

# Costos del Tren Interurbano México-Toluca

En virtud de las confusiones surgidas recientemente con relación al costo del proyecto del Tren Interurbano México-Toluca, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes hace las siguientes precisiones:

El importe de la cartera del tren México-Toluca contemplado en los anexos del proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2018 de 59,216 millones de pesos no corresponde a los recursos a erogar. A la fecha el monto comprometido del proyecto es de 51,397.4 millones de pesos (sólo 15% arriba de los montos licitados u originales), integrados de la siguiente manera:

<b>Concepto (Millones de pesos)</b>	<b>Original</b>	<b>Ajustes</b>	<b>Actual</b>
Proyecto ejecutivo, estudios, gerencia de proyecto y supervisión de obra	3,918.2	703.2	4,621.4
Liberación del derecho de vía	1,370.0	2,308.5	3,678.5
Obra Civil Tramo I (Zinacantepec-La Marquesa)	10,148.3	2,451.8	12,600.1
Obra Civil Tramo II (Túneles La Marquesa)	2,855.4	0.0	2,855.4
Obra Civil Tramo III (La Marquesa-Observatorio). Tramo a cargo del Gobierno de la Ciudad de México	10,426.3	1,357.7	11,784.0
Talleres y Cocheras	1,093	0.0	1,093.0
Vía, Electrificación, Instalaciones Ferroviarias y electromecánicas	9,616.2	0.0	9,616.2
Material Rodante	4,596.4	0.0	4,596.4
Obras inducidas	535.6	16.9	552.5
<b>Total</b>	<b>44,559.4</b>	<b>6,838.1</b>	<b>51,397.4</b>

El resto del importe de la cartera corresponde a actualizaciones y previsiones.

Notas:

1. El monto equivalente en dólares del proyecto registrado es de 2,964 millones de dólares, inferior al estimado en el Análisis de Costo Beneficio original de 2013 de 3,024 millones de dólares.
2. El costo por kilómetro del proyecto (cuyo trazo está conformado por viaductos y túneles en más de un 90%) es competitivo con el de otros proyectos internacionales, construidos con una proporción menor de viaductos y túneles.

Comparativo de costo por kilómetro sin material rodante (millones de euros)



[http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110304134151tf /http://cfit.independent.gov.uk/pubs/2004/hsr/research/index.htm](http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110304134151tf/http://cfit.independent.gov.uk/pubs/2004/hsr/research/index.htm)

3. El costo por pasajero del material rodante es similar al de proyectos urbanos, esto aún y cuando (a) se trata de trenes de velocidad alta, (b) todos los carros de cada convoy tienen motor, y (c) de cada dos pasajeros, uno va sentado, a diferencia de otros sistemas donde uno de cada cuatro pasajeros va sentado.