

MEMORIA DOCUMENTAL

“CONSTRUCCIÓN DEL TREN RÁPIDO QUERÉTARO-CIUDAD DE MÉXICO”.



PERIODO: 2012-2016

Índice

1. Presentación.
2. Fundamento legal y Objetivo de la Memoria Documental
 - 2.1 Fundamento Legal
 - 2.2 Objetivo del Libro Blanco
3. Antecedentes
 - 3.1 Problemática
 - 3.2 Propuesta de Solución
 - 3.3 Beneficios esperados del Proyecto
4. Marco normativo aplicable a las acciones realizadas durante la ejecución
Del proyecto
5. Vinculación del Programa, Proyecto o Asunto con el Plan Nacional de Desarrollo y programas
 - 5.1 Plan Nacional de Desarrollo de 2013-2018
 - 5.2 Vinculación con el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018
 - 5.3 Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018
 - 5.4 Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018
6. Síntesis Ejecutiva del Programa, Proyecto o Asunto
7. Actividades realizadas
 - 7.1 Inversiones realizadas de acuerdo a los registros en cartera
 - 7.2 Integración de expedientes y/o proyectos ejecutivos
8. Seguimiento y Control
 - 8.1 Auditorías practicadas
 - 8.1.1 Auditoría Superior de la Federación (ASF)
 - 8.1.2 Auditorías practicadas por la SFP
9. Resultados y beneficios alcanzados
 - 9.1 Cumplimiento de los objetivos correspondientes al Sector Comunicaciones y Transportes y su vinculación con el PND
10. Informe final del servidor público de la dependencia o entidad, responsable de la ejecución del Programa, proyecto o asunto
11. Glosario
12. Anexos

1. Presentación

Concepto

Nombre

Tren Rápido Querétaro - Cd de México

Objetivo del programa, proyecto y/o asunto

Mejorar la movilidad entre las ciudades de México y Querétaro, mediante la construcción de un Tren de pasajeros de alta velocidad, que reduzca el tiempo de viaje entre ambas ciudades a una hora, desarrollando un servicio ferroviario de pasajeros competitivo, seguro, cómodo y confiable en la zona Central de México que contribuya a la creación de una plataforma para el desarrollo económico sustentable.

Descripción

Características generales

Periodo de vigencia que se documenta

El periodo que se documenta es de 2012 a 2018.

Ubicación geográfica

El proyecto se localiza en la zona centro del país. El trazo del proyecto corre por el Distrito Federal, Estado de México, Hidalgo y Querétaro.

Principales características técnicas

Tren eléctrico de alta velocidad —el primero en su tipo en el continente americano— con un trazo de 210 kilómetros, de los cuales 15.9 Km son en viaducto y 11.6 km en túnel, dos terminales, una en Buenavista y la otra en la ciudad de Querétaro, que correrá a una velocidad máxima de 300 kilómetros por hora, completando el recorrido en 58 minutos.

Unidades administrativas participantes

En la SCT: ST, CSCT, DGDFM, UAJ, DGC y CSCT del Estado de México y Querétaro.
Gobiernos del Estado de Querétaro, Hidalgo y Estado de México
Gobierno Federal: SHCP, BANOBRAS, INDAABIN.
GEM: Secretaría de Comunicaciones, Secretaría de Transporte.

Responsables de su elaboración

Elaborado por:

Ing. Guillermo Nevárez Elizondo, Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal

2. Fundamento legal y objetivo de la Memoria Documental

2.1. Fundamento legal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Última reforma publicada en el DOF el 27 de agosto de 2018 (artículos 6, 25 y 134).
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, con fecha 29 de diciembre de 1976, última reforma, 15 de junio de 2018.
- Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Ley publicada en el DOF el 4 de mayo de 2015 (artículos 3, fracciones VII y IX; 4; 8; 24, fracciones V y VI; 113, fracciones I, II, VIII, y 116).
- Ley de Seguridad Nacional. Última reforma publicada en el DOF el 26 de diciembre de 2005 (artículos 3, fracciones I, II, III y V; 4; 5, fracción XII; 50; 51; 53 y 54).
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental. Ley abrogada en el DOF el 9 de mayo de 2016 (artículos 3, fracciones III, V, VI; 13, fracciones I, II y IV y V; 14, fracciones I, II y IV; 15; 18, fracción I, Y 19).
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Última reforma publicada en el DOF el 27 de enero de 2017 (artículos 3; 11, fracciones V y VI; 12; 15; 68; 110 y 113).
- Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el DOF el 19 de febrero de 1940. Última reforma publicada en el DOF el 15 de junio de 2018.
- Ley Federal de Archivos, Ley abrogada a partir del 15 de junio de 2019 por Decreto DOF de 15 de junio de 2018. Artículos 1, 2, 4, fracciones I, II, V, IX, XVI, XX, XXIII; 5, 6 fracciones I, II y III; 7, 14, 18 y 54.
- Reglamento de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental. Publicado en el DOF el 11 de junio de 2003 (artículos 2, fracción II; 27; 30; 37 y 38).
- ACUERDO por el que se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión. Publicado en el DOF el 6 de julio de 2017.

- ACUERDO por el que se establecen Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal. Publicado en el DOF el 24 de julio de 2017 (artículos 39, 40, 41, 42 y 43).
- ACUERDO del Consejo Nacional del Sistema Nacional de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales, por el que se aprueban los Lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas. Publicado en el DOF el 15 de abril de 2016 (lineamientos primero; cuarto; décimo séptimo, fracción X, y trigésimo octavo).
- Lineamientos para la elaboración de integración de Libros Blancos y de Memorias Documentales. Publicado en el DOF el 10 de octubre de 2011; Abrogado por el Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal, publicado en el DOF el 6 de julio de 2017.
- ACUERDO por el que se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión. Publicado en el DOF el 6 de julio de 2017
- ACUERDO por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal. Publicado en el DOF el 24 de julio de 2017 (artículos 39, 40, 41, 42 y 43).
- Manual Ejecutivo para la entrega recepción y rendición de cuentas 2012-2018. Publicado por la Secretaría de la Función Pública. Noviembre 2017. Apartado VII.

2.2. Objetivo de la Memoria Documental

La presente Memoria Documental tiene como propósito informar y documentar tanto el desarrollo como la situación actual del proyecto, debido a su impacto socio económico, al ser un transporte seguro, competitivo y eficiente que además ahorra tiempo de traslado, contribuye en la solución del congestionamiento vial, la contaminación ambiental y del excesivo consumo de energéticos, e incluso colabora en la conducción del desarrollo urbano de la zona de influencia del tren.

3. Antecedentes

3.1. Problemática Identificada

La autopista México Querétaro, es una de las principales vías de comunicación a nivel regional, que forma parte del eje carretero Querétaro – Ciudad Juárez y México – Nuevo Ladero, a partir del cual se mueve un importante flujo de personas y mercancías, el aforo diario alcanzó en el 2012 los 50,240 vehículos en ambos sentidos. Sin embargo, también es una de las vías que registra mayor número de accidentes, con un total de 580 accidentes en 2010; el índice de accidentes por kilómetro es de 2.736. Se estima que en 2010 los daños materiales rondaron los 40 millones de pesos.

Al mismo tiempo, atendiendo al dinamismo económico que presenta la región del Bajío, se hace indispensable ampliar y mejorar la infraestructura y condiciones de movilidad desde y hacia la capital del país.

Adicional a las necesidades antes señaladas, es importante resaltar que una característica de las grandes ciudades de América Latina, incluida la Ciudad de México, es la expansión descontrolada de la mancha urbana y el acelerado crecimiento en la tasa de motorización, hecho que ocasiona que la entrada y salida de las mismas, se traduzca en mayores tiempos y elevados costos de operación vehicular, debido principalmente a los niveles de congestión que se presentan en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), los cuales persisten a pesar de la construcción de importantes obras viales tales como las autopistas urbanas y los segundos pisos.

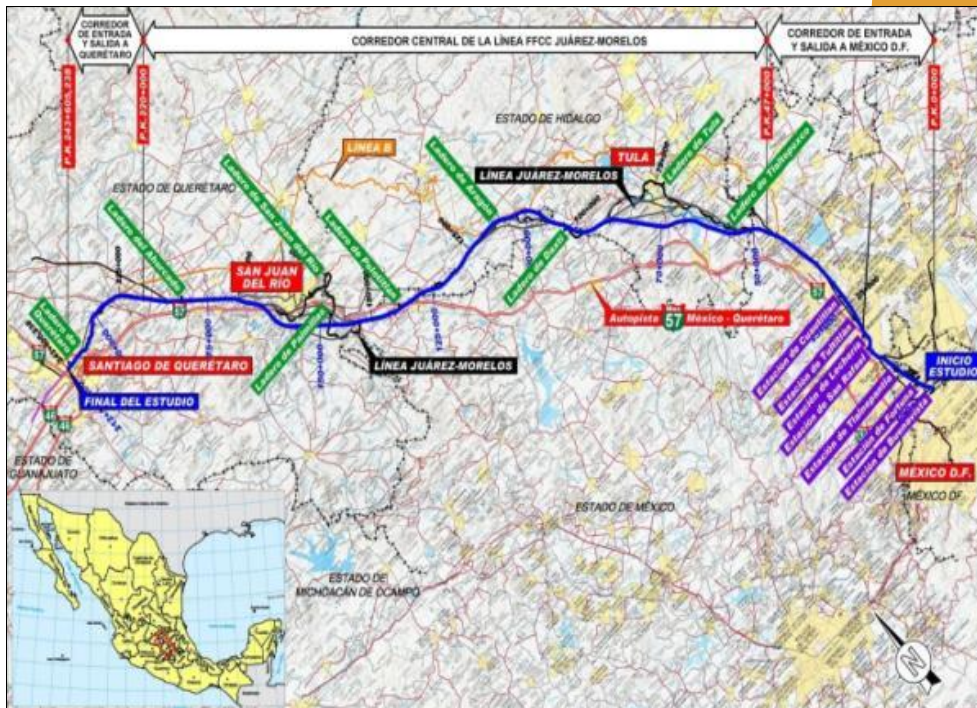
Ante esta situación y considerando el dinamismo presente y futuro que se vislumbra para la Ciudad de México y la región del Bajío (específicamente el Estado de Querétaro), aunado a los altos costos de inversión en los que se tendría que incurrir para continuar ampliando las avenidas de salida y entrada a la ZMCM, se ha propuesto la construcción de un Tren de Pasajeros de Alta Velocidad entre la Ciudad de México y la ciudad de Querétaro (TAV México - Querétaro), como una alternativa de modo de transporte moderna, eficiente y no contaminante, razón por la cual podría optar una parte importante de personas ante la demanda, dada la necesidad de movilidad entre ambas ciudades, las que actualmente se trasladan por autobús o en vehículos particulares.

3.2. Características del proyecto

Se propone un proyecto de infraestructura para mejorar la conexión entre Querétaro y la Ciudad de México, consistente en la construcción de un tren de altas prestaciones que brinde un servicio de pasajeros moderno, eficiente y rápido.

El objetivo del proyecto Tren de alta velocidad México-Querétaro, es resolver la problemática de movilidad en la región centro del país, específicamente entre las ciudades de México y Querétaro, para lo que se propone implantar un nuevo modo de transporte de pasajeros altas prestaciones la Ciudad de México con la ciudad de Querétaro. El proyecto beneficiará a los habitantes de ambas ciudades al disminuir el tiempo de viaje al tiempo de los usuarios, evitar costos de operación vehicular por los vehículos que dejarán de utilizarse y mejorar la circulación en general al retirarse volumen de las vialidades.

La construcción del “Tren de pasajeros de alta velocidad entre la Ciudad de México y la Ciudad de Querétaro (TAV México-Querétaro)”, contempla el uso compartido de una vía doble hasta Huehuetoca, con el Tren Suburbano. El resto del trazado será una nueva vía doble donde en algunos tramos irá paralela a las vías actuales de carga aprovechando de esta manera el derecho de vía actual. La velocidad promedio del trayecto estimada en 200 km/h, dividido en 10 tramos con base en el mayor grado de aprovechamiento del derecho de vía de la línea Juárez-Morelos y con la selección de los mejores criterios de actuación para cada tramo.



3.3. Beneficios del proyecto

Los sistemas ferroviarios disminuyen los tiempos de viaje de los usuarios que los emplean, contribuyen a atenuar la congestión en las calles y las avenidas alternativas al trazado ferroviario, y reducen la contaminación ambiental y la emisión de los gases de efecto invernadero. También promueven un mejor uso del espacio público y un menor nivel de accidentes. Dentro del presente estudio se han considerado los siguientes beneficios:

- Ahorro en tiempo de viaje
- Reducción en costos de operación vehicular
- Ahorros por inversiones futuras en infraestructura ferroviaria
- Liberación de recursos
- Ahorros por emisiones de CO₂

De tal forma, el Proyecto contribuirá al logro de los objetivos siguientes:

- Desarrollar un servicio ferroviario de pasajeros competitivo, seguro, cómodo y confiable en la zona Central de México que contribuya a la creación de una plataforma para el desarrollo económico sustentable.
- Crear un eje estructurador del transporte de pasajeros que dé servicio a las principales zonas industriales del país, disminuya los costos de transporte, aumente la productividad, para incrementar la competitividad de las actividades de la región.
- Impulsar el servicio ferroviario de pasajeros, ante la creciente necesidad de buscar soluciones que contribuyan a contrarrestar el calentamiento global y la contaminación ambiental, toda vez que es un modo de transporte sustentable y amigable con el medio ambiente.
- Utilizar y modernizar la Infraestructura existente y construir nuevas vías que permitan crear un potente Sistema Ferroviario Mexicano de pasajeros.

4. Marco normativo aplicable a las acciones realizadas durante la ejecución del Proyecto

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículos 26 y 28.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Artículo 36, fracciones I, VII, XXIV, XXV y XXVII.
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria. Artículos 1 al 16, 23, 24, 25, 35 y 36.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental. Artículos 5, 6, 7, 10, 13 al 19.
- Ley de Planeación. Artículos 9, 16, 23 y 29.
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas. Artículos 1, 18, 20, 21, 22, 23, 27 al 40 Bis, 42, 45 al 59.
- Ley General de Bienes Nacionales. Artículos 2 fracciones I y II, 3 fracción III, 4, 6 fracción VI, 9, 13, 16, 18, 19, 28 fracción V y 72 al 77.
- Ley de Vías Generales de Comunicación. Artículos 3, 20, 29 al 38, 40, 49, 108, y 118.
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Artículos 1, 2, 4, 5, 6 fracciones I, II, IV y IX, 7 fracción II y último párrafo, 9, 11, 12, 17 al 22, 24, 36 al 41, 43 al 46, 50, 53, 57, 59, 61 y 62.
- Reglamento del Servicio Ferroviario. Artículos 1, 2, 4, 15, 26 fracciones I, 27, 58, 60, 62, 64, 65, 105, 108, 110, 115 al 117, 126, 134, 135, 140, 142, 176 y 198.
- Reglamento Interior de la SCT. Artículos 4 y 5 fracción XI y 21, fracción I y XIII.
- Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, publicado en el DOF el 28 de julio del 2010.
- Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicado en el DOF el 28 de julio de 2010.

- Acuerdo para la Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006-2012, publicado en el DOF el 19 de diciembre de 2011.
- Lineamientos para la elaboración e integración de Libros Blancos y de Memorias Documentales, publicados en el DOF el 10 de octubre de 2011.
- Lineamientos para la formulación del Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006-2012, publicados en el DOF el 18 de enero de 2012.

5. Vinculación del Programa, Proyecto o Asunto con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) y Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y/o Especiales

El artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece las bases para el Sistema de Planeación Democrática del Desarrollo Nacional. Es en este precepto constitucional en donde se determina como instrumento fundamental el Plan Nacional de Desarrollo y se ordenan sistemáticamente las acciones a cargo del Gobierno.

El 2 de diciembre de 2012 el Presidente Enrique Peña Nieto anuncia sus primeras 13 decisiones que regirán su gobierno como presidente, entre las cuales, y en materia de telecomunicaciones e infraestructura, se encuentran:

8. Acelerará el programa de infraestructura carretera, ferroviaria y de puertos del país
9. Reconstituir la red de trenes de pasajeros para conectar a las Ciudades del país.
10. Iniciará el proyecto del Tren México Toluca y el tren Transpeninsular Yucatán-Quintana Roo.

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND) estableció los objetivos y las estrategias nacionales que fueron la base para los programas sectoriales, especiales, institucionales y regionales que emanan del gobierno.

5.1. Plan Nacional de Desarrollo de 2013-2018

El proyecto del Tren Rápido México-Querétaro, se encuentra alineado al Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, a través de sus Metas Nacionales, dentro de las cuales se destaca la importancia de acelerar el crecimiento económico para construir

un “México Próspero”, ubicando el desarrollo de la infraestructura como pieza clave para incrementar la competitividad de la nación.

Para ello incluye entre sus líneas de acción: fomentar la construcción de nueva infraestructura que favorezca la integración logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconectividad y evaluar la necesidad de infraestructura a largo plazo para el desarrollo de la economía, considerando el desarrollo regional, las tendencias demográficas, las vocaciones económicas y la conectividad internacional, entre otros.

Las acciones implementadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, contribuyen a la consecución de la meta nacional IV “México Próspero”, dentro del Objetivo 4.9. y de la Estrategia 4.9.1.

Así, la conclusión del proyecto contribuirá a la movilidad urbana de una manera ágil, eficiente y a un bajo costo, abriendo nuevas oportunidades de desarrollo económico mejorando la calidad de vida de la población.

Meta Nacional IV. México Próspero

Objetivo 4.9. Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategia 4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Líneas de acción (Transporte urbano masivo):

- Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.
- Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.

5.2. Vinculación con el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018

El “Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018” incluye el cumplimiento de compromisos presidenciales, así como la realización de los proyectos estratégicos cuyas acciones están en sintonía con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

Destacando la importancia del Sector de Comunicaciones y Transportes para detonar el desarrollo regional, generar empleo y bienestar social; es también un factor de productividad, competitividad y crecimiento económico nacional.

Entre las obras y acciones comprometidas, destacan el establecimiento de una rectoría de sistemas de transporte que mejore la movilidad urbana, reduzca los tiempos de traslado, abata los costos logísticos, mejore la seguridad de los usuarios.

Específicamente el proyecto de Tren rápido Querétaro Ciudad de México, contará con 209.2 km de doble vía de los cuales 124.7 km de nuevas vías, dicho proyecto detonará la movilidad de pasajeros por tren, desahogando así la carretera México-Querétaro y fomentando el uso de otros medios de transporte. Con una inversión de 43,580 mdp este proyecto contará con 12 trenes que viajarán a una velocidad promedio de 200 km/h lo cual reducirá el tiempo de traslado de los pasajeros entre las dos ciudades en poco más de una hora.

Obteniendo diversos beneficios a través de un nuevo transporte ferroviario y masivo de pasajeros, eficiente, seguro, con certeza para el usuario, que ahorre tiempos de traslado para una mejor calidad de vida. Además de un país comunicado, productivo y competitivo en donde las personas, bienes y servicios transiten de manera segura y a un menor costo.

Objetivos a lograr en el sector

2. Tren de pasajeros y de carga:

Retomar el transporte ferroviario de pasajeros para elevar la calidad de vida de la población.

7.3. Compromisos y proyectos estratégicos: Ferrocarriles y transporte masivo Ferrocarriles de pasajeros. Compromiso CG-094 Apoyar el proyecto del Tren Rápido Querétaro-Ciudad de México.

5.3. Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018

El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 sienta las bases de un proyecto con visión de largo plazo, para garantizar la ejecución de proyectos de infraestructura que demanda el desarrollo económico y social del país, con absoluto respeto al medio ambiente, teniendo como objetivo principal contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

Particularmente, las características del Tren Rápido Querétaro - Ciudad de México, se encuentran alineadas al cumplimiento de la Estrategia.

1.2 Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, a través de la línea de acción 1.2.3 Potenciar el transporte interurbano de pasajeros a través del relanzamiento del ferrocarril de pasajeros.

Por lo que el PNI considera dentro de sus principales proyectos de inversión la Construcción del Tren Rápido Querétaro - Ciudad de México, el cual ayudará a descongestionar la carretera México- Querétaro

Además, en un mediano y largo plazo, se impulsará el transporte foráneo e interurbano de pasajeros a través de la construcción de trenes que conecten las ciudades con el Distrito Federal, promoviendo así, que las principales zonas metropolitanas tengan un transporte rápido, eficaz y sustentable que conecte con la red nacional de transporte ferroviario de manera eficiente. Todo esto con ayuda de una planeación integral impulsada por información derivada del despliegue de Sistemas Inteligentes de Transporte en la red de transporte.

2. Sector Comunicaciones y Transportes

2.1. Diagnóstico

Para que México sea un país más competitivo, productivo y próspero es necesario contar con infraestructura de comunicaciones y transportes de calidad alineada a las necesidades de movilidad y de carga, así como de comunicación.

A pesar de los esfuerzos en infraestructura de comunicaciones y transportes, la inversión ha atendido necesidades e iniciativas que, en muchos casos, han surgido de forma aislada o han carecido de una visión integral. En este contexto, México requiere inversiones oportunas para mejorar y ampliar las redes de transporte y comunicaciones del país y así alcanzar las metas de crecimiento esperado de los próximos años.

Por lo tanto, en la planificación de infraestructura de comunicaciones y transportes se debe tener un enfoque en el cual se priorice el equilibrio entre los modos de transportes, dominado por la carretera, y la optimización funcional del conjunto de los sistemas de transportes y comunicaciones.

Infraestructura ferroviaria

La infraestructura ferroviaria está constituida por 26,727 km de vías, de las cuales 20,722 km forman parte de las vías troncales y sus ramales, en su mayoría concesionada, 4,450 km son vías secundarias y 1,555 km son particulares. Si bien, de acuerdo con la OCDE (2014), el desempeño del servicio ferroviario en México ha mejorado significativamente desde 1995 en calidad de gestión, material rodante, productividad de capital y de trabajo así como en el aumento de niveles de tráfico y cuotas de mercado, la infraestructura ferroviaria requiere ser fortalecida y expandida en algunos rubros.

2.3.1. Objetivo del sector

Objetivo 1: Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

Convertir a México en una plataforma logística multimodal que responda a la necesidad de mejorar la competitividad y la productividad. Para ello, es necesario aprovechar la ubicación geográfica del país y su capacidad productiva, de forma que permita una optimización de los recursos, además de un Desarrollo ordenado de las economías regionales y nacionales. Es por ello, que la infraestructura debe mejorar la conectividad de los centros de población con los polos regionales de desarrollo, los centros de consumo y de producción, con el objeto de lograr costos más competitivos de transporte, mejorar la seguridad y detonar actividades de valor agregado.

2.3.2. Estrategias y líneas de acción

Estrategia 1.2 Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente.

Líneas de acción

1.2.1. Promover el desarrollo de infraestructura que contribuya al crecimiento de las localidades además de brindarles una mayor accesibilidad a los servicios.

1.2.2. Avanzar en la movilidad urbana sustentable mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta.

1.2.3. Potenciar el transporte interurbano de pasajeros a través del relanzamiento del ferrocarril de pasajeros.

1.2.4. Desarrollar y promover obras de infraestructura que contribuyan al crecimiento del turismo en el país.

Para lograr una movilidad de pasajeros moderna en el país, el sector responderá a la necesidad de desahogar el tránsito entre urbes, retomando el transporte ferroviario y fomentando sistemas de transporte masivo que generen traslados más rápidos y seguros. En cuanto a la movilidad aérea, se resolverá el problema de saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), de forma que se generen mayor competitividad y seguridad. En el periodo 2013-2018, los objetivos a lograr son:

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.

Acercar a las comunidades más alejadas mediante la construcción y modernización de caminos rurales.

Resolver el problema de saturación operativa del AICM.

Contar con sistemas de transporte urbano sustentable en 47% de las zonas metropolitanas del país.

5.4. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018

La SCT en su Programa Sectorial 2013-2018, desarrolla la visión de llevar a México a su máximo potencial y contribuye al cumplimiento de las Cinco Metas Nacionales y las Tres Estrategias Transversales del PND 2013-2018.

El Programa retoma las líneas de acción del Sector Comunicaciones y Transportes contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo y determina como objetivos propios en el sector de Tren de pasajeros: Retomar el transporte ferroviario de pasajeros para elevar la calidad de vida de la población.

Por lo que, impulsa el sistema de transporte masivo para que se mejoren los tiempos de traslado para reducir costos hora- hombre y los impactos ambientales, como los trenes de pasajeros que son alternativas eficientes en el cuidado del medio ambiente y facilitan el traslado entre ciudades.

Las características del proyecto Tren Interurbano México-Toluca, apoya de manera directa al cumplimiento de lo señalado en el presente programa, a través del Objetivo 3, estrategia 3.1 y líneas de acción 3.1.1., 3.1.2., 3.1.3., 3.1.4.

Capítulo III Objetivos, estrategias y líneas de acción.

Objetivo 3 “Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.”

Descripción del objetivo:

Hacer de México un país próspero requiere elevar la productividad, el ingreso de la población, la calidad de vida, la inclusión social, la salud pública, la seguridad vial y la sustentabilidad del modelo de desarrollo. Para lograrlo es indispensable mejorar la movilidad mediante sistemas de transporte de pasajeros modernos, eficientes, seguros y sustentables que optimicen el desplazamiento seguro de personas, pues son la base de activos que sostienen al desarrollo.

Sistemas de transporte urbano masivo como trenes ligeros, metros y autobuses articulados, entre otros, tienen la capacidad de mejorar los tiempos de traslado en zonas urbanas, lo cual disminuye costos por horas hombre perdidas, así como de reducir costos ambientales y de salud.

Los trenes de pasajeros proveen alternativas eficientes y sustentables para la integración de zonas urbanas aledañas, brindando así nuevas oportunidades económicas para la población y favoreciendo un desarrollo regional equilibrado.

Generar condiciones para una movilidad de personas más ágil, eficiente, segura, sustentable y accesible, potencia tanto la productividad como el bienestar de la población y sienta las bases para un desarrollo de largo plazo que toma en cuenta que las metas económicas, sociales y medioambientales deben planearse y alcanzarse conjuntamente para lograr un México Próspero e Incluyente.

Estrategias y líneas de acción

Estrategia 3.1 Promover la implementación de sistemas integrados de transporte urbano e interurbano de calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura.

Líneas de acción

3.1.1 Construir ferrocarriles interurbanos de pasajeros con una visión integral que considere el desarrollo regional y las proyecciones demográficas.

3.1.2 Impulsar proyectos clave de transporte masivo, que cumplan con criterios de reducción de tiempos de recorrido, rentabilidad socioeconómica e impacto ambiental.

3.1.3 Articular proyectos de transporte masivo con políticas de desarrollo regional y urbano, potencializando el uso del suelo a lo largo de los corredores.

3.1.4 Propiciar la adecuada interconexión entre los sistemas de transporte interurbano y urbano, para optimizar el traslado de las persona.

6. Síntesis ejecutiva del Programa, Proyecto o Asunto

El Lic. Enrique Peña Nieto, presidente de los Estados Unidos Mexicanos, anunció en su primer discurso a la nación del 2 de diciembre de 2012, las 13 “Decisiones” para su gobierno, en donde anuncia en la decisión 9, que regresarán los trenes de pasajeros al país, entre los cuales se encuentra el Tren de Alta Velocidad México-Querétaro. **Anexo 1**

En este sentido, el 26 de diciembre de 2013 se autorizó la Liberación de Inversión mediante Oficio No. 4.3.0.6.-315/13, de la Oficialía Mayor, para los estudios de pre-factibilidad del Tren México Querétaro, con el objeto de definir y evaluar un proyecto de tren suburbano que atienda en forma eficiente los viajes de largo recorrido de la cuenca del Valle de México hacia la Cd de Querétaro, mediante el registro en cartera No. 12093110017. **Anexo 2**

De igual forma, con este mismo oficio se otorgó la liberación del derecho de vía ferroviario 2014, mismo que considera recursos para varios proyectos, incluyendo el Tren de Pasajeros México Querétaro, mediante el registro en cartera No. 13093110002.

Para iniciar el desarrollo del proyecto, el 10 de abril de 2013, se realizó una invitación nacional a cuando menos tres personas para elaborar los estudios de pre-inversión y estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo para el desarrollo del proyecto del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro (**Anexo 3**), adjudicando el Contrato DGTFM-04-13 el 22 de mayo de 2013 a la empresa PROINTEC, que cuenta con más de 40 años de experiencia internacional en la realización de estudios y proyectos ejecutivos en materia ferroviaria. **Anexo 4**

Con fecha 15 de julio de 2013, se publica el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018 que contempla la realización del CG-094 “Apoyar el Proyecto del Tren rápido Querétaro-Ciudad de México”, dentro del punto 7.3 Compromisos y Proyectos Estratégicos. Ferrocarriles y Transporte Masivo (Trenes de Pasajeros). **Anexo 5**

Asimismo, el 18 de Julio de 2013, se inicia el procedimiento de invitación a cuando menos tres personas para contratar una Asesoría Técnica para el control y seguimiento de los Estudios de Pre-Inversión y Estudios Complementarios para la

elaboración del Anteproyecto Ejecutivo así como los documentos de Licitación para la Construcción del Tren de Pasajeros México Querétaro (**Anexo 6**), adjudicando el contrato el 19 de Agosto de 2013 a la empresa CAL Y MAYOR, que cuenta con más de 30 años de experiencia en estudios en materia de transporte, bajo el contrato número DGTFM-08-13 de fecha 16 de Agosto de 2013. **Anexo 7**

El 19 de Octubre de 2013, la empresa PROINTEC realiza la entrega de los resultados de los estudios de preinversión, los cuales incluyen el estudio del anteproyecto, acompañado de sus anejos (descripción técnica, planos y presupuesto), el Análisis Costo Beneficio, Estudio Ambiental, Estudio de Demanda, los cuales soportan la factibilidad y rentabilidad social del proyecto.

El 20 de octubre de 2013, el Gobierno Federal a través del Subsecretario de Transporte de la SCT, celebró el Convenio Marco de Coordinación de Acciones con el Secretario de Desarrollo Económico y el Secretario de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial, del Gobierno del Estado de Hidalgo, con el objeto de establecer las bases de coordinación de acciones de apoyo, para que en el ámbito de sus respectivas competencias y jurisdicciones y en un plano de cooperación y colaboración mutua, coadyuven en forma coordinada en la consecución de los objetivos y acciones que se requieran para impulsar el desarrollo del proyecto.

Anexo 8

Asimismo, el 21 de octubre de 2013, el Gobierno Federal a través del Secretario de Comunicaciones y Transporte, celebró el Convenio Marco de Coordinación de Acciones con el Gobernador del Estado de México, con el objeto de establecer las bases de coordinación de acciones de apoyo, para que en el ámbito de sus respectivas competencias y jurisdicciones y en un plano de cooperación y colaboración mutua, coadyuven en forma coordinada en la consecución de los objetivos y acciones que se requieran para impulsar el desarrollo del proyecto.

Anexo 9

En esta misma fecha, el Gobierno Federal a través del Secretario de Comunicaciones y Transporte, celebró el Convenio Marco de Coordinación de Acciones con el Gobierno del Estado Libre de Querétaro, con el objeto de establecer las bases de coordinación de acciones de apoyo, para que en el ámbito de sus respectivas competencias y jurisdicciones y en un plano de cooperación y colaboración mutua, coadyuven en forma coordinada en la consecución de los objetivos y acciones que se requieran para impulsar la construcción, operación y explotación del proyecto del Tren Rápido Querétaro-Ciudad de México. **Anexo 10**

El 3 de Abril de 2014, la SHCP otorga el registro en la cartera de inversión Núm. 14093110003, para el Proyecto del Tren de Alta Velocidad México Querétaro, lo anterior derivado de que los estudios del Análisis Costo Beneficio, Estudio Ambiental, Estudio de Demanda, soportan la factibilidad y rentabilidad social del proyecto. **Anexo 11**

El 29 de abril de 2014 se realizó una consulta pública del “Tren de Pasajeros México Querétaro” celebrada bajo los términos de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y su Reglamento en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental, en donde asistió el promovente del proyecto, la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y asistentes del público en general; la referida consulta tuvo por objeto dar a conocer los aspectos técnicos ambientales del mismo, los posibles impactos y riesgos ambientales que se ocasionarían por la realización de las obras y las medidas de prevención y mitigación a implementar, atendándose las dudas y propuestas de los asistentes.

Anexo 12

Asimismo, la SEMARNAT autoriza la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) sobre el Proyecto Tren de Pasajeros México-Querétaro, mediante Oficio No. SGPA/DGIRA/DG.04206 del 14 de mayo de 2014, otorgando una vigencia de 4 años y medio, en donde el promovente deberá atender cada una de las condiciones incluidas en dicha autorización. **Anexo 13**

El 30 de Mayo de 2014, se firma el Convenio de Concertación de acciones que celebran la SCT con la Concesionaria Ferrocarriles Suburbanos, en donde se establecen las bases de coordinación de acciones de apoyo entre la Secretaría y ferrocarriles Suburbanos, para que en el caso de que el proyecto requiera coexistir con los derechos de paso, derecho de vía, vía férrea o cualquier otro bien o derecho que forme parte de la Concesión que actualmente es titular el Suburbano, a fin de realizar las obras necesarias para la construcción del proyecto.

Anexo 14

Asimismo, el 1º de Julio de 2014, se firma el Convenio de Concertación de acciones que celebran la SCT con la Concesionaria Kansas City Southern de México, para que en el caso de que el proyecto requiera coexistir dentro del derecho de vía, con la vía férrea, o con cualquier otro bien o derecho que forme parte de la concesión de la que actualmente es titular el Concesionario, se puedan realizar las obras de construcción correspondientes. **Anexo 15**

Mediante oficio No. 417.DAA.097.2014 de fecha 18 de Julio de 2014, la Secretaría de Economía opina que la SCT en ejercicio de sus atribuciones, determine el procedimiento de contratación idóneo para llevar a cabo el proyecto denominado “Tren de Pasajeros México Querétaro”, el cual si así lo determina, puede ser una Licitación Pública Internacional Abierta, conforme a lo dispuesto en el Artículo 30, fracción III de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, en donde pueden admitirse proposiciones de proveedores y contratistas nacionales, internacionales socios de tratados e internacionales de cualquier parte del mundo. **Anexo 16**

El 20 de Julio de 2014, se firma el Convenio de Colaboración que celebran la SCT con la empresa concesionaria Ferrocarril y Terminal del Valle de México S.A. de C.V. (FERROVALLE), en donde se establecen las bases de coordinación de acciones de apoyo entre la Secretaría y el Concesionario, para que en el caso de que el proyecto requiera coexistir con los derechos de paso, derecho de vía, vía férrea o cualquier otro bien o derecho que forme parte de la Concesión, a fin de realizar las obras necesarias para la construcción del proyecto. **Anexo 16**

De la misma forma, el 24 de Julio de 2014, se firma el Convenio de Concertación de acciones que celebran la SCT con la Concesionaria Ferroviaria Ferrocarril Mexicano S.A. de C.V. (FERROMEX), para que en el caso de que el proyecto requiera coexistir dentro del derecho de vía, con la vía férrea, o con cualquier otro bien o derecho que forme parte de la concesión de la que actualmente es titular el Concesionario, se puedan realizar las obras de construcción correspondientes. **Anexo 18**

De acuerdo a la opinión de la Secretaría de Economía, El 25 de julio de 2014, la SCT, a través de la Dirección General del Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM), publicó en el Sistema CompraNet la Pre Convocatoria a la 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: una vía férrea, material rodante, equipos y sistemas y demás componentes del proyecto del Tren de Alta Velocidad México D.F.-Santiago de Querétaro, Qro. **Anexo 19**

El 22 de julio de 2014, la DGTFM solicitó a la Secretaría de la Función Pública la designación del testigo social, con fundamento en el artículo 27 Bis de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas (LOPSRM), en relación con el artículo 52 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas (RLOPSRM). **Anexo 20**

En contestación a la solicitud de la Convocante, el 12 de agosto de 2014, la Secretaría de la Función Pública, a través de la Unidad de Normatividad de Contrataciones Públicas mediante oficio No. UNCP/309/BMACP/0663/2014, designó como Testigo Social al Ing. Humberto Santillana Díaz que intervino en el proceso de Licitación. **Anexo 21**

El 15 de Agosto de 2014, se publicó la Convocatoria de la Licitación Pública Internacional Abierta en el Sistema CompraNet 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: una vía Férrea, material rodante, equipos y sistemas y demás componentes del proyecto del Tren de Alta Velocidad México D.F.-Santiago de Querétaro, Qro,

otorgando un plazo de 60 días naturales para la presentación de propuestas. **Anexo 22**

Asimismo, el 21 de agosto del mismo año, fue publicado un resumen de la Convocatoria en el Diario Oficial de la Federación, en términos de lo dispuesto por los artículos 32 de la LOPSRM y 31 del RLOPSRM, el cual, entre otros elementos incluye, el objeto de la licitación, el volumen de obra, el número de licitación, las fechas previstas para llevar a cabo el procedimiento de contratación y la fecha de publicación en CompraNet. **Anexo 23**

Los días 20 y 22 de agosto de 2014, conforme a lo establecido en las bases de la Convocatoria, se realizaron dos visitas al sitio de los trabajos con el propósito de que los licitantes conocieran las características generales del Proyecto, de conformidad con los artículos 31, fracción IX de la LOPSRM; 38 del RLOPSRM y 4, numeral 4.2.1.2, del Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Obras Públicas. En ambos eventos, participaron las empresas solicitantes, tal y como consta en las minutas correspondientes. **Anexo 24**

Los días 19 y 29 de agosto de 2014, las empresas Promotora y Desarrolladora Mexicana S.A. de C.V, y China Railway Construction México S.A. de C.V, presentaron a la Convocante, los escritos en donde manifestaron su interés y voluntad de participar en la Licitación, conforme a lo establecido en los artículos 35 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y el artículo 39 de su reglamento, proporcionando los datos generales de cada una de las empresas mexicanas y chinas que conforman el Consorcio. **Anexo 25**

Los días 1, 8 y 11 de septiembre de 2014, la DGTFM llevó a cabo tres juntas de aclaraciones, las cuales tuvieron como objeto aclarar dudas a los Licitantes con relación al Proyecto. Las juntas de aclaraciones del 1 y 11 de septiembre, continuaron los días 4 y 12 de septiembre de 2014, respectivamente. Durante estas juntas, los Licitantes tuvieron plena libertad de participar y de aclarar cualquier inquietud relacionada con el Proyecto, así como con el Marco Jurídico aplicable en el proceso de Licitación. **Anexo 26**

El 15 de octubre de 2014, se llevó a cabo el acto de Presentación y Apertura de proposiciones en la Sala de Juntas de la Convocante, en este acto, únicamente se recibió la propuesta del Consorcio integrado por las empresas Constructora y Edificadora GIA+A, S.A de C.V, Promotora y Desarrolladora Mexicana, S.A de C.V, Constructora TEYA, S.A de C.V, GHP Infraestructura Mexicana, S.A.P.I. de C.V, China Railway Construction Corporation Limited, China Railway Construction Corporation (Internacional) Limited, China Railway Construction México, S.A de C.V, y CSR Corporation Limited. **Anexo 27**

La Convocante evaluó la propuesta del Consorcio del 16 de octubre al 2 de noviembre, en los términos de la LOPSRM y el RLOPSRM, con el apoyo de la empresa consultora del Gobierno Español “Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.” (INECO). Empresa, adscrita al Ministerio de Fomento del Reino de España, misma que cuenta con amplia experiencia técnica en proyectos de trenes de alta velocidad. **Anexo 28**

El 1o de noviembre de 2014, la SHCP autoriza la plurianualidad del proyecto consistente en “Construir el tren de pasajeros México-Querétaro”, con vigencia del 1 de noviembre de 2014 al 31 de diciembre de 2017, con un total de 1,157 días naturales, con el objeto de celebrar contratos plurianuales para las obras y servicios relacionados con las mismas sin afectar negativamente la competencia económica de la SCT. **Anexo 29**

El 3 de noviembre, la Dirección General de Programación y Presupuesto (DGPOP) mediante Atenta Nota No. 5.1.0208 dirigida al Oficial Mayor, en donde ratifica la ratifica la autorización de la liberación de recursos mediante Oficio No. 5.SC.OMI.14.-048 del 21 de enero de 2013 y sus modificaciones del 31 de julio de 2014, respecto a la recursos autorizados a la DGTFM para el proyecto del tren rápido Querétaro-Cd de México. Asimismo se emitió oficio de liberación de inversión No. 5SC.OLI.15.-011 del 6 de enero de 2015, para la construcción de 209.2 Km dividido en 10 tramos con base en el mayor grado de aprovechamiento del derecho de vía de la línea Juárez Morelos para “Apoyar el proyecto del tren rápido Querétaro-Cd de México”. **Anexo 30**

El 3 de noviembre de 2014, después de evaluar la propuesta del Consorcio, la SCT emitió el fallo de la Licitación, de conformidad con los artículos 38, párrafo quinto y 39 de la LOPSRM; 67 y 68 del RLOPSRM, en donde se hace constar que la propuesta técnica y económica del Consorcio resultó solvente y reunió las condiciones requeridas en las bases de la Convocatoria para adjudicarle el contrato mixto de obra pública, fijando como fecha de firma del contrato, el 2 de diciembre de 2014. **Anexo 31**

Mediante Comunicado 310 del 6 de noviembre de 2014, la SCT anunció públicamente, que se dejaba sin efecto el fallo de la Licitación, instruyendo el Presidente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a reponer el proceso de Licitación, en donde se dé un tiempo más amplio para propiciar la posible participación de un mayor número de fabricantes de trenes, así como de fortalecer la absoluta claridad, legitimidad y transparencia, en razón de las dudas e inquietudes que han surgido en la opinión pública. **Anexo 32**

El 1o de diciembre de 2014, la DGTFM notificó al Consorcio mediante el oficio No. 4.3.1444/2014, que no suscribiría el contrato correspondiente a la Licitación, con

fundamento en lo establecido por el artículo 47, párrafo cuarto de la LOPSRM y artículo 82 de su Reglamento. **Anexo 33**

Ante el escrutinio público y la crítica impulsada por algunos partidos políticos de oposición en torno a la transparencia desplegada durante el proceso de adjudicación del contrato del Tren México Querétaro, el 2 de Diciembre de 2014, el pleno de la Cámara de Diputados aprobó el 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. **Anexo 34.**

El 6 de Enero de 2015, se solicitó a la Secretaría de la Función Pública (SFP) opinión sobre la investigación de mercado, sobre las nuevas pre-bases de licitación, así como integrar el proyecto del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro al Programa de Acompañamiento Preventivo para reforzar la transparencia del proceso de licitación. **Anexo 35**

El 6 de enero de 2015, mediante oficio No. 4.3.-02/2015 se envió a la SHCP por conducto de la DGPOP, la actualización del Análisis Costo y Beneficio para su aprobación y registro en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión, en donde se actualizaron los costos. Asimismo, se solicitó a la SHCP, por conducto de la DGPOP, autorización para iniciar el nuevo procedimiento de contratación con la misma clave de cartera en proceso de actualización. **Anexo 36**

En esta misma fecha, se solicitó a la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) opinión sin efectos vinculantes, sobre las Pre-Bases del nuevo proceso licitatorio, para el otorgamiento de un contrato mixto de obra pública integral para elaborar el proyecto ejecutivo definitivo, la construcción, suministro, puesta en marcha y pruebas extendidas de una vía férrea, material rodante, equipos y demás componentes del proyecto del Tren de Alta Velocidad México, D.F. – Santiago de Querétaro. **Anexo 37**

El 14 de enero se publican en el Sistema Compranet las Pre-Convocatoria de la Licitación Pública Internacional Abierta, otorgando 14 días a las empresas interesadas en participar, a presentar sugerencias para integrar en la convocatoria definitiva (**Anexo 38**). Para lo anterior se realizó reunión pública el 28 de enero, en donde asistieron diferentes empresas interesadas, así como el Testigo Social asignado, cuyo resultado fue la obtención de comentarios de 8 empresas, así como comentarios de la Comisión Federal de Competencia, para ser incorporados a la próxima convocatoria. **Anexo 39**

Debido a la complejidad, magnitud del costo de construcción, así como la naturaleza del proyecto, se recibió mediante Oficio No. 417.002.2015, del 19 de

enero de 2015, respuesta a la solicitud de la DGTFM por parte de la Secretaría de Economía, en donde confirma el carácter de la licitación pública internacional abierta, conforme a la dispuesto en el artículo 30, fracción III de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas (LOPSRM), en donde pueden admitirse proposiciones de proveedores nacionales, internacionales y socios de tratados internacionales de cualquier parte del mundo, dejando asentado que es responsabilidad de la SCT determinar el procedimiento de contratación. **Anexo 40**

La COFECE, mediante Oficio No. ST-CFCE-2015-023 del 23 de enero de 2015, notifica opinión acerca de la Convocatoria y emite 23 recomendaciones sobre las Pre-Bases del procedimiento licitatorio para el “otorgamiento de un contrato mixto de la obra pública integral para elaborar el proyecto ejecutivo definitivo, la construcción, suministro, puesta en marcha y pruebas extendidas de: una vía férrea, material rodante: equipos y sistemas y demás componentes del proyecto del tren de alta velocidad México, D.F.-Santiago de Querétaro México. Asimismo la DGTFM aceptó 21 de las 23 recomendaciones para incluirlas en la Convocatoria. **Anexo 41**

El 28 de enero de 2015, la SCT emite comunicado 057 informando el aplazamiento de la publicación de la Convocatoria, con el objeto de considerar los comentarios realizados por las empresas participantes, junto con las aportaciones de la COFECE, ya que el interés primordial de la SCT es conocer y considerar las opiniones que puedan contribuir a dar aún mayor claridad, certeza y transparencia al proceso licitatorio, una vez concluido el proceso de revisión e incorporación de las recomendaciones, dará a conocer la fecha de publicación de las bases definitivas. **Anexo 42**

El 30 de enero de 2015, en conferencia de prensa que ofreció el Secretario de Hacienda y Crédito Público, sobre las perspectivas económicas 2015-2016, y los informes sobre la situación económica, las finanzas públicas y la deuda pública al cuarto trimestre de 2014, informó que como parte de las decisiones en materia de gasto público en inversión, se tomó la decisión de cancelar de manera definitiva el proyecto del Tren de Pasajeros Transpeninsular en los estados de Quintana Roo y Yucatán, y suspender de manera indefinida el proyecto del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro. **Anexo 43**

Derivado de la no firma del contrato, los señores Pablo Puig de la Parra y Ying Erquiáng, representantes comunes del Consorcio ganador, con fundamento en los artículos 47 de la LOPSRM y 70 y 82 del RLOPSRM, presentaron a la DGTFM la solicitud de pago de gastos no recuperables, mediante escrito de fecha 30 de enero de 2015, presentando posteriormente documentación soporte de los gastos consistente en 18 carpetas. **Anexo 44**

El 13 de marzo de 2015, se publica el resultado de la comisión especial para revisar el proceso de licitación, emisión de fallo y su cancelación, para la construcción del Tren México-Querétaro mediante la Gaceta Parlamentaria, Número 4234-I, Año XVIII Palacio Legislativo de San Lázaro, de fecha viernes 13 de marzo de 2015 (**Anexo 45**), en donde se concluye:

- 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 eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez consagrados en el artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- 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 del proyecto y sus especificaciones, con más de 10 meses de anticipación a la publicación de la Convocatoria respectiva en CompraNet.
- 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.

El 20 de mayo de 2015, la DGTFM emitió resolución de la reclamación de los gastos no recuperables al Consorcio de las empresas de China (**Anexo 46**) y de México (**Anexo 47**), en base a los artículos 47 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas (LOPSRM) y 70 y 82 del Reglamento de la LOPSRM.

El 9 de junio de 2015, el consorcio de las empresas mexicanas, presenta a la Subsecretaría de Transporte recurso de revisión en contra de la resolución emitida por la DGTFM relativa a la reclamación de los gastos no recuperables, por no estar de acuerdo con ella. **Anexo 48**

El 11 de junio de 2015, el consorcio chino presenta a la Subsecretaría de Transporte recurso de revisión en contra de la resolución emitida por la DGTFM relativa a la reclamación de los gastos no recuperables, argumentando emitir la resolución son decidir expresamente todos los puntos propuestos por el consorcio, ni decidiendo sobre las peticiones que se le formuló. **Anexo 49**

Mediante Orden de Auditoría num. AOP 032/2015 del 16 de junio de 2015, la Subsecretaría de Control y Auditoría de la Gestión Pública de la Secretaría de la Función Pública, solicita se proporcione información relativa al proyecto del tren México Querétaro para la realización de auditoría que se llevará a cabo del 16 de junio al 14 de septiembre para verificar que el procedimiento de Licitación Pública

Internacional Abierta se haya efectuado de conformidad con las disposiciones legales y normativas aplicables. **Anexo 50**

El 17 de agosto de 2015, la Auditoría Superior de la Federación presentó los resultados de la revisión efectuada a la cuenta pública 2014, mediante acta de presentación de resultados finales y observaciones preliminares No. de Auditoría: 403/2014, Número de Oficio de Orden de Auditoría: AECF/0456/2015 y Número de Acta 003/CP2014, en la cual se evidencia la aclaración de hallazgos, sin reportar observación alguna. **Anexo 51**

El 10 de septiembre de 2015 la Subsecretaría de Transporte dio respuesta al recurso de revisión al consorcio de las empresas de China (**Anexo 52**) y de México (**Anexo 53**), en base a los artículos 47 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas (LOPSRM) y 70 y 82 del Reglamento de la LOPSRM.

El 28 de octubre de 2015 la Secretaría de la Función Pública entregó los resultados de la revisión en relación con la orden de seguimiento No. SA4 062/2015 contenida en el oficio No. UCAOP/208 del 19 de octubre de 2015, emitido con objeto de comprobar las acciones realizadas por la Dirección para la atención de las 3 observaciones derivadas de la auditoría No. AO4 032/2015 de acuerdo al informe de resultados mediante oficio No. UCAOP/288/1653/2015 del 26 de agosto de 2015, en donde se constató que las observaciones fueron atendidas en los términos de las recomendaciones planteadas, reportando cero observaciones. **Anexo 54**

El 3 de abril de 2017, el Sr. Ying Erquiang, en nombre y representación de China Railway Construction Corporation Limited ("CRCC"), China Railway Construction International Group Co, Ltd, China Railway Construction México, S.A. de C.V. y CSR Corporation Limited; solicitó a la DGTFM la liquidación de los gastos No Recuperables, en base a las Resoluciones de la DGTFM y de la Subsecretaría de Transporte, por un monto de \$23,127,527.49 (Veintitrés millones ciento veintisiete mil quinientos veintisiete pesos 49/100 M.N.). **Anexo 55**

El 12 de octubre de 2017 fue depositado en un Banco extranjero solicitado por el representante del consorcio, la cantidad de \$23,127,527.49 (Veintitrés millones ciento veintisiete mil quinientos veintisiete pesos 49/100 M.N.), por concepto de la liquidación de los gastos no recuperables, firmando el respectivo recibo el 17 de octubre. **Anexo 56**

El 21 de febrero de 2018 mediante oficio No. DGCJCI.511.36.123.2018, la Dirección General de Consultoría Jurídica de Comercio Internacional de la Secretaría de Economía, da respuesta a la consulta que formuló la DGDFM

relativo a posibles reclamaciones de arbitraje de las empresas chinas de acuerdo a lo establecido en artículo 13 (7) del Acuerdo entre Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Popular China para la Promoción Recíproca de las Inversiones (APPRI) México-China). **Anexo 57**

Al respecto, informa que no se tiene ninguna Notificación de Arbitraje y que además, una controversia podrá ser sometida a arbitraje siempre que no hayan transcurrido (3) años a partir de la fecha en que el inversionista tuvo por primera vez, o debió haber tenido conocimiento de los hechos que dieron lugar a la controversia. En su aviso de intención, las empresas CRCC y CRCCI sostienen que el 1 de diciembre de 2014 la SCT notificó al Consorcio que no se suscribiría el Contrato de Construcción y Operación, por tal motivo se considera que las empresas chinas tuvieron conocimiento de los hechos de manera formal el 1 de diciembre de 2014. En ese sentido, si se atiende el plazo previsto en el APPRI México-China para que las empresas puedan someter su reclamación a arbitraje, dicho plazo prescribió el 1 de diciembre de 2017.

7. Actividades realizadas

7.1 Inversiones realizadas de acuerdo a los registros en cartera (Anexo 58)

CONCEPTO	No. REGISTRO EN CARTERA	AÑO	MONTO (MDP)	TOTAL POR REGISTRO
Estudios de pre-inversión y asesoría técnica	12093110017	2013	44.5	52.3
Estudios de pre-inversión y asesoría técnica	12093110017	2014	7.8	
Transferencia a Centro SCT para compra de predios	13093110002	2014	911.6	635
Reintegro de Centro SCT de predios		2015	-320.0	
Servicios de liberación de derecho de vía	13093110002	2014	43.4	
Asesoría técnica	14093110003	2014	1.0	7.8
Testigo Social	14093110003	2014	1.2	
Avalúos Maestros	14093110003	2014	5.6	
TOTAL			695.10	695.10

A continuación se detallan los ejercicios de las inversiones realizadas, en base al cuadro anterior:

CONCEPTO	CONTRATISTA	MONTO (MDP)	ESTADO DEL CONTRATO	OBJETO DEL CONTRATO	PERIODO DE EJECUCIÓN	
					INICIO	TÉRMINO
Estudios de preinversión y Anteproyecto Ejecutivo	IPIMSA, S.A y PROINTEC, S.A.	44.1	Terminado	Estudios de Pre-Inversión y Estudios Complementarios para la Elaboración del Anteproyecto Ejecutivo del Tren de Pasajeros México-Querétaro	22-may-13	17-nov-13
Asesoría técnica para el Anteproyecto Ejecutivo	Cal y Mayor y Asociados S.C.	9.2	Terminación anticipada	Asesoría Técnica para el control y seguimiento de los estudios de pre-inversión y estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo así como los documentos de licitación para la construcción del Tren de Pasajeros México-Querétaro	19-ago-13	14-feb-14
Contratos realizados por la DGTFM para asesoría del Derecho de vía	Estrategias en Infraestructura y Territorio, S.C	6.4	Terminado	Primera etapa de los servicios para la liberación de derecho de vía del proyecto ferroviario de pasajeros Tren México-Querétaro.	01-nov-13	31-dic-13
	Romero, Mac Gregor y Asociados, S.C.	4.0	Terminado	Verificación y revisión de los trabajos de Liberación de Derecho de Vía del Proyecto de Pasajeros Tren México-Querétaro	05-jun-14	31-dic-14
Contrato realizado por Centro SCT Querétaro para asesoría del Derecho de vía	Tovilla y Elias Asociados S.C.	33.0	Terminación anticipada	Servicios para la liberación del derecho de vía del proyecto ferroviario de pasajeros, tren México- Querétaro	01-abr-14	31-dic-14
Avalúos	Tesorería de la Federación	5.6	Terminado	Avalúo maestro realizado por INDAABIN	-	-
Testigo social	Academia de Ingeniería	0.7	Terminado	Servicios del testigo social para verificar los documentos de los procedimientos de licitación	Durante los procesos licitatorios	
Testigo social	Humberto Santillana Diaz	0.5	Terminado	Servicios del testigo social para verificar los documentos de los procedimientos de licitación	Durante los procesos licitatorios	
Pago de predios realizado por Centro SCT Querétaro	Varios	591.6	Suspendido	Pago de predios a pequeñas propiedades, ejidos	2014	
Total pagado		695.1				

7.2. Integración de expedientes y/o proyectos ejecutivos

- Anexo 1. 13 “Decisiones” de gobierno del 2 de diciembre de 2012.
- Anexo 2. Oficio de liberación de inversión del 5 de diciembre del 2013.
- Anexo 3. Invitación para estudios de pre-inversión.
- Anexo 4. Contrato DGTFM-04-13.
- Anexo 5. Programa de Inversiones en Infraestructura 2013-2018.
- Anexo 6. Invitación para la Asesoría de los Estudios de Pre-Inversión.
- Anexo 7. Contrato DGTFM-08-03.
- Anexo 8. Convenio Marco con el Estado de Hidalgo.
- Anexo 9. Convenio Marco con el Estado de México.
- Anexo 10. Convenio Marco con el Estado de Querétaro.
- Anexo 11. Registro en Cartera proyecto del tren.
- Anexo 12. Convocatoria para Consulta Pública.
- Anexo 13. Autorización de la MIA.
- Anexo 14. Convenio con Ferrocarriles Suburbanos.
- Anexo 15. Convenio con Kansas City.
- Anexo 16. Opinión de la Secretaría de Economía.
- Anexo 17. Convenio FERROVALLE.
- Anexo 18. Convenio FERROMEX.
- Anexo 19. Pre Convocatoria Tren de Alta Velocidad 2014.
- Anexo 20. Solicitud de Designación de Testigo Social.
- Anexo 21. Designación del Testigo Social.
- Anexo 22. Convocatoria CompraNet.
- Anexo 23. Resumen Convocatoria DOF 21 Agosto 2014.
- Anexo 24. Minutas de Visita al Sitio 20 y 22 Agosto 2014.

- Anexo 25. Manifiesto de Interés del Consorcio Chino.
- Anexo 26. Junta de Aclaraciones. 1ro. septiembre 2014.
- Anexo 27. Presentación y Apertura de Proposiciones.
- Anexo 28. Informe de Evaluación INECO.
- Anexo 29. Autorización Plurianualidad.
- Anexo 30. Liberación de Inversión 2014.
- Anexo 31. Fallo licitación.
- Anexo 32. Comunicado 310 fallo sin efecto.
- Anexo 33. Oficio no suscripción contrato
- Anexo 34. Comisión Especial revisión licitación.
- Anexo 35. Opinión a la SFP.
- Anexo 36. Actualización Registro en cartera.
- Anexo 37. Solicitud a COFECE.
- Anexo 38. Pre-convocatoria Tren Alta Velocidad 2015.
- Anexo 39. Reunión pública revisión Pre-convocatoria.
- Anexo 40. Respuesta a Consulta Secretaría de Economía.
- Anexo 41. Recomendaciones COFECE.
- Anexo 42. Comunicado 057.
- Anexo 43. Conferencia de Prensa SHCP.
- Anexo 44. Pago de Gastos No recuperables Consorcio chino-mexicano.
- Anexo 45. Gaceta Parlamentaria 13 marzo 2015.
- Anexo 46. Resolución Gastos No Recuperables de China.
- Anexo 47. Resolución de Gastos No Recuperables de México.
- Anexo 48. Recurso de Revisión México.
- Anexo 49. Recurso de Revisión China.
- Anexo 50. Orden de Auditoría SFP.

- Anexo 51. Resultados ASF.
- Anexo 52. Resolución Recurso de Revisión China sep 2015.
- Anexo 53. Resolución Recurso de Revisión México sep 2015.
- Anexo 54. Resultados SFP.
- Anexo 55. Solicitud de liquidación gastos de China.
- Anexo 56. Recibo de liquidación de gastos.
- Anexo 57. Respuesta de la SE a arbitraje de China.
- Anexo 58. PEF y Reintegros

8. Seguimiento y Control

8.1. Auditorías practicadas

En la SCT se han practicado dos auditorías, una por parte de la Secretaría de la Función Pública, identificada con el No. AO4 032/2015 y otra por parte de la Auditoría Superior de la Federación identificadas como Auditoría No. 07-0-09100-04-0102, referentes al proyecto del Tren Rápido México Querétaro, en las cuentas públicas 2007 y 2008. **Anexo 50**

8.1.1. Auditoría Superior de la Federación (ASF)

La ASF manifiesta a través del Acta No. 003/CP2014 de la Orden de Auditoría No. ECF/0456/2015 que los resultados derivados de los trabajos practicados, se remitieron a la entidad fiscalizada, mediante las Cédulas de Resultados Finales. Asimismo, manifiestan que derivado de la valoración efectuada a las aclaraciones y justificaciones sentregadas por la entidad fiscalizada respecto de los resultados y observaciones presentados en la primera reunión, se expresan las conclusiones siguientes (**Anexo 51**):

Resultado número 5. Se considera sin observación, debido a que la SCT proporcionó a la ASF nota informativa en la que se explican las consecuencias que tendría continuar destinado recursos al proceso del liberación del derecho de vía en detrimento de otros proyectos prioritarios del sector y aclara que de los recursos reportados como erogados en 2014 por 911.620.7 miles de pesos en la Cuenta Pública 2014, se reintegraron a la Tesorería de la Federación 319,931.4 miles de pesos el 28 y 30 de julio de 2015, como se describe en la Cédula de Resultados Finales.

A continuación se presenta cuadro resumen de la Cédula de Resultados Finales:

Resultado	Procedimiento	Observaciones determinadas y atendidas	Observación	
			Si	No
1	1	Características del proyecto		X
2	2 y 3	Proceso de licitación, emisión y cancelación de fallo		X
3	2	Revisión del proceso licitatorio bajo el esquema de licitación pública internacional abierta		X
4	4 y 5	Reporte de los recursos presupuestados y erogados vinculados con el proyecto en el Presupuesto de Egresos de la Federación, de la Cuenta Pública 2014		X
5	4 y 5	Liberación del derecho de vía ferroviario 2014 relacionado con el proyecto		X

8.1.2. Auditorías practicadas por la Secretaría de la Función Pública

Derivada de la Orden de Seguimiento UCAOP 208/1917/2015, del 19 de octubre del 2015 emitido con objeto de comprobar las acciones de la DGTFM para la atención de 3 observaciones derivadas de la auditoría AO4 032/2015 de acuerdo con el informe de resultados y del análisis a la documentación presentada por la Dirección, se constató que las observaciones fueron atendidas en términos de las recomendaciones planteadas, por lo que el saldo a la fecha del presente informe es de cero observaciones, como se detalla a continuación (**Anexo 54**):

Resultado	Observaciones determinadas y atendidas	Observación	
		Si	No
1	Requisitos faltantes en la Convocatoria de la Licitación		X
2	Importes de anticipos propuestos superiores al monto de las amortizaciones, en el cálculo del costo por financiamiento		X
3	Contenido del fallo de la licitación		X

9. Resultados y beneficios alcanzados

9.1. Cumplimiento de los objetivos correspondientes al Sector Comunicaciones y Transportes y su vinculación con el PND

El PND destaca la importancia de acelerar el crecimiento económico para construir un “México Próspero” (IV Meta Nacional para llevar a México a su máximo potencial como se describe en el propio PND), mediante el desarrollo de la infraestructura como elemento clave para incrementar la competitividad del país, para ello se estableció contar con una infraestructura de transportes que se refleje en menores costos para realizar las actividades productivas, así como también mejorar la movilidad de las ciudades por medio de sistemas de transporte masivo, privilegiando el uso de transporte no contaminante como son los sistemas de trenes de pasajeros.

En lo que se refiere a cumplimiento y alineación tanto del Plan Nacional de Desarrollo, Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes y el Plan Nacional de Infraestructura, el Proyecto del Tren México – Querétaro, cumplía con lo establecido en dichos planes, toda vez que mejoraba la movilidad entre la población de ambas entidades, así como de las aledañas, es decir, de las zonas que se encuentran cerca de las dos terminales (CDMX y Querétaro); derivado de lo anterior, la movilidad del país, se reflejaría en beneficio de muchos aspectos tanto económicos como sociales, detonados por el mismo proyecto.

En tal sentido y alineados con el PND, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes y el Plan Nacional de Infraestructura de la presente administración establecieron contar con la infraestructura y plataformas logísticas modernas que detonen actividades de valor agregado y promuevan el desarrollo regional de nuestro país, mediante el renacimiento del transporte ferroviario de pasajeros que contribuya a elevar la calidad de vida de la población, lo anterior quedó plasmado en la inversión histórica que presupuestó el Gobierno Federal para los años 2014-2018 destinada al desarrollo de los proyectos del Tren Rápido México-Querétaro

Es importante mencionar que con la puesta en marcha de la obra, se reducirían los tiempos de traslado entre las entidades, los accidentes vehiculares en la carretera, las emisiones de gases contaminantes y se desarrollaría una plataforma logística con infraestructura de transporte, que generaría una mayor competitividad y eficiencia en el transporte de la región, además se consolidaría el corredor logístico nacional entre las entidades de la zona y con ello se facilitaría tanto el comercio como la movilidad de los pobladores. Así, el proyecto cumplía con los objetivos establecidos en el inicio de la administración del Presidente Enrique Peña Nieto.

Desafortunadamente y después de haber llevado a cabo varios estudios sobre el proyecto, durante un período de turbulencias financieras internacionales, en conjunto con la depreciación del precio del petróleo de nuestro país, así como de un buen manejo y responsabilidad del gasto público por parte del gobierno, se tomó la decisión de que el proyecto del Tren México – Querétaro, quedara suspendido, aún y cuando el proyecto cumplía con todos los requisitos dentro del Plan Nacional de Desarrollo y demás aplicativos, se tomó dicha decisión con la finalidad de no comprometer recursos en años venideros, cuando existía incertidumbre económica en todos los escenarios mundiales.

10. Informe final del servidor público de la dependencia o entidad, responsable de la ejecución del Programa, Proyecto o Asunto

El Proyecto del Tren México – Querétaro, tuvo el objetivo primordial de incrementar y mejorar la movilidad de pasajeros, de manera integral, moderna, ágil, sustentable e incluyente, por lo que la obra representaba un gran beneficio para la región, por lo que desde el año 2012, en el discurso del Presidente Peña, se comentó el deseo de implementar mejores medios de transporte que movilizarán al país, así en diciembre de 2013 ya se contaba con el oficio de liberación de inversión, para los estudios de factibilidad del tren, así como la liberación de derecho de vía; desde entonces y con la finalidad de alinear todos los proyectos de infraestructura, se generó el Compromiso de Gobierno – 094, “Apoyar el proyecto del Tren rápido Querétaro – Ciudad de México”.

Por otra parte, en ese mismo año (2013), se llevaron a cabo diversos Convenios Marco de Coordinación con los Estados de México, Hidalgo y Querétaro a fin de llevar a cabo las actividades conducentes para la construcción del Tren a lo largo de estos tres Estados de la República; por otra parte y a fin de cumplir con todas las normas de calidad y medio ambiente en el país, durante el año 2014, se llevaron a cabo todos los permisos estatales y ambientales ante los Estados involucrados y la SEMARNAP y a finales de ese año, se comenzó con los preparativos de licitación para la construcción del Tren.

Durante el siguiente año, esta Dirección General, trabajó arduamente para obtener las mejores directrices y acciones que encaminaran a una licitación que generaría el mejor ambiente entre desarrollador del Tren México – Querétaro y las instancias involucradas, por lo que a principios del año 2015 se dio inicio al proceso licitatorio, sin embargo y a

pocos días de eso, el Secretario de Hacienda y Crédito Público dio a conocer que derivado de la situación económica del país, era insostenible la construcción del Tren México – Querétaro, por lo que se cancelaría de forma indefinida el proyecto.



Aún y cuando el proyecto haya sido cancelado, dadas las condiciones económicas, se considera que con los primeros estudios que se llevaron a cabo para la proyección de la obra y con los diversos análisis de viabilidad y beneficios, así como el aprovechamiento del derecho de vía a lo largo de la ruta, y aprovechando la infraestructura del Tren Suburbano en el trayecto que inicia en la terminal Buenavista en la Ciudad de México, se pueden tomar en cuenta dichos factores para la futura creación del proyecto y con ello mejorar la situación de transporte en la región.

11. Glosario de términos

APPRI

Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Popular China para la Promoción Recíproca de las Inversiones.

SCT

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

SHCP

Secretaría de Hacienda y Crédito Público

SEMARNAT

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

SFP

Secretaría de la Función Pública

COFECE

Comisión Federal de Competencia Económica

PND

Plan Nacional de Desarrollo

DOF

Diario Oficial de la Federación

ST

Subsecretaría de Transporte

DGTFM

Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal

DGDFM

Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal

CSTC

Centro SCT

UAJ

Unidad de Asuntos Jurídicos

DGC

Dirección General de Carreteras

DGPOP

Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto

12. Anexos

Anexos por tema

No.	Tema	Denominación	Fecha de expedición	Ubicación	Responsable
1	Normatividad	13 “Decisiones” de gobierno	2 de diciembre de 2012	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
3	Normatividad	Invitación para estudios de pre-inversión	11 de BRIL DE 2013	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
4	Normatividad	Contrato DGTFM-04-13	20 de Mayo de 2013	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
6	Normatividad	Invitación para la Asesoría de los Estudios de Pre-Inversión	18 de Julio de 2013	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
7	Normatividad	Contrato DGTFM-08-03	16 de Agosto de 2013	DGDFM	DGARE
8	Normatividad	Convenio Marco con el Estado de Hidalgo	20 de Octubre de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
9	Normatividad	Convenio Marco con el Estado de México	21 de Octubre de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de



10	Normatividad	Convenio Marco con el Estado de Querétaro	18 de Febrero de 2013	DGDFM	Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
12	Normatividad	Convocatoria para Consulta Pública	21 de Abril de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
13	Normatividad	Autorización de la MIA	14 de Mayo 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
14	Normatividad	Convenio con Ferrocarriles Suburbanos	30 de Mayo de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
15	Normatividad	Convenio con Kansas City	10 de Julio de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
16	Normatividad	Opinión de la Secretaría de Economía	18 de Julio de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
17	Normatividad	Convenio FERROVALLE	20 de Junio de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
18	Normatividad	Convenio FERROMEX	24 Julio de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE

19	Normatividad	Pre Convocatoria Tren de Alta Velocidad 2014	25 de Julio de 2014	DGDFM	Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
20	Normatividad	Solicitud de Designación de Testigo Social	22 de Julio de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
21	Normatividad	Designación del Testigo Social	12 de Agosto de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
22	Normatividad	Convocatoria CompraNet	15 de Agosto de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
23	Normatividad	Resumen Convocatoria DOF	21 Agosto 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
24	Normatividad	Minutas de Visita al Sitio	20 y 22 Agosto 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
25	Normatividad	Manifiesto de Interés del Consorcio Chino	19 de Agosto de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
26	Normatividad	Junta de Aclaraciones	1ro. septiembre 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE

27	Normatividad	Presentación y Apertura de Proposiciones	y de	15 de Octubre de 2014	DGDFM	Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
28	Normatividad	Informe Evaluación INECO	de	31 de Octubre de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
31	Normatividad	Fallo licitación		3 de Noviembre de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
32	Normatividad	Comunicado 310 fallo sin efecto		6 de Noviembre de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
33	Normatividad	Oficio suscripción contrato	no	1º de Diciembre de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
34	Normatividad	Comisión Especial revisión licitación		12 de Diciembre de 2014	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
35	Normatividad	Opinión a la SFP		6 de Enero de 2015	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
37	Normatividad	Solicitud a COFECE		6 de Enero de 2015	DGDFM	Dirección General Adjunta de



46	Normatividad	Resolución Gastos No Recuperables de China	20 de Mayo de 2015	DGDFM	Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
47	Normatividad	Resolución de Gastos No Recuperables de México	20 de Mayo de 2015	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
48	Normatividad	Recurso de Revisión México	9 de Junio de 2015	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
49	Normatividad	Recurso de Revisión China	11 de Junio de 2015	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
50	Normatividad	Orden de Auditoría SFP	16 de Junio de 2015	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
51	Normatividad	Resultados ASF	17 de Agosto de 2015	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
52	Normatividad	Resolución Recurso de Revisión China sep. 2015	10 de Septiembre de 2015	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE
53	Normatividad	Resolución Recurso de Revisión México	10 de Septiembre de 2015	DGDFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica DGARE

54	Normatividad	Resultados SFP	28 de Octubre de 2015	DGDFM	Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica
55	Normatividad	Solicitud de liquidación gastos de China	3 de Abril de 2017	DGDFM	Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica
56	Normatividad	Recibo de liquidación de gastos	3 de Abril de 2017	DGDFM	Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica
57	Normatividad	Respuesta de la SE a arbitraje de China	21 de febrero de 2018	DGDFM	Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica
2	Presupuesto	Oficio de liberación de inversión	5 de diciembre del 2013	DGDFM	Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica
5	Presupuesto	Programa de Inversiones en Infraestructura 2013-2018	15 de Julio de 2013	DGDFM	Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica
11	Presupuesto	Registro en Cartera proyecto del tren	Septiembre 2013 a diciembre 2017	DGDFM	Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica
29	Presupuesto	Autorización Plurianualidad	03 de Noviembre de 2014	DGDFM	Regulación Económica DGARE Dirección General Adjunta de Regulación Económica



30	Presupuesto	Liberación de Inversión 2014	de	11 de Julio de 2014	DGDFM
36	Presupuesto	Actualización Registro cartera	en	6 de Enero de 2015	DGDFM
58	Presupuesto	PEF Reintegros	y	Varias	DGDFM

Regulación Económica
DGARE
Dirección General Adjunta de Regulación Económica
DGARE
Dirección General Adjunta de Regulación Económica
DGARE
Dirección General Adjunta de Regulación Económica
DGARE