

INFORME DEL PACTO DE INTEGRIDAD
**LICITACIÓN DEL FERROCARRIL SUBURBANO CUAUTITLÁN-
BUENAVISTA.**

A la sociedad en general:

Antecedentes

El 11 de diciembre de 2003 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) publicó la convocatoria para la licitación **PARA EL OTORGAMIENTO DE UNA CONCESIÓN PARA PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS EN LA MODALIDAD DE REGULAR SUBURBANO EN LA RUTA CUAUTITLÁN – BUENAVISTA, UBICADA EN EL ESTADO DE MÉXICO Y EN LA CIUDAD DE MÉXICO, DISTRITO FEDERAL, ASÍ COMO PARA EL USO Y APROVECHAMIENTO DE BIENES INMUEBLES DEL DOMINIO PÚBLICO DE LA FEDERACIÓN, LA CUAL INCLUIRÁ LOS PERMISOS PARA PRESTAR LOS SERVICIOS AUXILIARES REQUERIDOS**, en la que participó Transparencia Mexicana, A.C. (TM) con quien suscribió un Pacto de Integridad. El Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. fungió como agente financiero (Banobras).

Circunstancias

El primer Testigo Social designado por TM fue el Ing. Daniel Díaz Díaz a partir del 11 de junio de 2003, quien participó en la elaboración de las Bases de Licitación.

En los primeros días de diciembre del 2003 el Ing. Daniel Díaz Díaz por motivos personales se retiró, y fue substituido como Testigo Social por el Ing. José M. Covarrubias Solís.

A partir del mes de diciembre del 2003 se realizaron con la presencia del Testigo Social cuarenta y cuatro Juntas de Aclaraciones, tanto colectivas como individuales con los licitantes. Adquirieron las Bases de Licitación, los Instructivos y Formatos para su llenado 16 interesados a partir del 19 de enero de 2004 y fueron devueltos debidamente requisitados el 26 de febrero de 2004 por las siguientes empresas: Bombardier Transportation; Ferrosur, S.A. de C.V.; Alstom Transporte S.A. de C.V.; CAF, Construcciones Auxiliares de Ferrocarriles S.A. de C.V.; Grupo México S.A. de C.V. – Elecnor, S.A. ; Inversiones en Autotransportes Mexicanos, S.A. de C.V. ; Siemens, S.A. de C.V. y Mitsui de México, S. de R.L. de C.V.

El Testigo Social en compañía de funcionarios de la SCT realizó una visita al sitio recorriendo todo el tramo que el Suburbano recorrerá en su primera etapa de la estación Buenavista a Cuautitlán. En las Juntas de Aclaraciones se puso de manifiesto la complejidad de una Licitación sobre la Concesión de un servicio de transporte a 30 años, pero que incluye la obra de infraestructura necesaria para que el tren pueda correr sin interrupciones durante los horarios en que debe hacerlo, la adecuación a la infraestructura existente, la dotación del equipo rodante, su crecimiento y mantenimiento a lo largo de los 30 años de concesión, tanto del equipo rodante como de las estaciones, la atención a la demanda que se presente, el financiamiento y aportaciones de capital necesario y la posibilidad de crecimiento de Cuautitlán a Huehuetoca y dos líneas adicionales: de Lechería a Jaltocan, Edo. de México y de San Rafael, Tlalnepantla, Estado de México a Tacuba en el Distrito Federal.

Igualmente parte de la complejidad la constituyó la necesaria participación del Gobierno Federal, del Gobierno del Distrito Federal, y del Gobierno y Municipios del Estado de México. También fue necesario coordinar el derecho de vía que requiere

el Concesionario del Suburbano con las concesiones existentes, la vía general de comunicación ferroviaria del Noroeste y el convenio con Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V. por las interferencias que se requieren en el servicio que prestan los concesionarios existentes de transporte de carga.

Las principales preocupaciones manifestadas por los Licitantes a lo largo del proceso fueron las siguientes:

- 1) La no garantía de aforo, ni subsidio por parte de la SCT, lo que obligaba a los Licitantes a hacer su propia estimación de la demanda a lo largo del periodo de concesión, siendo su responsabilidad la estimación de los ingresos pronosticados por la atención y el servicio que se proporcione a lo largo del periodo de concesión, lo que a juicio de ellos constituía un riesgo difícil de ser aceptado por las fuentes de financiamiento; en breves palabras que el proyecto en sí no era “bancable”.
- 2) La segunda gran preocupación obedecía a necesidad del reordenamiento de las líneas de transporte terrestre de pasajeros que actualmente cubren las rutas, para que en lugar de una posible competencia, se conviertan en líneas alimentadoras del suburbano.
- 3) La tercera preocupación tenía que ver con las fechas establecidas en las Bases, tanto para la presentación de las propuestas al 3 de agosto de 2004 como para la puesta en marcha del servicio a finales de 2007. En el primer caso en razón del tiempo que requiere el estudio de demanda, el armado de la propuesta económica, así como la aprobación inicial de las entidades financieras para la obtención de los créditos necesarios y la estructuración de los consorcios que finalmente se requieren para las inversiones, obra de infraestructura y operación del sistema. En el segundo caso, la limitación se debía al tiempo requerido para la fabricación del equipo rodante, que es del orden de 18 meses. En su mayoría los Licitantes pedían ampliación de plazos para la presentación de propuestas del orden de 6 a 12 meses, más allá de las fechas iniciales de las Bases

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes siempre se mostró atenta a recibir las sugerencias de los licitantes que tenían por objeto mejorar las Bases de Licitación y dentro de las limitaciones de los tiempos para la obra y puesta en marcha, a las peticiones de prolongación de los plazos. Las Bases de Licitación tuvieron a lo largo del proceso once modificaciones los días 19 de enero, 21 de mayo, 8 de julio, 15 de agosto, 27 de septiembre, 15 de noviembre y 14 de diciembre del 2004, y los días 18 de enero, 15 de marzo, 22 de abril y 1 de Junio del 2005, modificaciones que fueron comunicadas oportunamente a todos los licitantes.

Desarrollo del proceso
Primera licitación

En la fecha establecida para la entrega de la Garantía de Seriedad, se presentaron dos Consorcios: Alstom y CAF. El primero, Alstom, integrado por Alstom Transporte S.A. de C.V. (1.5%) Alstom Transport S.A. (Francia) (11.0%) ICA-COI S.A. de C.V. (12.5%) Grupó Hermes, S.A. de C.V. (50%) e Inverse, S.A. de C.V. (25.0%) y Operador RATP y/o Roggio; y el segundo, CAF, integrado por: Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF) (50.0%) Inversiones en Concesiones Ferroviarias, S.A. (30%), Estrella Blanca S.A. de C.V. (20%) y Operador ADIF (RENFE), quienes quedaron como licitantes finalistas.

A lo largo del proceso se dio respuesta por escrito a setecientas setenta y un preguntas de los licitantes.

El día 10 de junio de 2005, se recibieron las propuestas Técnica y Económica de los Grupos Alstom y CAF, procediéndose con posterioridad al depósito de las Propuestas Económicas, bajo resguardo del Notario Lic. Eduardo García Villegas, en una bóveda del Banco Nacional de México Sucursal Mariano Escobedo.

Se procedió a la evaluación de las Propuestas Técnicas en oficinas de Banobras. por los grupos de asesores y funcionarios de Banobras y la SCT hasta el día 24 de junio.

El resultado de la evaluación Técnica del Grupo Alstom resultó satisfactorio por lo que se consideró que calificaba su propuesta. No así el resultado de la evaluación del Grupo CAF, cuya propuesta carecía de diversa información requerida en las Bases de Licitación y cuyo equipo rodante ofrecido no cumplía con el requisito de haberse probado por lo menos durante cinco años como establecían las Bases de Licitación y el Título de Concesión; por lo que se procedió a descalificar su propuesta.

El 27 de junio del 2005, se dieron a conocer los resultados de la evaluación de la Propuesta Técnica de los dos Licitantes, a la devolución del sobre cerrado conteniendo la Propuesta Económica del Grupo CAF y a la apertura de la Propuesta Económica del Grupo Alstom, abriendo públicamente las Tarifas propuestas del Suburbano como establecían las Bases de Licitación.

Durante la evaluación de las propuestas técnicas y económicas, TM estuvo presente de manera aleatoria.

Se procedió a la evaluación de la Propuesta Económica del Grupo Alstom a partir del 27 de junio hasta el 1º de julio, por los mismos grupos de asesores y funcionarios de Banobras y SCT encontrándose inconsistencias importantes que no permitieron hacer la evaluación adecuada y juzgar sobre la solvencia de la propuesta, por lo que la SCT decidió declarar desierta la Licitación, emitiendo el fallo en este sentido el 4 de julio de 2005 y comunicándolo al Grupo Alstom. TM emitió un boletín de prensa en el que se manifestó, de acuerdo a la opinión del TS, que la licitación debería declararse desierta, dadas las inconsistencias económicas encontradas en la propuesta de Grupo Alstom; toda vez que de acuerdo con los términos de referencia establecidos desde el inicio de la licitación, cualquier falta en esta etapa sería motivo de descalificación.

Segunda Licitación

Ante los resultados de la primera Licitación, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes decidió publicar el 12 de julio de 2005 una nueva convocatoria para participar en el concurso ya mencionado.

Las Bases de Licitación fueron prácticamente las mismas Bases finales de la Licitación anterior, estableciendo un límite máximo para el Factor de Referencia, que permitió homologar las tarifas propuestas por los Licitantes con objeto de determinar el menor Factor y sistema tarifario y por lo tanto al ganador de la Licitación.

Hasta el 15 de julio del 2005 únicamente se recibieron dos cartas manifestando el interés de participar: la del Grupo Alstom y la del Grupo CAF. El Grupo Alstom integrado en igual forma que en la Licitación anterior y el Grupo CAF únicamente por las empresas Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles S.A. de C.V. (50%) e Inversiones en Concesiones Ferroviarias S.A. (50%), quienes presentaron la solicitud de Constancia de

Participación, el Formulario de Calificación y la Garantía de Seriedad en tiempo y forma.

Se realizaron siete Juntas de Aclaraciones en lo individual o de conjunto y se dio respuesta por escrito a un total de ciento catorce preguntas, a partir del 14 de julio del 2005 y hasta el 8 de agosto de 2005.

El 11 de agosto se recibieron las propuestas Técnica y Económica de los dos grupos licitantes en ceremonia llevada a cabo en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y posteriormente se hizo el depósito de las Propuestas Económicas en una caja fuerte de Banco Nacional de México Sucursal Mariano Escobedo bajo resguardo del Notario Lic. Eduardo García Villegas. De inmediato se procedió a la evaluación de las dos Propuestas Técnicas por el grupo de asesores y funcionarios de la SCT, concluyendo que ambas cumplían con las Bases de Licitación y el Título de Concesión.

El 17 de agosto se llevó a cabo la ceremonia de apertura de las dos Propuestas Económicas, dando a conocer las tarifas y los Factores de Referencia de ambos Licitantes. El factor de Referencia del Grupo Alstom fue de 143.30 pesos/kilómetro y tarifas en tres zonas tarifarias de \$ 4.37, \$8.14 y \$11.41 entre las diferentes interestaciones. El Grupo CAF de 106.21 pesos/kilómetro y tarifas en dos zonas tarifarias de \$ 4.14 y \$9.49 entre las diferentes interestaciones. Se procedió de inmediato a la evaluación de dichas propuestas concluyéndose que ambas cumplían con las Bases y el Título de Concesión el día 23 de agosto, y que se consideraban solventes por lo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes decidió otorgar el fallo de la Concesión a favor del Grupo CAF por tener las tarifas y el Factor de Referencia más bajo, procediendo a elaborar el Dictamen correspondiente, quedando en segundo lugar el Grupo Alstom.

El 25 de agosto el C. Presidente de la República entregó al Grupo CAF la constancia del fallo a su favor en ceremonia realizada en la estación Buenavista.

Opinión

En los dos procesos de Licitación anteriormente descritos, el Testigo Social de Transparencia Mexicana A.C. participó y acompañó a los Licitantes en las Juntas de Aclaraciones, actos oficiales y demás reuniones a las que fueron convocados. Igualmente realizó la visita al sitio por el que deberá correr el tren Suburbano y estuvo presente en las sesiones de trabajo de los grupos que realizaron las evaluaciones de las Propuestas Técnicas y Económicas de las dos licitaciones, opinando sobre los resultados obtenidos. También tuvo acceso a toda la documentación sin obstáculo alguno. Por todo lo anterior, tomando en cuenta la complejidad del proceso, puede asegurarse que el proceso se apegó a las Bases de Licitación, que fue un proceso transparente para quienes en él participaron y que hubo un trato equitativo a todos los licitantes en todas sus etapas.

México, D.F. 12 de septiembre de 2005.

Ing. José Manuel Covarrubias Solís.

**Testigo Social designado
Transparencia Mexicana, A.C.**