaria de pasajeros de largo itinerario en nuestro país. Esta primera etapa conectaría a la Ciudad de México con el Bajío y, posteriormente, con las ciudades de Guadalajara y Monterrey.

2.- Como se puede constatar a través del Análisis Costo y Beneficio disponible en la página electrónica de la SHCP, los beneficios de este proyecto serían:

- Reducir tiempo de traslado a las personas;
- Disminuir niveles de contaminación, costos de construcción y mantenimiento de las vialidades;



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

- Mejorar la seguridad del pasajero y disminuir los accidentes carreteros; y
 - Permitir una planeación más adecuada del crecimiento urbano.
- 3.- De conformidad con lo dispuesto por el artículo 3, fracción III, de la LOPSRM, este proyecto es integral y por lo mismo el contratista se obligaría, desde el diseño de la obra hasta su terminación total, incluyendo, en su caso, la transferencia de tecnología.
- 4.- El contrato se formalizaría bajo la modalidad de "Contrato Mixto"; esto significaría que el proyecto comprendería las actividades o partidas a precio alzado y otras a precio unitario.
- Esta modalidad de contratación garantizaría, en esta primera etapa, la construcción del Tren y aseguraría que las interfaces de cada uno de sus componentes funcionaran al cien por ciento, con la debida capacitación del personal nacional para su adecuado funcionamiento.
- 5.- Conforme a los antecedentes previamente señalados, esta Comisión Especial considera que, para el inicio de la red ferroviaria de pasajeros en México, la propuesta de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al optar por un proyecto integral y bajo la modalidad de un "Contrato Mixto", aseguraría las mejores condiciones para el Estado.
- 6.- También se estima que el proyecto referido colocaría a México a la vanguardia en el transporte ferroviario de altas prestaciones en continente americano; sería rentable socialmente al mejorar la calidad de vida de los usuarios y disminuir el tránsito en carreteras, por la reducción del número de accidentes y la emisión de CO2. En consecuencia, esta Comisión Especial arriba a la consideración de que el esquema de contratación del proyecto empleado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cumple satisfactoriamente con las disposiciones legales aplicables.

Licitación.

CUARTA.- Con relación al proceso de licitación, esta Comisión Especial cuenta con toda la documentación aportada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como con la información puesta a su disposición por los servidores públicos de dicha Secretaría y por los expertos en materia de ingeniería y ferroviaria,



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

cuyas opiniones fueron tomadas en consideración por resultar aptas e idóneas para el fin indicado.

Del análisis de dicho material aportado, en relación con las disposiciones legales aplicables, se desprende lo siguiente:

1.- El día 15 de julio de 2014, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes solicitó opinión a la Secretaría de Economía para determinar el tipo de contratación, quien manifestó su conformidad respecto de llevar a cabo una licitación pública internacional abierta, en apego a lo establecido por el artículo 30, fracción III de la LOPSRM.

Este precepto señala que la licitación pública podrá ser "... Internacional abierta, en la que puedan participar licitantes mexicanos y extranjeros, cualquiera que sea su nacionalidad, aún sin que nuestro país tenga celebrados tratados de libre comercio con su país de origen, cuando:

- a) Previa investigación que realice la dependencia o entidad convocante, los contratistas nacionales no cuenten con la capacidad para la ejecución de los trabajos o sea conveniente en términos de precio;
- b) Habiéndose realizado una de carácter nacional, no se presenten proposiciones y
- c) Así se estipule para las contrataciones financiadas con créditos externos otorgados al Gobierno Federal o con su aval."

2.- El 25 de julio de 2014, la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó en el sistema CompraNet y en el portal de internet de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes www.sct.gob.mx, la pre-convocatoria a la licitación pública internacional abierta. Con ello se dio debido cumplimiento a lo establecido en el artículo 31, antepenúltimo párrafo de la LOPSRM.

3.- Para el inicio formal del proceso de licitación, la SCT publicó en el sistema COMPRANET y en su portal de internet www.sct.gob.mx, la *Convocatoria a la Licitación Pública Internacional Abierta No. LO-009000988-155-2014 para el otorgamiento de un contrato mixto de obra pública para la construcción, suministro, puesta en marcha, operación y mantenimiento de: (i) una vía férrea; (ii) material rodante; (iii) equipos y sistemas y demás componentes del proyecto del tren de alta velocidad México D.F.-Santiago de Querétaro, Querétaro.*



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

Esta Comisión Especial procedió a la revisión de la Convocatoria referida y de acuerdo con ello considera que la misma cumple satisfactoriamente con todos los requisitos establecidos en el artículo 31 de la LOPSRM.

4.- Por cuanto al tema de transparencia en el proceso de licitación, esta Comisión Especial advierte que se dio cumplimiento a cabalidad con lo establecido por el artículo 27 Bis de la LOPSRM. Dicho precepto establece la obligación de dar participación a los testigos sociales en aquellas licitaciones públicas cuyo monto rebase el equivalente a diez millones de días de salario mínimo generales vigentes en el Distrito Federal y en aquellos casos que determine la Secretaría de la Función Pública.

Con la documentación aportada por la SCT se demuestra el debido cumplimiento de dicha obligación, ya que se acreditó con el oficio No. UNCP/309/BMACP/0663/2014, que la Unidad de Normatividad de Contrataciones Públicas de la Secretaría de la Función Pública designó al Ing. Humberto Santillana Díaz como testigo social.

5.- Esta Comisión Especial constató, asimismo, a través de las constancias que aportó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que se dio debido cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 35, párrafo segundo de la LOPSRM, en relación con la base segunda de la Convocatoria, toda vez que 83 empresas expresaron, a través de sus representantes, su interés en participar en la Licitación. Tales empresas fueron las siguientes:

- ABC World Wide Supplier, LLC
- ANSALDOBREDA SSA
- Abengoa México, S.A. de C.V.
- Acciona Infraestructuras México, S.A. de C.V.
- Alstom Transport de México S.A de C.V
- Arquitectura y Vías Terrestres S.A de C.V
- Assignia Infraestructuras, S.A
- Bombardier Transportation México, S.A. de C.V.
- Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF)
- China Communications Construction Company (China Harbour Engineering Company Ltd)
- China Railway Construction Corporation (CRCC)
- Coconal, S.A.P.I de C.V.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

- Código Empresarial S.A de C.V.
- Comsa Emte S.A. DE C.V.
- Comsa S.A.
- Consorcio Constructor, Supervisor y Certificador Internacional, S.A. de C.V. (COSCI)
- Consorcio Corporativo de Construcción en México S.A de C.V. (COCOMEX)
- Construcción y Filiales Mexicanas, S.A de C.V. (COFIMEX)
- Construcciones Aldesem, S.A de C.V.
- Construcciones Industriales Guzman's S.A. DE C.V.
- Contrucciones Industriales Josoro
- Construcciones Urales S.A. de C.V. (Grupo Azbi de España)
- Construcciones y Electrificaciones Logísticas, S.A. de C.V.
- Construcciones y Trituraciones, S.A de C.V (COTRISA)
- Constructora Cota, S.A de C.V.
- Constructora de Proyectos Viales de México, S.A. de C.V.
- Constructora y Edificadora Gia+A, S.A de C.V.
- Constructora y Pavimentadora Vise, S.A. de C.V.
- Cympe Asfaltos, S.A. de C.V.
- Elecnor México, S.A. de C.V.
- Elecnor, S.A.
- Enlace Ferroviario Internacional (EFI), S.A. de C.V.
- DLG Industrias, S.A. de C.V.
- Mexicana de Electrónica Industrial, S.A. de C.V.
- FCC Construcción, S.A.
- FCC Servicios Industriales y Energéticos México S.A. de C.V.
- Ferrovías del Bajío S.A. de C.V.
- Grupo Industrial A.G.M.R., S.A. de C.V.
- Ikusi México
- Impulsora de Desarrollo Integral S.A. de C.V.
- Impulsora Tlaxcalteca de Industrias, S.A. de C.V. (ITISA)
- Indra Sistemas México S.A. de C.V.
- Ingeniería Eléctrica y Control Instrumental S.A. de C.V.
- Ingenieros Civiles y Asociados, S.A. de C.V. (ICA)
- Ingenieros en Mantenimiento Aplicado, S.A. de C.V.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

- Innovaciones Técnicas en Cimentación, S.A. de C.V.
- Integragas Telcorz, S.A. de C.V.
- Isolux de México, S.A. de C.V.
- Isotron, S.A. de C.V.
- JDE ingeniería S.A. de C.V.
- Ingeniería Administración de Contratos, S.A. de C.V.
- Interforce – México-América, S.A. de C.V.
- La Peninsular Compañía Constructora S.A. de C.V.
- Mantenimiento y Conservación de Vialidades, S.A. de C.V. (MACOVI)
- México Compañía Constructora (Grupo México), S.A. de C.V.
- Mextypsa, S.A de C.V.
- Mitsubishi Electric de México, S.A. de C.V.
- Mitsui de México, S. de R.L. de C.V.
- NA.CE.LE, S. de R.L. de C.V.
- Newag, S.A.
- Operadora CICSA, S.A. de C.V. (CARSO)
- Promotora de Tuercas y Tornillos S.A. de C.V.
- Promotora Generadora de Ingeniería, S.A.P.I. de C.V. (PROGEN)
- Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A. DE C.V (PRODEMEX)
- Promotora y Operadora de Infraestructura, S.A.B. de C.V.
- Proyectos, Diseño y Mantenimiento, S.A. de C.V.
- PCZ Construcciones, S.A. de C.V.
- Rover Alcisa, S.A.
- Rubau México, S. de R.L. de C.V.
- SACYR México S.A. de C.V.
- Salini Impregilo S. P. A.
- Senermex Ingeniería y Sistemas, S.A. de C.V.
- Servicios de Ingeniería e Integración de Sistemas, S.A. de C.V.
- SIEMENS, S.A. de C.V.
- Sumitomo Corporation de México, S.A. de C.V.
- Talgo, S.L.U.
- Tecnología Intercontinental, S.A.P.I. de C.V. (TICSA)
- Texeira Duarte EngenharieConstrucoes, S.A.
- Thales Mexico, S.A de C.V.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

- Torres Vila y Asociados, S.C.
- Torvi Ingenieros, S.A. de C.V.
- Tradeco Infraestructura, S.A de C.V.
- Transconsult, S.A. de C.V.

6.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes también acreditó a esta Comisión Especial que hizo entrega a todas las empresas que manifestaron su interés en participar en la licitación, de un CD que contiene el Análisis Costo y Beneficio, el Estudio de Demanda y el Anteproyecto Ejecutivo del Proyecto, tal como consta en los recibos correspondientes que obran en la documentación presentada por la SCT.

7.- Con motivo de la misma revisión del proceso de licitación, esta Comisión Especial advierte que, en los términos y plazos que estipula el artículo 31, fracción IX de la LOPSRM, se realizaron las siguientes visitas al sitio:

1.- Visita virtual el día 20 de agosto de 2014, en la sala de juntas de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con el objeto de que los licitantes conocieran las características generales de los trabajos. Como se puede constatar en la minuta que tuvo a la vista esta Comisión, 46 empresas participaron en esta reunión.

2.- Según la minuta de fecha 22 de agosto de 2014, ese día se llevó acabo la visita al sitio de trabajo. Conforme a la documentación con la que cuentan los integrantes de esta Comisión, se observa que 69 representantes de las empresas licitantes concurren a un recorrido, partiendo de las oficinas de la SCT hacia el lugar donde se encontraría la terminal ferroviaria de Querétaro, ubicada en Boulevard Bernardo Quintana y Avenida Emeterio González, con el fin de que los licitantes conocieran las características generales de los cruces del proyecto con la autopista México-Querétaro, ubicados en Polotitlán y San Juan del Río y la ubicación y características físicas de la terminal.

8.- Como siguiente paso de la Licitación, se procedió al estudio de las Juntas de Aclaraciones que tienen su fundamento en los artículos 34 segundo párrafo y 35 de la LOPSRM.

Con los documentos entregados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se acredita que se llevaron a cabo 3 juntas de aclaraciones en los términos siguientes:



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

a) Primera Junta de Aclaraciones: Se realizó el día 1 de septiembre de 2014 a las 11:00 horas en las oficinas de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM), en la que se dio por escrito a los participantes, respuesta de un total de 531 solicitudes de aclaraciones, dudas o cuestionamientos respecto a la Convocatoria.

b) Reanudación de la Primera Junta de Aclaraciones: Con fecha 4 de septiembre de 2014, se reanudó la Primera Junta de Aclaraciones con la presencia de 6 empresas. En ese acto la DGTFM recibió 99 solicitudes adicionales de aclaraciones, y respondió 71 pendientes de la pasada reunión.

c) Segunda Junta de Aclaraciones: Se llevó a cabo el día 8 de septiembre de 2014, en presencia de 6 representantes de empresas participantes. En dicha junta se aclararon diversos temas respecto a la Convocatoria y se procedió a dar lectura y respuesta a 211 preguntas hechas por los licitantes.

d) Tercera Junta de Aclaraciones: Con fecha 11 de septiembre de 2014 la DGTFM llevó a cabo la tercera Junta de Aclaraciones, en la que participaron 15 representantes de empresas, en la que se recibieron un total de 441 preguntas y de las cuales se les dio respuesta a 185.

e) Reanudación de la Tercera Junta de Aclaraciones: Con fecha 12 de septiembre de 2014, se llevó a cabo la reanudación de la tercera junta de Aclaraciones en la que participaron 11 empresas, entregando la DGTFM por escrito respuestas a 257 preguntas que habían quedado pendientes.

Se acreditó que toda la información con respecto a las Juntas de Aclaraciones se encuentra en el portal de CompraNet y en la página electrónica de la dependencia www.sct.gob.mx. De igual forma quedo demostrada, de conformidad con el artículo 27 Bis, fracción I de la LOPSRM, la participación del Testigo Social Ing. Humberto Santillana Díaz, según consta en las actas que fueron aportadas al efecto.

9.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes demostró que el acto de presentación y apertura de propuestas se realizó el 15 de octubre de 2014, tal como fue establecido en la Convocatoria de fecha 15 de agosto de 2014. Así consta en el acta de presentación y apertura de proposiciones de la Licitación Pública Internacional Abierta LO-00900988-I55-2014.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

En el acta referida se advierte la presencia de 9 personas registradas en calidad de observadores, así como del Testigo Social, con lo que se cumple lo establecido por el artículo 27 séptimo párrafo y 27 Bis de la LOPSRM.

10.- Por lo que respecta a la apertura de propuestas, el artículo 37 de la LOPSRM, dispone que: "...el acto de presentación y apertura de las proposiciones se llevará a cabo en el día, lugar y hora previstos en la convocatoria...", hecho que se demostró plenamente con los documentos aportados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

11.- También quedó probado a través del acta referida, que la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal recibió el sobre cerrado que contenía la oferta Técnico-Económica de un único Consorcio participante, por lo que la dependencia procedió a la revisión de la información presentada con base en el formato RCD "(Relación Cuantitativa de la Documentación presentada por los Licitantes)". Asimismo, se hizo del conocimiento de los Licitantes que la revisión cuantitativa realizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no implicaba la evaluación detallada del contenido de los documentos recibidos, en términos del artículo 37, fracción I de la LOPSRM.

Según consta en el informe final del Testigo Social, la oferta presentada por el Consorcio estaba integrada por 8 cajas que contenían la siguiente información:

- A. Una caja con la documentación distinta a la Propuesta Técnica y Económica, integrada por 4 carpetas con un total de 2,473 fojas.
- B. Cinco cajas que integran la Propuesta Técnica, integrada por 27 carpetas, con un total de 14,693 fojas.
- C. Dos cajas que integran la Propuesta Económica, integrada por 7 carpetas con un total de 4,469 fojas.

12.- En el mismo documento se establece que, durante el evento de la Apertura de Propuesta Técnica y Económica, la DGTFM recibió 16 cartas de desistimiento para participar en la Licitación, por las siguientes empresas:

- 1.- Ingenieros Civiles Asociados S.A. de C.V. (ICA)
- 2.- Bombardier Transportation México S.A. de C.V.
- 3.- CAF México S.A. de C.V.
- 4.- NA.CE.LE S. de R.L. de C.V.
- 5.- Promotora y Operadora de Infraestructura S.A.B. de C.V.
- 6.- Alstom Transport México S.A. de C.V.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

- 7.- Constructora De Proyectos Viales de México S.A. de C.V
- 8.- SIEMENS, S.A. de C.V.
- 9.- Operadora CICSA S.A. de C.V.
- 10.- COMSA S.A.U./EMTE S.L.
- 11.- Elecnor México
- 12.- Abengoa México S.A. de C.V.
- 13.- Ingenieros en Mantenimiento Aplicados S.A. de C.V.
- 14.- Proyectos, Diseño y Mantenimiento, S.A. de C.V.
- 15.- MITSUBISHI Electric de México S.A. de C.V.
- 16.- FCC Construcción S.A.

13.- El Consorcio integrado por: Constructora y Edificadora GIA+A S.A. de C.V.; Promotora y Desarrolladora Mexicana SA de C.V (PRODEMEX); Constructora Teya, S.A. de C.V.; GHP Infraestructura Mexicana, S.A.P.I de C.V.; China Rail Construction Corporation (CRCC); China Rail Construction Corporation (INTERNATIONAL) GROUP, Co, Ltd.; China Rail Construction Mexico, S.A DE C.V.; CSR Corporation Limited, presentó la única propuesta y designó como sus representantes legales al Ing. Pablo Puig de la Parra e Ying Erqiang.

14.- Como se acredita con el dictamen de emisión del fallo presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a esta Comisión Especial, este se formuló el 3 de noviembre de 2014 en cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 38 y 39 de la LOPSRM.

El dictamen contiene una reseña cronológica de los actos del procedimiento; la evaluación de la propuesta conjunta y el fallo en favor de la proposición conjunta presentada del Consorcio ganador por resultar solvente en atención a que reunió los requisitos conforme a la normatividad aplicable en la materia y las condiciones legales, técnicas y económicas requeridas por la convocante, con lo cual se garantizarían las obligaciones respectivas.

Por todo lo anterior, esta Comisión Especial advierte que el proceso que se ha venido examinando se llevó a cabo en estricto apego al artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como a la LOPSRM y su Reglamento.

No pasa desapercibido a esta Comisión Especial, el hecho de que no se tiene conocimiento o registro de inconformidad, observación o queja del proceso de



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

licitación presentado por los participantes, testigo social o de alguna autoridad administrativa o judicial.

Esta Comisión Especial hizo una búsqueda a través del portal de internet de la Secretaría de la Función Pública, con el fin de conocer si las empresas que conforman el consorcio están inhabilitadas o sancionadas por dicha dependencia, dando como resultado hasta el día de aprobación del presente informe, que ninguna empresa se encuentra dentro del Directorio de Proveedores y Contratistas Sancionados.

Emisión del fallo.

QUINTA.- Con relación a la emisión del fallo, esta Comisión Especial hace las siguientes consideraciones:

El fallo fue emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con fecha 3 de noviembre de 2014.

El artículo 39 de la LOPSRM, establece los requisitos mínimos que deberá contener el fallo, así como la obligación de que dicho fallo se dé a conocer en junta pública, a la cual podrán asistir libremente los licitantes y deberá ser difundida a través de CompraNet.

Conforme al acta, de la propuesta conjunta se desprende que la misma cumplió con la presentación de todos los documentos obligatorios, tal como lo establece la FORMA RCD "Relación Cuantitativa de la Documentación que integra la proposición".

Se destaca que la propuesta conjunta fue evaluada por la SCT con el apoyo de INECO, la cual emitió informe de evaluación Técnica y Económica de la propuesta recibida, mismo que fue analizado por los integrantes de esta Comisión Especial y se encuentra disponible en la página de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes www.sct.gob.mx.

El análisis de la propuesta técnica se realizó bajo una metodología que constituye un proceso de revisión, comprobación y análisis de la documentación dividido en las siguientes fases:

Fase 1.- Revisión Cuantitativa y Formal de los documentos



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

**LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS**

Informe de resultados.

Fase 2.- Revisión de la Congruencia de los documentos

Fase 3.- Evaluación de la documentación Técnica

Esta Comisión Especial advierte que una vez realizado el análisis y evaluación de la propuesta técnica, conforme a lo establecido en la matriz de base de puntos, el licitante obtuvo 44.4 puntos, lo cual confirma que la propuesta analizada resultó solvente.

A continuación se desglosa el resultado de la Evaluación de la Propuesta Técnica:

PROPUESTA TÉCNICA	50 puntos, distribuidos en los rubros y subrubros	
Rubro y Subrubro evaluado	Puntos máximos a distribuir	Puntos Obtenidos
1.- RELATIVO A LA CALIDAD		
a) Materiales y Maquinaria y equipo de instalación	2.0	2.0
b) Mano de obra	1.0	1.0
c) Maquinaria y equipo de construcción	3.0	3.0
d) Esquema estructural de la organización de los profesionales técnicos que se encargarán de la dirección y coordinación de los trabajos	2.0	2.0
e) Procedimientos constructivos y descripción de la planeación integral para la ejecución de los trabajos	2.00	0.00
f) Programas	2.00	2.00
g) Sistema de aseguramiento de calidad	3.00	3.00
TOTAL DE PUNTOS EN EL RUBRO RELATIVO A LA CALIDAD	15.00	13.00

2.- RELATIVO A LA CAPACIDAD DEL CLIENTE

a) Capacidad de los recursos humanos



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

a1) Experiencia en obras	2.00	2.00
a2) Competencia o habilidad en el trabajo	3.00	0.00
a3) Dominio de herramientas relacionadas con la obra a ejecutar	1.00	1.00
b) Capacidad Económica-financiera	4.80	4.80
c) Participación de los discapacitados	0.60	0.00
d) Subcontratación de MIPYMES	0.60	0.60
TOTAL DE PUNTOS EN EL RUBRO RELATIVO A LA CAPACIDAD DEL CLIENTE	12.00	8.40

3.- RELATIVO A LA EXPERIENCIA Y CAPACIDAD DEL LICITANTE		
a) Experiencia	6.00	6.00
b) Especialidad	6.00	6.00
TOTAL DE PUNTOS EN EL RUBRO RELATIVO A LA EXPERIENCIA Y ESPECIALIDAD DEL CLIENTE	12.00	12.00

4.- RELATIVO AL CUMPLIMIENTO DE LOS CONTRATOS		
a) Cumplimiento de los contratos	5.00	5.00
TOTAL DE PUNTOS EN EL RUBRO RELATIVO AL CUMPLIMIENTO DE LOS CONTRATOS	5.00	5.00

5.- CONTENIDO NACIONAL		
a) Materiales y Maquinaria y equipos de instalación permanente	1.5	1.5
b) Mano de obra	1.5	1.5



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Informe de resultados.

TOTAL DE PUNTOS EN EL RUBRO DE CONTENIDO NACIONAL	3.00	3.00
--	------	------

6.- CAPACITACION O TRANSFERENCIA DE CONOCIMIENTOS		
a) Metodología y la visión para la capacitación	1.00	1.00
b) Programa de capacitación	1.00	1.00
c) El nivel profesional, conocimientos y habilidades de los capacitadores	1.00	1.00
TOTAL DE PUNTOS EN EL RUBRO DE CAPACITACION O TRANSFERENCIA DE CONOCIMIENTOS	3.00	3.00
PROPUESTA TECNICA TOTAL DE PUNTOS	50.00	44.40

El resultado de la Evaluación de la Propuesta Económica fue de 50 puntos, por lo tanto, la puntuación total obtenida por la propuesta es de **94.40 puntos**. Lo anterior permite a esta Comisión Especial establecer que la propuesta analizada resultó solvente y cumplió con todos los requisitos exigidos en las bases de la Licitación.

Esta Comisión Especial considera importante resaltar que para la evaluación de la propuesta económica, la SCT tuvo en cuenta el análisis de fecha 30 de octubre de 2014, emitido por la Unidad de Crédito Público de la SHCP, en el que manifestó que para evaluar la oferta de crédito de Export-Import Bank of China, se utilizó la metodología contenida en las bases de licitación. Una vez evaluadas las opciones de tasa de interés, la opción de tasa fija representó un mayor beneficio para el estado mexicano, estimado en 2,767.9 millones de pesos.

Por lo anterior, se acreditó que se falló correctamente en favor del consorcio que presentó la única propuesta y se estableció como fecha de firma del contrato el día 2 de diciembre de 2014, a las 11:00 horas en el domicilio de la Convocante.

La Comisión Especial analizó las causales de desechamiento previstas en la LOPSRM y su RLOPSRM, así como en las estipuladas en la Convocatoria. El resultado de dicho análisis permite considerar a esta Comisión que el Consorcio ganador no incurrió en causal de desechamiento.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

De la valoración del fallo emitido por la Convocante, se considera que este se emitió atendiendo a lo establecido en el artículo 38 y 39 de la LOPSRM y su correlativo 63, fracción II del RLOPSRM, así como en las condiciones y requisitos establecidos en la convocatoria.

No firma del contrato.

SEXTA.- Con relación a la no firma del contrato, esta Comisión Especial analizó lo siguiente:

1.- El oficio No. 4.3.1444/2014 de fecha 1 de diciembre de 2014, por medio del cual el C.P. Pablo Suárez Coello, Director General de Transporte Ferroviario Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con fundamento en el artículo 47, párrafo cuarto, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y 82 de su Reglamento, informó al Sr. Ying Erqiang y al C. Ing. Pablo Puig de la Parra, representantes legales comunes del Consorcio ganador; la decisión de dicha dependencia de no suscribir el contrato correspondiente a la Licitación.

Del estudio del artículo 47 párrafo cuarto de la LOPSRM, se advierte que es facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en su calidad de convocante, no firmar el contrato.

2.- Asimismo, en las reuniones de trabajo que esta Comisión Especial sostuvo con representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se hizo constar que la decisión de no firmar el contrato correspondiente se tomó en razón de inquietudes que surgieron a partir de declaraciones de diversos Senadores durante la comparecencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes ante la legisladora el pasado 6 de noviembre de 2014.

En dicha comparecencia se realizaron diversas manifestaciones con relación al proyecto, mismas que fueron difundidas través de los medios de comunicación. En el H. Congreso de la Unión se presentaron diversos puntos de acuerdo para exhortar a la SCT a suspender el proceso de licitación, por lo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes recomendó al Ejecutivo Federal no suscribir el contrato, en términos del artículo 47, cuarto párrafo la LOPSRM con objeto de no poner en riesgo el proyecto u obstaculizar su ejecución.

3.- La Comisión Especial considera que, como lo manifestó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de haberse firmado el contrato y presentarse algún



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

obstáculo durante el desarrollo del proyecto, los costos del mismo se hubiesen incrementando considerablemente, generando sobrecostos en los insumos y retrasos en la ejecución. Adicionalmente, el Consorcio ganador, como cualquier empresa, ante los posibles retrasos o incumplimientos contractuales, podría haber realizado reclamos por los tiempos perdidos, tanto de mano de obra como de maquinaria. Por lo anterior, se advierte que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes optó por no firmar el contrato para proteger los intereses del Estado Mexicano.

4.- Quedó acreditado, mediante las repuestas a las preguntas de los integrantes de esta Comisión Especial, que no existen repercusiones económicas por la no firma del contrato, pues los representantes de la SCT explicaron que expresamente la Ley permite la no firma; por el contrario, con la decisión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes redujo el riesgo que pudo traer consigo proseguir el proceso de licitación. También quedó evidenciado que, como lo señaló la SCT, el Consorcio tiene la posibilidad de solicitar únicamente el pago de gastos no recuperables, siempre que éstos sean razonables, estén debidamente comprobados, se relacionen directamente con la licitación y lo hagan en tiempo y forma según dispone la Ley.

Atentas las consideraciones señaladas, esta Comisión Especial determina que la no firma del contrato se realizó en estricto apego al artículo 47 párrafo cuarto de la LOPSRM y demás disposiciones aplicables.

Informe final del Testigo Social.

SEPTIMA.- Esta Comisión Especial estudió y valoró el informe final presentado por el Testigo Social, Ing. Humberto Santillana Díaz, el pasado 3 de diciembre de 2014 ante la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, de la SCT, mismo que concluye:

IV. CONCLUSIONES

Al haber participado como TS durante todos los eventos de la Licitación de referencia de acuerdo a los alcances establecidos en el Art. 55 Segundo Párrafo del RLOPSRM por medio de la presente dejo constancia ante la Sociedad que la misma se desarrolló propiciando la legalidad, transparencia y objetividad que indica la Normatividad Vigente y lo establecido en la Bases de la Convocatoria. (Sic)



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Informe de resultados.

Una vez analizado dicho documento conforme a las reglas de la sana lógica y raciocinio, esta Comisión Especial hace suya la Conclusión del testigo social, por ser acorde con las demás constancias que integran el expediente en que se actúa.

El testigo social en la gestión pública lo encontramos como un mecanismo de participación de la sociedad con el fin de favorecer la transparencia y legalidad en las contrataciones públicas.

Si bien, el Testigo Social tiene el derecho de recibir una cuota por parte de la autoridad que lleve a cabo la contratación, este no se considera como un auditor externo, ya que el testigo social cuenta con la facultad de opinar libremente sobre los procedimientos en la contratación. Tampoco es considerado un auditor externo, ya que la Ley deja a salvo las funciones de inspección, vigilancia y fiscalización de la Secretaría de la Función Pública, de los Órganos Internos de Control, así como de la Auditoría Superior de la Federación.

Coincidimos al seno de la Comisión Especial que el testigo social viene a ser un mecanismo adicional a la función de vigilancia de la propia Administración Pública.

Tenemos que el Testigo Social por ley tiene la facultad de estar en todos y cada uno de los actos (inclusive previos y adicionales) en el proceso de contratación, y más aún, según lo dispuesto por el artículo 38 de la LOPSRM, el Testigo Social debe estar presente en la evaluación de la propuesta.

Por lo anterior, tomando en cuenta las facultades establecidas en la LOPSRM y en las normas reglamentarias, concatenado con el actuar del Ing. Santillana Díaz en la licitación que ahora nos ocupa, es de considerarse que el proceso de licitación y emisión del fallo fue llevado a cabo respetando los tiempos y requisitos que establecen las normas legales vigentes, dando cuenta el Informe Final que se estudió en el presente considerando.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, esta Comisión Especial emite el siguiente:

INFORME DE RESULTADOS DE LA “COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DEL FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO”.

PRIMERO.- La SCT, en el proceso de licitación, emisión del fallo y la no firma del contrato del proyecto del Tren México Querétaro, cumplió con los principios de



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez consagrados en el artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

SEGUNDO.- La SCT, respecto del plazo para la presentación de propuestas económicas en el proceso de licitación del Tren México-Querétaro, actuó con estricto apego a los términos y condiciones previstos en la ley y demás disposiciones aplicables, además dio a conocer a los interesados, los aspectos más importantes el proyecto y sus especificaciones, con diez meses de anticipación a la publicación de la Convocatoria respectiva en CompraNet.

TERCERO.- La SCT actuó con estricto apego a la normativa aplicable, al emitir el fallo y determinar la no firma del contrato correspondiente al proyecto del tren de Alta Velocidad México-Querétaro.

Atento lo expuesto en el presente Informe, esta Comisión Especial se permite sugerir a la SCT adoptar las medidas que estime pertinentes para mejorar el tráfico de la Autopista México-Querétaro, entre otras las siguientes:

a) Mejorar las condiciones de la superficie de rodamiento de la autopista México-Querétaro.

Debido a las condiciones que existen en la denominada "zona de curvas" de la autopista, la ampliación de carriles ocasionó que en algunos tramos, el acotamiento prácticamente desapareciera, además de que el ancho de los carriles, no es homogéneo. La medida sugerida pudiera consistir en complementar y homologar las condiciones de este tramo de la autopista, dotándola de las dimensiones y características adecuadas, con el fin de mejorar la operación de los vehículos.

b) Modificar la frecuencia del servicio de autobuses de pasajeros.

La ocupación promedio al día de los autobuses con destino la ciudad de Querétaro es de 12 pasajeros, muy por debajo de su capacidad. Atendiendo a lo anterior, podría espaciarse la frecuencia de las corridas de autobuses, con el fin de lograr mayor eficiencia económica y reducir el número de unidades que circulen sobre la autopista.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

**COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE
LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA
LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.**

Informe de resultados.

- c) Mejorar la superficie de rodamiento en las vialidades urbanas de acceso y salida de la autopista México-Querétaro.

Actualmente el estado del pavimento de las vialidades de acceso a la Zona Metropolitana del Valle de México, utilizadas por quienes viajan entre México y Querétaro se encuentran en estado regular, lo cual impacta desfavorablemente la velocidad de circulación de los vehículos, los tiempos de recorrido y en mayores costo de operación vehicular. Con las obras de bacheo y reencarpetado se mejorarían la velocidad y condiciones generales de circulación.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 26 del mes de febrero de 2015.



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

Anexos

1. Compromiso CG-094 “Apoyar el proyecto del tren rápido Querétaro-Cd. México”
2. Trece medidas anunciadas en el mensaje a la nación
3. Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018
4. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018
5. Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018
6. Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018
7. Acuerdos con Estados
8. Acuerdos con Concesionarios de transporte de carga
9. Autorización para estudios de pre factibilidad
10. Recursos 2014 para estudios de pre factibilidad
11. Autorización para el desarrollo del proyecto
12. Recursos 2015 para el desarrollo del proyecto
13. Autorización Plurianual
14. Suficiencia presupuestaria
15. Manifestación de Impacto Ambiental
16. Investigación de Mercado para el Proceso de Licitación
17. Publicación de la Pre convocatoria
18. Entrega de información a empresas registradas para la licitación
19. Testigo Social (designación y testimonio)
20. Publicación de la Convocatoria
21. Visita al sitio
22. Juntas de Aclaraciones



COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Informe de resultados.

23. Cartas de disculpa para participar por parte de 16 empresas
24. Presentación y apertura de propuestas
25. Acta de Fallo
26. Evaluación de la Propuesta por parte de INECO
27. Oficio de no firma del contrato
28. Presentación de Anteproyecto por Prointec
29. Versión estenográfica de la reunión de trabajo de fecha 15 de diciembre de 2014, llevada a cabo con la presencia de la Subsecretaria de Transporte, Lic. Yuriria Mascott Pérez y con el Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal, C.P. Pablo Suárez Coello.
30. Versión estenográfica de la reunión de trabajo con el titular de la Secretaría de Comunicaciones Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, de fecha 22 de diciembre de 2014.
31. Versión estenográfica de la reunión de consulta de fecha 21 de enero de 2015, con los expertos en las materias de ingeniería y ferroviaria: Ing. Ignacio de la Cruz Martínez, por parte de Prointec; Ing. Víctor Ortiz Ensástegui, Presidente del Colegio de Ingenieros; Ing. Luis Rojas Nieto, Presidente Nacional de la Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres, A.C.; y con el Ing. Francisco Suárez Fino, Presidente de la Asociación Mexicana de Ingeniería de Túneles y Obras Subterráneas.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DE FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

Informe de resultados.

NOMBRE PRESIDENTE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION
		_____	_____
INTEGRANTES			
	_____	_____	_____
DIP. AGUILAR GIL LILIA			
		_____	_____
DIP. CAAMAL MENA JOSÉ ANGELINO			
		_____	_____
DIP. CUELLAR STEFFAN ANTONIO			
		_____	_____
DIP. GONZALEZ CRUZ CRISTINA			
		_____	_____
DIP. MEJIA BERDEJA RICARDO			
		_____	_____
DIP. ACOSTA CRODA RAFAEL			
		_____	_____
DIP. REYES GAMIZ ROBERTO CARLOS			



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dip. Fed. Ricardo Mejía Berdeja
Vicecoordinador Movimiento Ciudadano

"2015 Año del Generalísimo José María Morelos Y Pavón"
Palacio Legislativo Federal, 26 de Febrero de 2015
GPMC/RMB/017/2015

DIP. FERNANDO ALFREDO MALDONADO HERNÁNDEZ
PRESIDENTE A LA COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO
DE LICITACIÓN, EMISIÓN DEL FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA
CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO – QUERÉTARO
P R E S E N T E

En relación a la convocatoria hecha el día de hoy a los integrantes de la Comisión Especial para Revisar el Proceso de Licitación, Emisión del Fallo y su Cancelación, para la Construcción del Tren México – Querétaro, relativa a la reunión para aprobar el Informe Resultados de los trabajos realizados por la misma, quisiera hacer los siguientes comentarios:

1. La conformación de la Comisión tuvo su origen al escándalo mediático que suscitó en el hecho que de uno de los contratistas del proyecto mantuviera relaciones comerciales y de negocios inmobiliarios con la Esposa del Presidente de la República Enrique Peña Nieto, situación que nunca fue parte de la línea de trabajo e investigación por parte de la Comisión
2. Resulta un poco cuanto extraño, el hecho que con la simple comparecencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes así como diferentes funcionarios de la misma secretaria, se pretenda determinar que un proceso cumplió los requisitos establecidos la Ley de Obra Públicas y Servicios con las mismas, ya que al momento de la conformación y elaboración del Programa de Trabajo, solicité que compareciera en ese momento el Encargado de Despacho la Secretaria de la Función Pública, situación que nunca se cumplimentó, por lo que no existen elementos objetivos que nos permitan confirmar o aseverar lo que se establece en el resolutive primero del informe.
3. Resulta un poco inverosímil plantear en el informe que la cancelación y la formalización del contrato del Proyecto del TAV México – Querétaro, tuvo su origen a partir de las declaraciones de diversos Senadores en la comparecencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes ante la colegisladora el pasado 6 de noviembre del 2014. Derivado de esta situación es que según la SCT recomendó al Ejecutivo Federal la no suscripción del contrato, hecho del cual no existe documental pública alguna que sustente dicha afirmación



Dip. Fed. Ricardo Mejía Berdeja
Vicecoordinador Movimiento Ciudadano

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

"2015 Año del Generalísimo José María Morelos Y Pavón"

4. Si bien es cierto los plazos que se establecieron en la Convocatoria Inicial, están a pegados a los términos que se establecen en la Ley de Obras debido a la complejidad de la Obra, los participantes solicitaron una ampliación del doble del tiempo establecido para presentar un propuesta seria, situación que en un informe el testigo social observo en su momento y la Secretaria de Comunicaciones hizo caso omiso, hecho que dio como resultado que se retiraran las propuestas y que solo un consocio presentara propuesta en el que estaba incluida la participación del Grupo Higa de Juan Armando Hinojosa Cantú. Derivado de esto la SCT planteo en la pre-convocatoria del segundo proceso un término, que un principio los participantes habían solicitado con anterioridad.
5. Ahora bien en cuanto el resolutivo tercero el objeto o fin de esta Comisión no era establecer dificultades y plantear soluciones a los problemas evidentes de movilidad, entre la Ciudades de México y Querétaro, si no establecer las causas reales que provocaron la cancelación de la formalización del contrato producto de la Licitación de la Obra, que al final lamentamos no se llevará acabo.

Por todo lo anterior es que manifiesto mi voto **en contra**, al informe presentado para su aprobación en la sesión del día de hoy, derivado de que no se siguió como línea de Investigación el posible conflicto de interés y un posible tráfico de influencias en el proceso inicial de Licitación del Proyecto del Tren de Alta Velocidad México – Querétaro, situación que a la postre causo la cancelación del mismo.

Sin otro particular agradezco su atención a la presente y reciba las seguridades de mi mayor consideración y respeto.

A T E N T A M E N T E



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

ASUNTO: VOTO RAZONADO SOBRE EL INFORME DE RESULTADOS DE LA COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DEL FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO, A CARGO DEL DIPUTADO ANTONIO CUÉLLAR STEFFAN, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO EN LA LXII LEGISLATURA DEL CONGRESO DE LA UNIÓN.

DIP. FERNANDO ALFREDO MALDONADO HERNÁNDEZ

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN ESPECIAL PARA REVISAR EL PROCESO DE LICITACIÓN, EMISIÓN DEL FALLO Y SU CANCELACIÓN, PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN MÉXICO-QUERÉTARO.

P R E S E N T E

Con motivo de la presentación del informe de resultados por parte de la Comisión Especial para revisar el proceso de licitación, emisión del fallo y su cancelación, para la construcción del Tren México-Querétaro, a la cual tengo el honor de formar parte, formulo el presente VOTO RAZONADO, con el fin de asentar de manera formal, clara y precisa, las líneas argumentativas que, bajo un estudio estrictamente técnico-jurídico, y con apego al objeto por el cual se constituyó esta Comisión Especial, respaldan el sentido de mi voto en relación al informe de referencia.



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

ANTECEDENTES

- I. Como parte del compromiso expresado ante la opinión pública desde el inicio de su gestión, y como uno de los ejes del Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, el Presidente de la República, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ordenó la realización de la licitación pública internacional abierta número LO-0090009888-155-2014 para el otorgamiento de un contrato mixto de obra pública para la construcción del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de agosto de 2014.

- II. El 3 de noviembre de 2014, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes adjudicó la obra a favor de la empresa *China Railway Construction (CRCC)*, la cual formó un consorcio con cuatro empresa mexicanas: Prodemex, Constructora y Edificadora GIA, Constructora Teya y GHP Infraestructura Mexicana.

- III. El 6 de noviembre del presente año, ante cuestionamientos planteados al Secretario en su reunión en el Senado de la República con relación a la oportunidad concedida a los licitantes para presentar sus proposiciones, señalamientos provenientes de los representantes políticos que minaban la confiabilidad del quehacer público de los servidores que intervinieron en el procedimiento y, por ello, del procedimiento mismo, el Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes anunció que se dejaba sin efecto el fallo de adjudicación y ordenó que se repusiera el procedimiento de licitación mediante la emisión de una nueva convocatoria.



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

IV. Ante la crítica impulsada por algunos partidos de oposición en torno a la transparencia desplegada durante el proceso de adjudicación del contrato, replicada a través de medios de comunicación masiva, el 02 de diciembre de 2014 el Pleno de la Cámara de Diputados aprobó el acuerdo la Junta de Coordinación Política por el cual se constituye la *Comisión Especial para Revisar el Proceso de Licitación, Emisión del Fallo y su Cancelación, para la Construcción del tren México-Querétaro*, cuyo objeto es, precisamente, el que corresponde a su propia denominación.

CONSIDERACIONES

A) CONSTITUCIONALIDAD DE LOS ACTOS DE LOS ÓRGANOS ADMINISTRATIVOS DEL ESTADO EN EJERCICIO DE SUS FACULTADES DE VIGILANCIA DEL ORDEN PÚBLICO Y DEL INTERÉS SOCIAL

Bajo una línea de análisis estrictamente técnico-jurídica, fundamentada en el marco jurídico vigente en nuestro país y su interpretación judicial, para un estudio como el que ahora se presenta, resulta obligado dar cuenta del referente normativo de mayor jerarquía en el sistema jurídico mexicano: La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la cual recoge los principios y derechos más generales y valiosos que legitiman la existencia y acción de las instituciones que conforman al Estado mexicano, y que por ése hecho, funge como la norma fundamental que concede validez a todos aquellos actos del poder público que se realicen conforme a ella.



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Ante ello, en el caso de un proceso de licitación de obra pública como el que el Gobierno de la República, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, inició recientemente para dar marcha al proyecto de construcción del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro, es dable remitirse al contenido del artículo 134 constitucional, dispositivo clave para desprender de él los principios rectores que deben regular a todo acto administrativo de tal naturaleza, y para el caso, los actos específicos llevados a cabo durante el proceso de licitación, emisión del fallo y cancelación del mismo.

El numeral constitucional de referencia, en lo que ve a la materia contratación de obra pública, a la letra, dice:

Artículo 134:

(...)

Las adquisiciones, arrendamientos y enajenaciones de todo tipo de bienes, prestación de servicios de cualquier naturaleza y la contratación de obra que realicen, se adjudicarán o llevarán a cabo a través de licitaciones públicas mediante convocatoria pública para que libremente se presenten proposiciones solventes en sobre cerrado, que será abierto públicamente, a fin de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Cuando las licitaciones a que hace referencia el párrafo anterior no sean idóneas para asegurar dichas condiciones, las leyes establecerán las bases, procedimientos, reglas, requisitos y demás elementos para acreditar la economía, eficacia, eficiencia, imparcialidad y honradez que aseguren las mejores condiciones para el Estado.

(...)

Independientemente del estudio de las reglas específicas que se desarrollan en las normas secundarias en materia de obras públicas y servicios relacionados con las mismas, a las que remite el artículo constitucional de mérito, de la lectura de éste último ya claramente advertimos las líneas generales por las cuales se debe



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

desenvolver un procedimiento de contratación de obra pública, en el cual, el Estado debe incondicionalmente buscar que se generen las mejores condiciones en cuanto precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias idóneas para el interés general, de ahí que se establezca que las leyes deben prever mecanismos que garanticen condiciones de economía, eficacia, eficiencia, imparcialidad y honradez.

Esto es, los principios rectores que rigen los procedimientos de contratación de obra pública (economía, eficacia, eficiencia, imparcialidad y honradez), son directrices dirigidas a los órganos del Estado, específicamente de la Administración Pública, ya sea federal, estatal o municipal, para que enmarquen toda su acción dentro de los contornos legales y, de ese modo, no desvíen el objeto de sus actos a un destino diferente al del interés social.

Por la importancia que el artículo 134 constitucional tiene para definir fines, objetivos y reglas mínimas por las cuales debe desenvolverse una licitación pública, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha tenido la oportunidad de pronunciarse sobre el particular, tal y como lo muestra el siguiente criterio, que para fines ilustrativos, se transcribe:

LICITACIONES PÚBLICAS. PRINCIPIOS QUE RIGEN EL PROCEDIMIENTO RELATIVO CONFORME AL ARTÍCULO 134 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

El citado precepto establece los principios constitucionales que rigen a todo procedimiento licitatorio y que siempre deberán procurarse, a saber: eficiencia, eficacia, economía, imparcialidad y honradez. Ahora bien, para conocer si la actuación del legislador es acorde con dichos principios, es necesario conocer el significado de éstos: a) eficiencia consiste en alcanzar los fines propuestos con el uso más racional de los medios existentes, esto es, que exista una relación medio-fin al menor costo posible; b) eficacia consiste en obtener el resultado práctico deseado, sin que necesariamente sea al menor costo; c) economía, se relaciona con la administración recta y prudente de los bienes, a efecto de lograr las mejores condiciones de contratación para el Estado; d) imparcialidad, que gramaticalmente significa la falta de designio anticipado o de prevención a favor o en contra de alguien o algo, se



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

distingue cuando el funcionario se mantiene ajeno a los intereses de las personas que participan en el procedimiento licitatorio; y, e) honradez, implica la rectitud de ánimo, integridad en el obrar; es la forma de comportarse de quien cumple con escrúpulo sus deberes profesionales.

Amparo en revisión 89/2012. Kodak Mexicana, S.A. de C.V. 18 de abril de 2012. Cinco votos. Ponente: Arturo Zaldívar Lelo de Larrea. Secretaria: Ana Elena Torres Garibay.

Ahora bien, la comprensión de estos principios enunciados por el artículo 134 constitucional nos remite al papel que en el orden jurídico mexicano tienen los conceptos de interés social y del orden público, ambos como ejes rectores para la contratación de obra pública, y que deben entenderse en el marco del interés que tiene la sociedad en que se proteja el ejercicio de los recursos para la satisfacción de sus propias necesidades. Este razonamiento se refuerza con el siguiente criterio interpretativo en sede jurisdiccional, que deriva precisamente del estudio que un Tribunal Federal hizo sobre la teleología del artículo 128, fracción II, de la Ley de Amparo, en relación al blindaje que esta norma le otorga a los actos reclamados cuya naturaleza responda a cuestiones relativas al interés social y en aplicación de disposiciones de orden público:

SUSPENSIÓN EN EL AMPARO INDIRECTO. ES IMPROCEDENTE CONCEDERLA CONTRA LA ORDEN DE SUSPENDER O CANCELAR EL PROCEDIMIENTO DE LICITACIÓN PARA LA CONTRATACIÓN DE OBRA PÚBLICA O SERVICIOS RELACIONADOS CON ÉSTA, POR AFECTARSE EL ORDEN PÚBLICO Y EL INTERÉS SOCIAL.

Es improcedente conceder la suspensión cuando un participante de un procedimiento de licitación pública solicite amparo contra la orden de suspender o cancelar éste, al no cumplirse con el artículo 128, fracción II, de la Ley de Amparo, pues se afectarían el orden público y el interés social, concretizados en el procedimiento inherente a la realización de una obra pública. Esto es así, ya que los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 27, 31, párrafo segundo y 40 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas disponen que los recursos económicos de que dispongan la Federación, Estados, Municipios, el Distrito Federal y los órganos político-administrativos de sus demarcaciones territoriales, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez, para satisfacer los objetivos a los que estén destinados; que las adquisiciones, arrendamientos y enajenaciones de todo tipo de bienes, prestación de servicios de cualquier naturaleza y la contratación de obra que realicen dichas entidades, se



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

adjudicarán o llevarán a cabo a través de licitaciones públicas mediante convocatoria abierta para que libremente se presenten proposiciones solventes en sobre cerrado, que será abierto públicamente, a fin de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes; y, que las dependencias y entidades procederán a declarar desierta una licitación, cuando la totalidad de las proposiciones presentadas no reúnan los requisitos solicitados en la convocatoria o sus precios de insumos no fueren aceptables, o podrán cancelarla por caso fortuito, fuerza mayor, o porque existan circunstancias justificadas que provoquen la extinción de la necesidad de contratar los trabajos, o que de continuarse con el procedimiento de contratación se pudiera ocasionar un daño o perjuicio a la propia dependencia o entidad, caso en que deberá precisarse el acontecimiento que motiva la decisión y se hará del conocimiento de los licitantes. De lo anterior se advierte que los procedimientos de licitación para la contratación de obra pública o servicios relacionados con ésta, representan, en sí mismos, una actividad de la administración encaminada a la satisfacción de un interés colectivo y típicamente de orden público, pues innegablemente la sociedad tiene un interés en que se proteja el ejercicio de los recursos para la satisfacción de sus propias necesidades, tutelado por la ley reglamentaria del artículo constitucional referido, que permite la declaración de deserción de la licitación o su cancelación, en los supuestos indicados. Por otro lado, los particulares adquieren sólo la prerrogativa a participar en una competencia justa y la expectativa de que, al final del procedimiento, obtendrán la adjudicación del contrato y de la contraprestación económica respectiva, sin que tengan ningún derecho previamente constituido para ello, de lo que deriva, a lo sumo, el interés legítimo en llegar a ser adjudicatario, en la medida en que se cumplan los requisitos previstos en la convocatoria -los cuales deben ser razonablemente establecidos y no constitutivos de un notorio e injustificado trato discriminatorio, que tengan por objeto o efecto limitar el proceso de competencia y libre concurrencia o sean imposibles de cumplir-, como lo determinó la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la tesis aislada 2a. CXXXVIII/2001, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Tomo XIV, agosto de 2001, página 240, de rubro: "LICITACIONES PÚBLICAS. DERECHOS QUE DERIVAN A FAVOR DE LOS PARTICULARES QUE PARTICIPAN EN ELLAS.", y aun cuando en esa prerrogativa se funde la apariencia del buen derecho, es insuficientemente oponible ante el orden público inmerso en el propio procedimiento licitatorio, que resultaría vulnerado si se continúa, aun cuando las proposiciones no reúnan los requisitos solicitados en la convocatoria o sus precios de insumos no fueren aceptables; exista caso fortuito, fuerza mayor, o circunstancias justificadas que provoquen la extinción de la necesidad de contratar los trabajos.

SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL CUARTO CIRCUITO. Queja 93/2014. Constructora Jaken, S.A. de C.V. 9 de mayo de 2014. Unanimidad de votos. Ponente: José Carlos Rodríguez Navarro. Secretario: Miguel Ángel Luna Gracia.



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

La ilustración que arroja el criterio judicial de mérito da cuenta claramente de la naturaleza jurídica de los actos emitidos por los órganos administrativos, mismos que, por sus fines y objetivos eminentemente públicos, adquieren un matiz especial tratándose de licitaciones públicas, lo que se confirma con la referida limitación que la Ley de Amparo impone para conceder la suspensión respecto a aquellos actos reclamados que de no continuarse ejecutando pueden afectar el orden público y el interés social.

En ese orden de ideas, siguiendo el mandato constitucional expreso anteriormente señalado, encuentran plena justificación la existencia de facultades y mecanismos de garantía a favor del Estado para asegurarle las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias que se presenten dentro de un procedimiento de licitación pública, pues de ello dependerá que se cumpla con la obligación de administrar con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez los recursos destinados a dichos fines de carácter social y público, tal y como lo dispone el artículo 134 constitucional.

Los instrumentos a los que hacemos referencia se manifiestan normativamente en las distintas atribuciones que en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas ostentan los órganos administrativos facultados para no formalizar la relación contractual o para dar por terminado el procedimiento de licitación, tales como la no firma del contrato, la facultad rescisoria, la declaratoria de licitación desierta o la cancelación.

En ese escenario, queda de manifiesto de qué forma la Constitución prescribe una serie de principios y obligaciones, así como instrumenta un procedimiento mínimo, para garantizar que el Estado vele por la efectividad del interés social y del orden



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

público en los procesos de licitación para la contratación de obra pública y servicios relacionados con las mismas.

Trasladando la anterior explicación al análisis de los actos concretos realizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el procedimiento de licitación pública para el otorgamiento del contrato de obra pública para la construcción del Tren México-Querétaro, se requiere partir del entendimiento de que las potestades estatales que ejercen las dependencias para tomar la decisión de convocar a un concurso de licitación, firmar o no el contrato con la empresa ganadora, así como la de cancelarlo, tienen como motivación última el asegurar las mejores condiciones cualitativas y cuantitativas para el Estado, en cumplimiento de las obligaciones y bajo los principios consagrados en el artículo 134 constitucional.

Por ende, desde una perspectiva constitucionalmente razonable, es decir, ajena a intereses particulares, a la coyuntura política-electoral o al sospechoso inducido, cualquier revisión sobre los actos de los órganos administrativos competentes para tomar decisiones en materia de licitación pública debe iniciar por determinar si los actos en concreto se realizaron o no de acuerdo a algún principio o regla constitucional.

Bajo esa óptica, el examen que en esta soberanía popular hemos venido realizando sobre el proceso de licitación del tren México-Querétaro, circunscribiendo nuestro objeto al proceso de licitación, emisión del fallo y su cancelación, tal y como lo establece el acuerdo de la Junta de Coordinación Política, no debe, por ningún motivo, rebasar los linderos marcados por el marco jurídico vigente.

En ese sentido, si derivado del análisis documental realizado hasta el momento no es de advertirse ningún elemento objetivo y razonable que desde la perspectiva



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

netamente constitucional sea suficiente para cuestionar técnicamente la decisión de la Administración Pública Federal para no firmar con el consorcio China Railway Construction, CSR, GIA+A, Prodemex, GHP y Constructora Teya, el contrato para la construcción del Tren México-Querétaro, la labor de esta Comisión Especial no tiene por qué trascender los contornos fijados por las normas jurídicas aplicables en la materia, las cuales, como se ha venido recalando, se fundan en el contenido del artículo 134 constitucional.

B) LA MOTIVACIÓN DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS EN LOS PROCEDIMIENTOS DE LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA

Como se demostró en el párrafo anterior, la naturaleza jurídica de los procedimientos de licitación de obra pública indudablemente participa en los más altos fines del Estado, de ahí su calidad de cuestión de orden público e interés social, protegida en cada una de sus instancias por los principios y reglas constitucionales y legales en la materia.

En ese sentido, cuando los órganos administrativos del Estado inician un procedimiento de licitación de obra pública se presume legalmente que están motivados en la defensa de un interés social y en salvaguarda del orden público, en tanto el orden jurídico mexicano, desde su nivel más alto de validez, está configurado por una razonabilidad pública que garantiza al Estado la eficaz, eficiente, transparente y honrada administración de los recursos públicos.

Bajo esa lógica es que debemos entender las particularidades que guardan las relaciones que se entablan en un contrato de obra pública celebrado bajo el régimen de derecho administrativo, donde el carácter público de la relación jurídica no se configura por la sola participación de una institución del Estado, sino principalmente por el fin de carácter público que se busca conseguir.



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

En la doctrina jurídica, se entiende que la relación jurídica del Estado frente a los particulares puede presentarse bajo dos facetas: una, cuando los órganos del Estado ostentan imperio y potestad que le otorga su investidura pública, de donde se les faculta para emitir actos unilaterales cuyo origen es una relación directa con la función pública y el cargo que desempeñan; esto es a lo que se lo conoce como una relación de supra-subordinación. En cambio, cuando las relaciones entre el Estado y los particulares se dan en un plano de igualdad, donde la autoridad estatal no actúa en relación directa con la función pública que detenta, estamos frente a una relación de coordinación.

A diferencia de lo que sucede en las relaciones de coordinación entabladas entre una autoridad estatal y un particular, en las que el ejercicio legítimo de una acción deriva de los derechos y obligaciones legales y contractuales, en el caso de las relaciones de supra-subordinación, la potestad de la autoridad para realizar un acto de manera unilateral se desprende exclusivamente de las normas jurídicas que regulan la relación administrativa.

De tal forma, en materia de obra pública, al formar parte del espectro de regulación de las normas de Derecho Administrativo, la relación que se da entre los órganos administrativos y los particulares contratantes en un procedimiento de licitación pública, desde el momento de la emisión de las bases de licitación hasta la adjudicación, es muy distinta a la que se presenta una vez que ya se ha perfeccionado el contrato, pues hasta antes de que se presente tal acto las causas y los fines por los cuales se establece la relación entre las partes se caracteriza por la disparidad de condiciones.

No obstante lo anterior, cabe mencionar que si bien la facultad de imperio que tiene una autoridad para dictar o ejecutar actos unilaterales e imperativos dentro de un procedimiento de contratación pública le permite conservar una posición especial frente a los particulares, esta no puede ser omnímoda, ilimitada, y, por



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

supuesto, arbitraria, en razón de que en un Estado de Constitucional de Derecho no existen parcelas de actuación de la autoridad que estén exentas de ser justificadas jurídicamente.

Como sabemos, el artículo 16 constitucional consagra el principio de estricta legalidad, garantizado a través de la exigencia dirigida a toda autoridad para que fundamente y motive por escrito la causa legal del acto de molestia que intenta concretar, siendo la materia administrativa una de las áreas en donde mayor valor adquiere tal justificación.

Sin embargo, para el caso de los procedimientos para la licitación y contratación de obra pública, la justificación que debe imperar en los actos que el Estado realiza con relación a los particulares participantes adquiere peculiaridades que los diferencian con los demás actos administrativos en estricto sensu, pues la relación de supra-subordinación entre gobernante y gobernado no deviene de una norma general que otorgue o reconozca un derecho subjetivo a éste último frente al Estado, que en el caso, se configure en la facultad para exigir un fallo favorable y la celebración del contrato respectivo para la ejecución del proyecto objeto de licitación.

En otras palabras, cuando se habla que en los procedimientos de contratación de obra pública regulados por el artículo 134 constitucional y las leyes reglamentarias en la materia hay una ausencia de un derecho subjetivo a favor de la persona física o moral licitante oponible al Estado para que este contrate y adjudique la ejecución de una obra a favor de aquel, al mismo tiempo se alude a la inexistencia de obligaciones jurídicas del Estado con relación a los licitantes que no sean las correspondientes a respetar los términos de la convocatoria y sustanciar el procedimiento de licitación conforme a las reglas y principios constitucionales y legales, mismas que, como se ha abundado, tienen como único eje asegurar las



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

mejores condiciones para el Estado, en su calidad de garante del orden público y el interés social.

La jurisprudencia emitida por el Poder Judicial en éste caso tampoco no ha sido ajena a tales particularidades que caracterizan el estatus jurídico de las partes intervinientes en un procedimiento de licitación. Muestra de ello es el siguiente criterio emitido por el Máximo Tribunal del país, que por su capacidad de respaldo para la presente argumentación, se transcribe:

LICITACIONES PÚBLICAS. DERECHOS QUE DERIVAN A FAVOR DE LOS PARTICULARES QUE PARTICIPAN EN ELLAS.

Los particulares participantes en los concursos o licitaciones de los arrendamientos y enajenaciones de todo tipo de bienes de la administración pública, no adquieren el derecho a la adjudicación, sino a la participación en una competencia justa; por tanto, jurídicamente el oferente cuenta con el derecho subjetivo para participar en la comparación de ofertas, y con interés legítimo en llegar a ser adjudicatario, pues si bien el órgano gubernamental no está obligado a efectuar la adjudicación a ninguno de los proponentes, aun cuando sus ofertas fueran admisibles, la ilegítima exclusión de una oferta en su concurrencia con las demás, o la notificación de que se le revoca la adjudicación, constituye la afectación de un derecho subjetivo del participante y adjudicatario, respectivamente, susceptible de defensa en sede administrativa, a través de la inconformidad prevista en el artículo 95 de la abrogada Ley de Adquisiciones y Obras Públicas.

Amparo en revisión 219/2001. Job Electromecánica Industrial, S.A. de C.V. 15 de junio de 2001. Cinco votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: Sofía Verónica Ávalos Díaz

Como se aprecia, de forma categórica la interpretación constitucional es receptiva a los fines y alcances que tienen los distintos actos administrativos que realizan los órganos gubernamentales con respecto a los participantes en las licitaciones públicas, distinguiendo claramente en cuáles existe de por medio un derecho subjetivo a favor de los licitantes y en cuáles no.

El derecho a la adjudicación, por lo tanto, no lo tienen ni lo adquieren los participantes en las licitaciones por pretender participar ni tampoco ya teniendo tal



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

carácter, porque el beneficio de la adjudicación y la concomitante contraprestación económica no deriva de una obligación del Estado frente a los licitantes, sino de la voluntad que manifieste el órgano administrativo al término del procedimiento.

En efecto, el elemento voluntario que el Estado manifiesta por medio de las decisiones de los titulares de sus órganos administrativos subsiste en cada etapa del procedimiento de licitación, precisamente porque la relación entablada entre las partes contratantes no es de coordinación, ni busca la consecución de un interés particular. Por el contrario, como ya se mencionó anteriormente, el Estado tiene exclusivamente obligaciones constitucionales para con la protección del interés colectivo, lo que obliga a los órganos administrativos convocantes a realizar todas las acciones necesarias para asegurar las mejores condiciones estatales, amparados en la máxima de derecho administrativo que le permite decidir, de forma unilateral y discrecional, ejercer o no alguna de las facultades legales que ostenta para iniciar o para terminar la relación contractual derivada de un fallo dentro de un procedimiento de licitación de obra pública.

Para el caso concreto del proceso de licitación para la construcción del Tren México-Querétaro, el cuestionamiento sobre la decisión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para no perfeccionar la relación contractual con el consorcio licitante, aún y cuando ya se había emitido un fallo favorable a ésta última, se sitúa dentro de las potestades que válidamente puede ejercer el Estado en su calidad de garante de los intereses públicos y, desprendido de ello, justificado además en el tipo de relación jurídica que subsiste entre los órganos administrativos del Estado y las personas físicas o morales participantes en un proceso de licitación pública previamente a la firma de un contrato.

De las características de éste tipo de relación jurídica devienen una serie de atribuciones a favor de los órganos de la administración pública, dependencias o



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

entidades, para decidir, en pleno uso de la voluntad soberana que detenta el Estado, entre otras determinaciones, el no firmar el contrato.

De ese modo, la decisión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, para no firmar con el consorcio China Railway Construction, CSR, GIA+A, Prodemex, GHP y Constructora Teya, el contrato para la licitación del Tren México-Querétaro, tuvo su fundamento en el artículo 47 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, numeral que recoge precisamente las facultades discrecionales aludidas, entre ellas, claro está, la no firma del contrato, tal y como se establece en el párrafo cuarto del dispositivo de mérito, el que por su importancia para la presente argumentación, se transcribe:

Artículo 47. *La notificación del fallo obligará a la dependencia o entidad y a la persona a quien se haya adjudicado, a firmar el contrato, en la fecha, hora y lugar previstos en el propio fallo, o bien en la convocatoria a la licitación pública y en defecto de tales previsiones, dentro de los quince días naturales siguientes al de la citada notificación. No podrá formalizarse contrato alguno que no se encuentre garantizado de acuerdo con lo dispuesto en la fracción II del artículo 48 de esta Ley.*

Si el interesado no firmare el contrato por causas imputables al mismo, en la fecha o plazo establecido en el párrafo anterior, la dependencia o entidad podrá, sin necesidad de un nuevo procedimiento, adjudicar el contrato al participante que haya presentado la siguiente proposición solvente que resulte más conveniente para el Estado, de conformidad con lo asentado en el fallo, y así sucesivamente en caso de que este último no acepte la adjudicación, siempre que la diferencia en precio con respecto a la proposición que inicialmente hubiere resultado ganadora, no sea superior al diez por ciento.

Tratándose de una evaluación de puntos y porcentajes, el contrato podrá adjudicarse a la que le siga en calificación y así sucesivamente en caso de que este último no acepte la adjudicación.

Si la dependencia o entidad no firmare el contrato respectivo o cambia las condiciones de la convocatoria de la licitación que motivaron el fallo correspondiente, el licitante ganador, sin incurrir en responsabilidad, no estará obligado a ejecutar los trabajos. En este supuesto, la dependencia o entidad, a solicitud escrita del licitante, cubrirá los gastos no recuperables en que hubiere incurrido para preparar y elaborar su



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

proposición, siempre que éstos sean razonables, estén debidamente comprobados y se relacionen directamente con la licitación de que se trate.

El contratista a quien se adjudique el contrato, no podrá hacerlo ejecutar por otro; pero, con autorización previa del titular del área responsable de la ejecución de los trabajos en la dependencia o entidad de que se trate, podrá hacerlo respecto de partes del contrato o cuando adquiera materiales o equipos que incluyan su instalación en las obras. Esta autorización previa no se requerirá cuando la dependencia o entidad señale específicamente en las bases de la licitación, las partes de los trabajos que podrán ser objeto de subcontratación. En todo caso, el contratista seguirá siendo el único responsable de la ejecución de los trabajos ante la dependencia o entidad.

Los derechos y obligaciones que se deriven de los contratos no podrán ser transferidos por el contratista en favor de cualesquiera otra persona, con excepción de los derechos de cobro sobre las estimaciones por trabajos ejecutados, en cuyo caso se deberá contar con el consentimiento de la dependencia o entidad de que se trate.

El artículo referido no sólo da cuenta de la posibilidad legal que tienen las dependencias o entidades administrativas para no firmar el contrato, en ejercicio de las potestades soberanas con las que cuenta el Estado para proteger los intereses públicos dentro de un proceso de licitación, el cual no otorga derecho a los particulares para reclamar el perfeccionamiento de la relación contractual a su favor, sino que además reafirma que éste tipo de actos estatales no participan dentro de los demás actos administrativos que para su plena constitucionalidad y legalidad requieren ser motivados, porque justamente no estamos frente a un acto que derive del cumplimiento de obligaciones correlativas a un derecho subjetivo del particular.

Así, la no firma de un contrato de licitación está plenamente fundamentada en el artículo 47 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas, que al igual que las cancelaciones y la declaración de dejar desierta una licitación, ambas reguladas por el artículo 40 de la misma ley, son decisiones derivadas de la voluntad soberana del Estado mexicano, a través de sus órganos



Antonio Cuéllar Steffan
DIPUTADO FEDERAL

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

administrativos competentes, que encuentran su motivación en la salvaguarda del orden jurídico y del interés social.

Por último, cabe agregar que el razonamiento jurídico que se ha planteado sobre la especial naturaleza de los actos de los órganos administrativos dentro de un proceso de licitación pública, que los diferencia de los actos administrativos estricto sensu, ofrece una perspectiva poco explorada en foros no jurídicos sobre los alcances y límites de dicha facultad estatal, situación que propicia, como en el caso concreto del proceso para la construcción del Tren México- Querétaro, juicios subjetivos acerca de las decisiones discrecionales, mas no arbitrarias, que los órganos administrativos toman para garantizar los principios constitucionales que rigen su actuar, tal y como aconteció con la decisión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para no firmar el contrato de obra pública para la puesta en marcha del referido proyecto.

Por las consideraciones precedentes, cuyo contenido objetivo está respaldado en la mejor interpretación jurídica realizada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación en relación a las normas que regulan los procesos de contratación pública, **RAZONO MI VOTO EN SENTIDO FAVORABLE**, con el propósito, además, de que el razonamiento jurídico expresado sea útil para complementar los términos bajo los cuales está planteado el informe de resultados presentado por la Comisión Especial.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 26 de febrero de 2015

DIPUTADO ANTONIO CUÉLLAR STEFFAN

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXII Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Manlio Fabio Beltrones Rivera, PRI, presidente; Ricardo Anaya Cortés, PAN; Agustín Miguel Alonso Raya, PRD; Arturo Escobar y Vega, PVEM; Juan Ignacio Samperio Montaña, MOVIMIENTO CIUDADANO; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; María Sanjuana Cerda Franco, NUEVA ALIANZA.

Mesa Directiva

Diputados: Vicepresidentes, Tomás Torres Mercado, PVEM; Francisco Agustín Arroyo Vieyra, PRI; María Beatriz Zavala Peniche, PAN; Aleida Alavez Ruiz, PRD; secretarios, Francisca Elena Corrales Corrales, PRI; Sergio Augusto Chan Lugo, PAN; Graciela Saldaña Fraire, PRD; Javier Orozco Gómez, PVEM; Marilyn Gómez Pozos, MOVIMIENTO CIUDADANO; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fernando Bribiesca Sahagún, NUEVA ALIANZA.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>