

MEMORIA DOCUMENTAL

“CONSTRUCCIÓN DEL TREN TRANSPENINSULAR”



PERIODO: 2012-2017

Índice

- 1. Presentación**
- 2. Fundamento legal y objetivo de la Memoria Documental**
 - 2.1. Fundamento legal**
 - 2.2. Objetivo de la Memoria Documental**
- 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 programa, proyecto o asunto**
- 5. Vinculación del programa, proyecto o asunto con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) y programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y/o Especiales**
- 6. Síntesis ejecutiva del programa, proyecto o asunto**
- 7. Acciones realizadas**
 - 7.1. Presupuesto de gasto autorizado**
 - 7.2. Integración de expedientes**
 - 7.3. Acciones Legales**
 - 7.4. Acciones Administrativas**
 - 7.5 Problemática**
- 8. Seguimiento y control**
- 9. Resultados y beneficios alcanzados**
- 10. Informe final del servidor público de la dependencia o entidad, responsable de la ejecución del programa, proyecto o asunto**
- 11. Glosario de términos**
- 12. Anexos**

1. Presentación

Concepto	Descripción
<i>Nombre</i>	Construcción del Tren Transpeninsular
<i>Objetivo del programa, proyecto y/o asunto</i>	El Tren Transpeninsular (TT) es un proyecto que promovería el desarrollo regional del Sur-Sureste del país, contribuiría al crecimiento del sector turismo en la Península y aliviaría problemas de transporte. Al quedar engranado con otras infraestructuras y proyectos estratégicos, incrementaría la competitividad de la región y podría llevar oportunidades incluso a los sectores de la población de mayor marginación. Así, el TT tiene tres vertientes complementarias: turismo, transporte y desarrollo regional.
<i>Principales componentes del proyecto</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Promover el desarrollo regional del Sur-Sureste del país. • Contribuir al crecimiento del sector turismo en la península. • Incrementar la competitividad de la región. • Llevar oportunidades a los sectores de la población de mayor marginación.

Características generales

<i>Periodo de vigencia que se documenta</i>	Enero 2014 a enero de 2015 (fecha en que se emitió la cancelación del proyecto por la SHCP).
<i>Ubicación geográfica</i>	El Tren Transpeninsular constituye un corredor ferroviario que enlazaría en una primera etapa de desarrollo, a Mérida y la Riviera Maya con diversas poblaciones y atractivos turísticos, incluyendo a los centros arqueológicos de Chichén Itzá y Cobá, así como a las localidades de Valladolid e Izamal. El TT podrá ampliarse posteriormente a otros corredores en la Península: Cancún – Tulum, Mérida – Campeche y Mérida – Progreso.
<i>Principales características técnicas</i>	El Proyecto implica la utilización del derecho de vía ferroviario que ya existe en el tramo de 142 kms entre Mérida y Valladolid (42% de la extensión total); y la adquisición de nuevo derecho de vía en el tramo Valladolid – Chichén Itzá – Punta Venado en la Riviera Maya de 193.4 kms (58% del total), edificación de terminales en Mérida y Punta Venado y de 8 estaciones intermedias; Se han considerado de inicio trenes Diésel de tecnología avanzada capaces de alcanzar 160 km/hr, con una velocidad promedio de 110 km/hr; equipados



	<p>con todos los sistemas e instrumentos que permitan la mayor seguridad operativa. Cuando las condiciones de demanda lo requieran y resulte financieramente viable, los trenes Diésel podrán sustituirse por trenes eléctricos de última generación.</p>
<p><i>Unidades administrativas participantes</i></p>	<p>En la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Subsecretaría de Transporte (ST), Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM), Unidad de Asuntos Jurídicos (UAJ), Dirección General de Carreteras (DGC). Gobierno Federal: SHCP, SEMARNAT, INDAABIN, INAH. Gobierno de Yucatán y Gobierno de Quintana Roo.</p>

Responsable de su elaboración

<p><i>Validado y elaborado por:</i></p>	<p>_____</p> <p>Ing. Guillermo Nevárez Elizondo, DGTFM.</p>
---	---

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 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“).
- 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).
- 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 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).

“Y demás relativos y aplicables”.

2.2. Objetivo de la Memoria Documental

La presente Memoria Documental se elabora con el propósito informar y documentar el desarrollo y la situación actual del proyecto “Construcción del Tren Transpeninsular”, que iría desde Mérida, Yucatán hasta Punta Venado, Quintana Roo, cuya finalidad fue la de contar un servicio de transporte ferroviario masivo de pasajeros, eléctrico, seguro, competitivo y eficiente que ahorrara tiempo de traslado, que contribuyera a la solución del congestionamiento vial, de la contaminación ambiental, mejorando el bienestar social de los habitantes de las zonas del sureste de México.

3. Antecedentes

3.1. Problemática

La problemática que el proyecto del Tren Transpeninsular busca resolver dos categorías:

a) Turismo y b) Transporte de carga y pasajeros.

a) Turismo

De acuerdo con el IMCO: “A pesar de que México es el vigésimo segundo país con mayor número de visitantes extranjeros en el mundo, y que cada año aumentan los turistas, el sector se encuentra en retroceso” de acuerdo a las fuentes especializadas, México ya no figura entre los mejores destinos del mundo para visitar, lo que explica la posición 43 de México en el índice de competitividad turística del WEF.

Hoy en día, la demanda por el turismo de experiencias, representa el 6.58% de la demanda turística y crece entre 12% y 17% anualmente. En contraste, el turismo de sol y playa crece aproximadamente 3% al año. Es decir, cada día los viajeros buscan más las experiencias que impliquen contacto con la comunidad o naturaleza y no sólo una habitación cómoda para descansar. Por estas razones, el desarrollo de turismo más allá de sol y playa se ha convertido en una prioridad para el gobierno actual, por lo que se requiere diversificar nuestra oferta y poner al alcance de los compradores internacionales la diversidad de nuestros destinos y de nuestros productos turísticos.

La Península de Yucatán, Cancún y la Riviera Maya son destinos de sol y playa con un amplio reconocimiento en el mercado turístico mundial, que tienen la ventaja de tener cerca opciones para poder diversificar su oferta y no perder competitividad. A menos de 300 km del Caribe Mexicano, se encuentran atractivos arqueológicos, culturales y naturales como Cobá, Valladolid Chichen Itzá, Izamal, Mérida, Celestún y muchos más. Esto representa una oportunidad que se verá magnificada con la existencia del ferrocarril que unificaría la zona y ofrecería mayor seguridad, comodidad y rapidez a los viajeros.

b) Transporte de carga y pasajeros

Tiempo de transporte

Los usuarios de las carreteras de la Península se enfrentan a tiempos de transporte que podrían ser más eficientes, ya que cerca de la mitad de la circulación de la zona es en la carretera libre. Esto se debe a que la carretera de cuota va dirigida a Chichen Itzá y a Cancún, pero si el destino es la Riviera Maya y Cobá, las opciones de tiempo de transporte eficientes son más limitadas. Asimismo, los usuarios de autotransporte cada vez se encuentran con mayores retrasos debidos al tráfico de las ciudades de Mérida y de Cancún.

Sobrecostos – Carga

El limitado acceso a transporte de mercancías por ferrocarril en Yucatán y la completa ausencia de infraestructura ferroviaria hacia Quintana Roo encarece el costo de transporte, tanto de productos como de insumos, en detrimento de la competitividad de las actividades productivas y turísticas de la región peninsular de Yucatán. De acuerdo con los cálculos específicos para este proyecto, el costo unitario de una tonelada-kilómetro en autotransporte es de 0.67; mientras productos en ferrocarril tiene costos de 0.63 pesos ton/km, según el Análisis Costo Beneficio elaborado para el proyecto, en enero de 2014.

Sobrecostos – Pasajeros

Por su parte, el tren de pasajeros es un modo de transporte más eficiente que el autotransporte. De acuerdo con los cálculos específicos realizados para este proyecto, el pasajero-kilómetro en autotransporte tiene un costo de operación de 0.47 pesos, mientras que el costo del ferrocarril es aproximadamente 0.37 pesos por pasajero kilómetro, según datos del Análisis Costo Beneficio elaborado para el proyecto.

Emisiones contaminantes

El modo de transporte carretero utilizado primordialmente en la Península es considerado la opción más dañina para el medio ambiente.

Según la Agencia Ambiental Europea, el transporte carretero es el modo más contaminante con respecto a emisiones de CO₂, mientras que el ferrocarril es el modo más limpio de transporte por tierra.

3.2. Propuesta de solución

En su conceptualización estratégica, el Tren Transpeninsular (TT) es un proyecto integral que promueve el desarrollo regional e integración del sur-sureste del país, incrementa la competitividad y contribuye al crecimiento del sector turismo.

En virtud de los beneficios que se espera conlleve este importante proyecto de infraestructura, resulta importante destacar que el proyecto del TT se inserta con las políticas públicas contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en los programas de desarrollo del Gobierno Federal de la siguiente forma:

a) Inicialmente, en el discurso de toma de posesión del C. Presidente de la República: (i) en la decisión octava donde estableció que para cerrar la brecha entre las distintas regiones del país e impulsar el crecimiento económico y la competitividad, se va a dar un impulso decisivo a la infraestructura, incrementando la red ferroviaria del país, que contemplará obras para conectar e incorporar el sur de México a la economía global; y (ii) en la decisión novena para la cual el C. Presidente de la República instruyó al C. Secretario de Comunicaciones y Transportes, el impulsar el desarrollo de ferrocarriles de pasajeros para modernizar las comunicaciones y elevar la calidad de vida; entre los que destaca el Proyecto del Tren Transpeninsular.

b) En el Plan Nacional de Desarrollo; dentro del eje “México Próspero”: i) Infraestructura de transporte que se refleje en menores costos; ii) Fortalecer la infraestructura y la calidad de los servicios y los productos turísticos; y iii) Posicionar adicionalmente a México como un destino atractivo en segmentos poco desarrollados (turismo cultural, ecoturismo y aventura).

c) En el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018, en la sección 7.3 de Compromisos y Proyectos Estratégicos: Ferrocarriles y Transporte Masivo, con el código CG-243. En este programa se identifica que el TT es un proyecto turístico.

d) En el Pacto por México con el Compromiso No. 67: Aplicación de una Estrategia Nacional para el Desarrollo del Sur-Sureste del país, a fin de hacer frente al rezago existente.

e) En el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte; nuevo transporte ferroviario y masivo de pasajeros para una mejor calidad de vida; apoyar crecimiento económico sustentable; promover desarrollo regional más equilibrado y acelerar el crecimiento del sector turismo. Mención explícita del proyecto en la cartera de inversiones prioritarias.

Con base en lo antes expuesto, se confirma que el TT está completamente alineado con las políticas públicas, el Plan Nacional de Desarrollo y diversos programas prioritarios del Gobierno Federal.

3.3 Beneficios esperados del proyecto

El Tren Transpeninsular permitirá una movilidad segura y eficiente de personas en el corredor Mérida – Valladolid – Chichén Itzá – Riviera Maya, así como de mercancías hacia y desde Cancún y la Riviera Maya al resto del territorio nacional, particularmente aquellas mercancías que implican grandes volúmenes de carga y para los cuales el ferrocarril es el modo de transporte idóneo. Para lograr una sana convivencia entre los servicios de pasajeros y carga, estos últimos se prestarán en ventana nocturna.

El Tren Transpeninsular constituye un corredor ferroviario que enlazará en una primera etapa de desarrollo, a Mérida y la Riviera Maya con diversas poblaciones y atractivos turísticos, incluyendo a los centros arqueológicos de Chichén Itzá y Cobá, así como a las localidades de Valladolid e Izamal, entre otros. El TT podrá ampliarse posteriormente a otros corredores en la Península: Cancún – Tulum, Mérida – Campeche y Mérida – Progreso. El trazo del Proyecto, de Mérida a Punta Venado (Puerto Calica) tiene una longitud de 279.190 km haciendo conexión en forma directa con Valladolid hasta el puerto de Punta Venado e incluye un libramiento a partir de Dzitás que conecta a la zona arqueológica de Chichén Itzá, el aeropuerto del mismo nombre y la población de Valladolid, cuya longitud es de 55.757 km, lo que da un total de vías de 334.947 km.

El Proyecto implica la utilización del derecho de vía ferroviario que ya existe en el tramo de 141.470 km entre Mérida y Valladolid (42% de la extensión total); y la adquisición de nuevo derecho de vía en el tramo Valladolid – Chichén Itzá – Punta Venado en la Riviera Maya de 193.477 km (58% del total).

Definición del Trazo del Proyecto



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

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículos 26 y 28. Última reforma 27/08/2018.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Artículo 36, fracciones I, VII, XXIV, XXV y XXVII. Última reforma 15/06/2018.
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria. Artículos 1 al 16, 23, 24, 25, 35 y 36. Última reforma 30-12-2015.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental. Última reforma 09/05/2016
- Ley de Planeación. Artículos 9, 16, 23 y 29. Última reforma 06/02/2018.
- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público. Artículos 26, 26 Bis, 26 Ter, 28, 29, 30, 32 a 38. Última reforma 10/11/2014.
- 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. Última reforma 13/01/2016.
- 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. Última reforma 19/01/2018.
- Ley de Vías Generales de Comunicación. Artículos 3, 20, 29 al 38, 40, 49, 108, y 118. Última reforma 15/06/2018.
- 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. Publicada el 24/04/2018.
- 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. Publicado el 04/04/2018.
- Reglamento Interior de la SCT. Artículos 4 y 5 fracción XI y 21, fracción I y XIII. Última reforma 08/01/2009.
- 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 del 2010.

5. Vinculación del proyecto 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 PND, y se ordenan sistemáticamente las acciones a cargo del gobierno.

4.2 “Democratizar el acceso al financiamiento de proyectos con potencial de crecimiento” mismo que de conformidad con la estrategia 4.2.5, se busca “Promover la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura, articulando la participación de los gobiernos estatales y municipales para impulsar proyectos de alto beneficio social que contribuyan a incrementar la cobertura y calidad de la infraestructura necesaria para elevar la productividad de la economía”, asimismo, dentro de sus líneas de acción se prevé el apoyo para el desarrollo de infraestructura con una visión de largo plazo, basada en tres ejes rectores i) desarrollo regional equilibrado, ii) desarrollo urbano y iii) conectividad logística”.

Por su parte, el objetivo 4.9 “Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica” contempla como líneas de acción dentro de la 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”, el fomentar que la

construcción de nueva infraestructura favorezca la integración logística y aumentar la competitividad derivada de una mayor interconectividad, así como evaluar las necesidades de infraestructura a largo plazo para el desarrollo de la economía, considerando el desarrollo regional, las tendencias demográficas, las vocaciones económicas.

Alineación al PND del Objetivo 1

Meta Nacional	Objetivo de la Meta Nacional	Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivo del Programa Sectorial
IV. México Próspero.	4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	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.	Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Alineación al PND del Objetivo 2

Meta Nacional	Objetivo de la Meta Nacional	Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivo del Programa Sectorial
IV. México Próspero.	4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	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.	Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.

Alineación al PND del Objetivo 3

Meta Nacional	Objetivo de la Meta Nacional	Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivo del Programa Sectorial
IV. México Próspero.	4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	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.	Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Por otra parte, el Plan Nacional de Infraestructura, en su estrategia 1.2 Generar infraestructura para movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, establece la construcción del Tren Transpeninsular en su primera etapa, mismo que sería un proyecto que detonaría la movilización de pasajeros en la península de Yucatán, así mismo será fundamental para el desarrollo y expansión del turismo en la región.

Alineación de los objetivos del PNI al PND y al Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes				
Meta Nacional	Objetivos de la Meta Nacional	Estrategias del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2014-2018	Objetivo del PNI
IV México Próspero.	<p>4.5 Democratizar el acceso a servicios de telecomunicaciones.</p> <p>4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.</p>	<p>4.5.1 Impulsar el desarrollo e innovación tecnológica de las telecomunicaciones que amplíe la cobertura y accesibilidad para impulsar mejores servicios y promover la competencia, buscando la reducción de costos y la eficiencia de las comunicaciones.</p> <p>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.</p>	<p>1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.</p> <p>2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.</p> <p>3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.</p> <p>4. Ampliar la cobertura y el acceso a mejores servicios de comunicaciones en condiciones de competencia.</p> <p>6. Desarrollar integralmente y a largo plazo al sector con la creación y adaptación de tecnología y la generación de capacidades nacionales.</p>	<p>Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.</p>

6. Síntesis ejecutiva del proyecto

El Tren Transpeninsular (TT) es un proyecto que promovería el desarrollo regional del Sur-Sureste del país, contribuiría al crecimiento del sector turismo en la Península y aliviaría problemas de transporte. Al quedar engranado con otras infraestructuras y proyectos estratégicos, incrementaría la competitividad de la región y podría llevar oportunidades incluso a los sectores de la población de mayor marginación. Así, el TT tiene tres vertientes complementarias: turismo, transporte y desarrollo regional.

En diciembre de 2012, el proyecto obtuvo el registro en cartera número 12093110018 ante la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para la realización de estudios de pre inversión relacionados con la Construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado.

La Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (ahora Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal), para alcanzar el cabal cumplimiento de los compromisos asumidos por el C. Presidente de la República, contrató los estudios de pre-inversión relacionados con el citado proyecto para la obtención del análisis costo-beneficio que permitieran su registro en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para esto se llevó a cabo el procedimiento de Invitación a cuando Menos Tres Personas Número IO-009000988-N4-2013, relativo a “Estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo para la construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado”, en cumplimiento con lo dispuesto por los artículos 134 tercer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 4, 27 Fracción II, 43 y 45 fracción II de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

El 24 de mayo de 2013, se dio a conocer el fallo de la invitación a cuando Menos Tres Personas Número IO-009000988-N4-2013, para la realización de los Estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado, en cumplimiento con lo establecido en el artículo 39 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionadas con las Mismas (LOPSRM) y 68 de su Reglamento.

El 28 de mayo de 2013 se llevó a cabo la suscripción del Contrato DGTFM-05-13 “Asesoría técnica para el control y seguimiento de los estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo para la construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado”, con una duración de 180 días naturales, dando inicio el 30 de mayo de 2013 y concluyendo el 25 de noviembre del mismo año.

La SCT a través de la DGTFM ahora DGDFM, en cumplimiento con lo dispuesto por los artículos 134 tercer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 4, 27 Fracción II, 43 y 45 fracción II de la LOPSRM, convocan a participar en la Invitación Nacional A Cuando Menos Tres Personas N° IO-009000988-N7-2013, para la adjudicación de un contrato de servicios relacionados con la obra pública, sobre la modalidad de precio alzado mediante el procedimiento de evaluación de puntos y porcentajes, relativo a los trabajos consistentes en “Asesoría Técnica para el control y seguimiento de los estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo y de los documentos de licitación para la construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado”.

El 16 de agosto de 2013, se dio a conocer el fallo de la invitación a cuando Menos Tres Personas Número IO-009000988-N7-2013, para realizar la “Asesoría Técnica para el control y seguimiento de los estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo y de los documentos de licitación para la construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado”, en cumplimiento con lo establecido en el artículo 39 de LOPSRM y 68 de su Reglamento.

El 19 de agosto de 2013 se llevó a cabo la suscripción del Contrato DGTFM-09-13 “Asesoría Técnica para el control y seguimiento de los estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo y de los documentos de licitación para la construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado, con una duración de 240 días naturales, dando inicio el 20 de agosto de 2013 y concluyendo el 16 de abril de 2014.

La SCT, a través de la DGTFM ahora DGDFM, en cumplimiento con lo dispuesto por los artículos 134 tercer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 4, 27 Fracción II, 43 y 45 fracción II de la LOPSRM, convocan a participar en la Invitación Nacional A Cuando Menos Tres Personas No. IO-009000988-N19-2013, para la adjudicación de un contrato de servicios relacionados con la obra pública, sobre la modalidad de a Precios Unitarios y Tiempo Determinado, por el mecanismo de evaluación binario, relativo a los trabajos consistentes en la "Primera etapa de los servicios para la liberación de

derecho de vía del proyecto ferroviario del Tren Transpeninsular que va desde Mérida, Yucatán hasta Punta Venado, Quintana Roo".

Con fecha 15 de octubre de 2013, y conforme a lo estipulado en los artículos 34, 35 y 39 de la LOPSRM, así como el 39 y 40 de su reglamento, se llevó a cabo el Acta de la primera y única junta de aclaraciones de la Invitación Nacional A Cuando Menos Tres Personas No. IO-009000988-N19-2013. En la cual la Dependencia hizo a los licitantes, la aclaración respecto al número de la Invitación por lo que el procedimiento quedo con el número IO-009000988-N21-2013.

El 28 de octubre de 2013 se suscribió el Contrato DGTFM-15-13 "Primera etapa de los servicios para la liberación del derecho de vía del proyecto ferroviario del Tren Transpeninsular que va desde Mérida, Yucatán hasta Punta Venado, Quintana Roo".

El Proyecto del TT de Mérida a Punta Venado, se registró con el número 14093110001 en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión de la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (UI-SHCP), en el año 2014, para llevar a cabo la construcción del mismo.

El 10 de julio de 2014 se suscribió el Contrato DGTFM-21-14 "Verificación y Revisión de los Trabajos de Liberación del Derecho de Vía del Proyecto Ferroviario del Tren Transpeninsular que va desde Chichén Itzá, Yucatán hasta Playa del Carmen, Quintana Roo, del tramo 119+500 al 179+500".

La SCT, a través de la DGTFM ahora DGDFM, en cumplimiento con lo dispuesto por los Artículos 134 Tercer Párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 4 Fracción II, 27 Fracción II, 30 Fracción I, y 45 Fracción II de la LOPSRM, convocan a participar en la Invitación Nacional a Cuando Menos Tres Personas N° IO-009000988-N26-2014, para la adjudicación de un contrato de servicios relacionados con la obra pública, sobre la modalidad de precio alzado mediante el procedimiento de evaluación de puntos y porcentajes, relativo a los trabajos consistentes en los "Estudios de planeación e integración, topográficos, mecánica de suelos, arquitectónicos, urbanos, ambientales, hidrológicos, jurídicos, financieros, ferroviarios; electromecánicos y de material rodante para la elaboración del proyecto ejecutivo para construir el Tren Transpeninsular de la estación Chichén Itzá al cadenamamiento (km272+900), y la ingeniería básica desde ese cadenamamiento a Cancún".

El 11 de junio de 2014, se dio a conocer el fallo de la invitación a cuando Menos Tres Personas Número 009000988-N26-2014, para la realización de los “Estudios de planeación e integración, topográficos, mecánica de suelos, arquitectónicos, urbanos, ambientales, hidrológicos, jurídicos, financieros, ferroviarios; electromecánicos y de material rodante para la elaboración del proyecto ejecutivo para construir el Tren Transpeninsular de la estación Chichén Itzá al cadenamamiento (km272+900), y la ingeniería básica desde ese cadenamamiento a Cancún”.

El 12 de junio de 2014 se suscribió el Contrato DGTFM-16-14 “Estudios de Planeación e Integración, Topográficos, Mecánica de Suelos, Arquitectónicos, Urbanos, Ambientales, Hidrológicos, Jurídicos, Financieros, Ferroviarios; Electromecánicos y de Material Rodante para la elaboración del Proyecto Ejecutivo para Construir el Tren Transpeninsular de la estación Chichén Itzá al cadenamamiento (km 272+900), y la Ingeniería Básica desde ese cadenamamiento a Cancún.

En resumen, para llevar a cabo la ejecución del proyecto, se formalizaron 5 contratos por un monto total de 594.02 millones de pesos, distribuidos en tres claves de cartera: 12093110018 para la contratación del anteproyecto ejecutivo y asesoría técnica; 13093110002 para el diagnóstico del Derecho de Vía y 14093110001 para el proyecto ejecutivo e ingeniería básica.

Así mismo, se celebraron convenios con el Gobierno del Estado de Quintana Roo con el Instituto Nacional de Antropología e Historia para el desarrollo del proyecto:

- Convenio Marco SCT- Gobierno del Estado de Quintana Roo, firmado el 15 de agosto del 2013.
- Convenio de Colaboración SCT- Instituto Nacional de Antropología e Historia firmado el 17 de septiembre del 2013.
- Convenio de Terminación Anticipada al Convenio de Colaboración y Adenda Modificatoria para llevar a cabo el Proyecto de Salvamento Arqueológico “Tren Rápido Transpeninsular Mérida-Punta Venado” en los Estados de Yucatán y Quintana Roo, fase de prospección, celebrado entre SCT y el Instituto Nacional de Antropología e Historia firmado el 16 de marzo del 2015.

Después de haber elaborado los estudios correspondientes, se concluyó que el dictamen de factibilidad para el proyecto, era favorable, toda vez que contribuiría al beneficio social y económico de la región, además de que ayudaría a transportar mercancías de manera más eficiente, con lo que los costos de transporte se reducirían notablemente, tal es el caso de PEMEX, el cual reduciría sus costos de traslado en un 20%, además, se reducirían los niveles de contaminación en la zona, aunado a ello, se obtendrían beneficios económicos y turísticos para la zona.

No obstante lo anterior, el 30 de enero de 2015, la SHCP por medio de su Informe sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública al cuarto trimestre de 2014, a través del comunicado de prensa número 007/2015, informó la decisión de reducir su gasto para el ejercicio de 2015, por la suma de aproximadamente de 124 mil millones de pesos, con la finalidad de cumplir con las metas de balance financiero; derivado de lo anterior, la construcción del Tren Transpeninsular quedó cancelado, como parte de las medidas de austeridad del Gobierno Federal en ese entonces, según lo que explicó el Secretario de Hacienda, que se debía a no solamente al impacto de las finanzas públicas del año 2015, si no por la presión en el gasto público que implicaría en los siguientes años, además de la caída del precio del petróleo.

Por último, es importante mencionar que para el Proyecto del TT no se llegó a la adquisición del derecho de vía y los estudios elaborados quedan como una base sólida para que en el futuro se retomen las ideas propuestas y se lleve a cabo el proyecto, toda vez que es muy rentable y factible para mejorar la economía de la región, siendo éste un detonante para la zona, lo cual coadyuvaría a que muchas actividades económicas mejoren la calidad de vida de los habitantes de la región.

7. Acciones realizadas

El proyecto del Tren Transpeninsular de haberse concretado, pudo haber mejorado el entorno social y económico de las zonas por dónde pasaría, además de aligerar los problemas de transporte de los pobladores, toda vez que al quedar engranado con otras infraestructuras y proyectos, hubiera generado sinergias entre estos y provocado un crecimiento económico para la mayoría de los municipios de dicha región, toda vez que se hubieran creado canales alternos al turismo, transporte y desarrollo sustentable de la región.

7.1. Presupuesto de gasto autorizado

Para llevar a cabo la ejecución del proyecto, se formalizaron contratos por un total de 594.02 mdp, destinados a contratar asesorías para la realización de los estudios de pre-inversión, diagnóstico del derecho de vía, así como para el proyecto ejecutivo de Chichen Itzá al cadenamamiento (km 272+900) Punta Venado e ingeniería básica para el tramo Punta Venado-Cancún. El desglose de los montos erogados y las claves de cartera utilizadas se presentan en el siguiente cuadro:

Concepto	CC	Monto con IVA (mdp)
Anteproyecto Ejecutivo y Asesoría Técnica	12093110018	84
Diagnóstico del Derecho de Vía	13093110002	15
Proyecto Ejecutivo para el tramo Chichén Itzá-Punta Venado e Ingeniería Básica para el tramo Punta Venado-Cancún	14093110001	495
Monto Total ejercido en el Proyecto		594

Contratos relacionados con el Proyecto

CONTRATO/CONVENIO				ESTADO DEL CONTRATO	OBJETO DEL CONTRATO	CONTRATISTA	PERIODO DE EJECUCIÓN	
NÚM. CONTRATO/CONVENIO	MONTO S/IVA (MDP)	MONTO C/IVA (MDP)	PLAZO (DÍAS)				INICIO	TÉRMINO
Anteproyecto Ejecutivo								
DGTFM-05-13	62.83	72.89	180	Terminado	Estudios Complementarios para la Elaboración del Anteproyecto Ejecutivo para la Construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado	ADHOC Consultores Asociados, S.C.	30-may-13	25-nov-13
Diagnóstico del Derecho de vía								
DGTFM-21-14	6.81	7.90	64	Terminado	Verificación y Revisión de los Trabajos de Liberación del Derecho de Vía del Proyecto Ferroviario del Tren Transpeninsular que va desde Chichén Itzá, Yucatán hasta Playa del Carmen, Quintana Roo.	Mediciones y Soluciones Agrarias, S.C.	11-jul-14	12-sep-14
DGTFM-15-13	6.09	7.06	64	Terminado	Primera Etapa de los Servicios para la Liberación de Derecho de Vía del Proyecto Ferroviario del Tren Transpeninsular que va desde Mérida, Yucatán hasta Punta Venado, Quintana Roo.	Mediciones y Soluciones Agrarias, S.C.	29-oct-13	31-dic-13
Asesoría técnica para el Anteproyecto Ejecutivo								
Proyecto Ejecutivo para el tramo Chichén Itzá – Punta Venado e Ingeniería Básica para el tramo Punta Venado – Cancún								
DGTFM-09-13	9.92	11.51	240	Terminado	Asesoría Técnica para el control y seguimiento de los estudios complementarios para la elaboración del Anteproyecto Ejecutivo y de los documentos de Ingeniería para la construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado. Materiales, Metodológicos, Jurídicos, Financieros, Ferroviarios; Electromecánicos y de Material Rodante para la elaboración del Proyecto Ejecutivo para Construir el Tren Transpeninsular de la estación Chichén Itzá al cadenamamiento (km 272+900), y la Ingeniería Básica desde ese cadenamamiento a Cancún.	Consortio Supervisor y Certificador Internacional, S.A. de C.V. ADHOC Consultores Asociados, S.C.	20-ago-13	16-abr-14
DGTF-16-2014-1	426.43	494.66	183	Terminado			13-jun-14	12-dic-14
TOTAL	512.08	594.02						

Es importante mencionar que este Proyecto no llegó a realizar trámites relacionados con la Adquisición del derecho de vía, toda vez que el estudio se basó en el inventario de los predios propuestos a adquirir en el tramo Mérida – Punta Venado.

7.2. Integración de expedientes y/o proyectos ejecutivos

- Registro en cartera número 12093110018 (Anexo 1).
- Convocatoria a Invitación cuando menos a Tres Personas Número IO-009000988-N4-2013 (Anexo 2).
- Notificación de fallo Invitación Número IO-009000988-N4-2013 (Anexo 3).
- Contrato DGTFM-05-13 (Anexo 4).
- Convocatoria a Invitación cuando menos a Tres Personas Número IO-009000988-N7-2013 (Anexo 5).
- Notificación de fallo Invitación Número IO-009000988-N7-2013 (Anexo 6).
- Contrato DGTFM-09-13 (Anexo 7).

- Convocatoria a Invitación cuando menos a Tres Personas Número IO-009000988-N19-2013 (Anexo 8).
- Acta de la Primera y Única Junta de Aclaraciones de la Invitación Número IO-009000988-N19-2013 esclareciendo que el número de invitación correcto es el IO-009000988-N21-2013 (Anexo 9).
- Contrato DGTFM-15-13 (Anexo 10).
- Registro en cartera número 14093110001 (Anexo 11).
- Contrato DGTFM-21-14 (Anexo 12).
- Convocatoria a Invitación a Cuando Menos Tres Personas Número IO-009000988-N26-2014 (Anexo 13).
- Notificación de fallo de Invitación Número IO-009000988-N26-2014 (Anexo 14).
- Contrato DGTFM-16-14 (Anexo 15).
- Convenio Marco entre SCT y el Gobierno del Estado de Quintana Roo (Anexo 16).
- Convenio de Colaboración entre SCT y el Instituto Nacional de Antropología e Historia (Anexo 17).
- Convenio de Terminación Anticipada al Convenio de Colaboración entre SCT y el Instituto Nacional de Antropología e Historia (Anexo 18).
- Comunicado de prensa número 007/2015 (Anexo 19)
- Primer Informe de Gobierno (Anexo 20)
- Segundo Informe de Gobierno (Anexo 21)
- Tercer Informe de Gobierno (Anexo 22)
- Informe de Ejecución (Anexo 23)
- Primer Informe de Labores (Anexo 24)
- Segundo Informe de Labores (Anexo 25)
- Tercer Informe de Labores (Anexo 26)

7.3 Acciones Legales

En lo que se refiere a la liberación de Derecho de Vía, se tomó la decisión de utilizar el de la Vía Corta Chiapas Mayab, misma que se encuentra concesionada y por la cual opera un tren de carga a la semana hasta Valladolid, y de ahí a Punta Venado, se requería de un nuevo Derecho de Vía, para lo cual se llevaron a cabo contratos para la regularización de todo el tramo, por lo que el 28 de octubre de 2013, se suscribió el Contrato DGTFM-15-13, para la Primera etapa de los servicios del derecho de vía del proyecto ferroviario del Tren Transpeninsular, así como el Contrato DGTFM-21-14, para la verificación y revisión de los trabajos de liberación del proyecto.

A su vez, se llevaron a cabo dos Convenios de Colaboración con los Estados de Quintana Roo con fecha 15 de agosto de 2013 y Yucatán, con fecha 25 de enero de 2013, en los cuales se establecieron las bases de coordinación de acciones de apoyo entre el Ejecutivo y dichos Estados, para que en el ámbito de sus respectivas competencias y jurisdicciones, coadyuvarán en forma coordinada a impulsar la construcción, operación y explotación del proyecto, (Anexo 16).

Por otra parte, la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, llevó a cabo un convenio con el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), el 17 de septiembre de 2013, cuyo objetivo fue la colaboración en el ámbito de sus competencias y de conformidad con lo previsto en la normatividad vigente aplicable en la materia, para llevar a cabo el proyecto de Salvamento Arqueológico Tren Rápido Transpeninsular Mérida – Punta Venado, entre los Estados de Yucatán y Quintana Roo, para la ubicación y registro de vestigios arqueológicos que pudieran encontrarse en el área del “Proyecto”. (Anexo 17)

Dadas las condiciones del Proyecto, se llevó a cabo un Convenio de Terminación Anticipada con el INAH, con fecha 16 de marzo de 2015, en donde las partes convinieron dar por terminada la colaboración anticipada para llevar a cabo el proyecto de salvamento arqueológico del proyecto. (Anexo 18)

Por último, es necesario comentar que en éste proyecto no se llegaron a realizar trámites relacionados con la Adquisición del Derecho de Vía, los estudios y supervisiones se basaron en el inventario de los predios propuestos a adquirir el tramo Mérida – Punta Venado.

7.4 Acciones Administrativas

Desde el anuncio de la construcción del Proyecto, las acciones administrativas se llevaron a cabo para obtener el Registro en Cartera y demás documentos, así como se mencionan a continuación:

- Registro en cartera en la UI-SHCP del compromiso.
- Proyecto Ejecutivo tramo Chichén Itzá – Punta Venado.
- Estudios de Ingeniería Básica tramo Punta Venado – Cancún.

- Prospección Arqueológica de:
 - ✓ Chichén Itzá a Punta Venado.
 - ✓ Punta Venado – Cancún.
- Preparación de Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional para su presentación a SEMARNAT de los tramos:
 - ✓ Mérida – Punta Venado.
 - ✓ Chichén Itzá – Punta Venado.
 - ✓ Chichén Itzá – Playa del Carmen – Cancún.
 - ✓ Punta Venado – Cancún.
- Estudios de Demanda y Mercado.
- Análisis Costo Beneficio para el Proyecto Integrado de Chichén Itzá – Cadenamiento 272+900 (Mérida - Cancún).
- Diagnóstico socio-cultural del tramo Mérida - Punta Venado (Xcaret), para la realización de la Consulta Indígena, el cual señala las comunidades indígenas de esa zona, las posibles afectaciones y las acciones para mitigar éstas e impulsar su desarrollo.
- Diagnóstico socio-cultural del tramo Punta Venado (Xcaret) – Cancún, conforme al cual se concluye que ahí no hay comunidades indígenas, por lo que no se requiere llevar a cabo una consulta a pueblos indígenas.

Además, se llevó a cabo consulta a la CDI respecto a la evaluación del tramo Playa del Carmen – Cancún, así como del diagnóstico social del tramo, en el cual se determinó que no existen comunidades indígenas afectadas en el mismo.

7.5 Problemática

Derivado de que el proyecto solo se quedó en los estudios, dictámenes y diversas supervisiones, no se llegó a enfrentar con ninguna adversidad ni externalidad al mismo, la única situación con la que se afrontó, fue el recorte presupuestario a nivel federal y como consecuencia una carga fiscal para ejercicios posteriores, por lo que se determinó que debía ser cancelada la totalidad del proyecto y con ello el logro de objetivos planteados en su inicio, no pudieron ser alcanzados.

8. Seguimiento y control

El proyecto del Tren Transpeninsular tuvo seguimientos de las principales acciones que se llevaron a cabo para su realización, por lo que se presentaron en los Informes de Gobierno de los años 2013, 2014 y 2015, sin embargo y dadas las condiciones imperantes en dichos años, solo se informó de los recursos destinados a los estudios de preinversión, así como diversos anteproyectos ejecutivos y la revisión financiera, legal y ambiental, por lo que a continuación se describe el seguimiento que se le dio:

Programa Institucional	Periodicidad	Objetivo	Número Anexo
Primer Informe de Gobierno	Anual	Informe en donde se presenta el resumen ejecutivo de las principales acciones que se llevaron a cabo en el periodo del 1 de diciembre de 2012 y el 31 de agosto de 2013.	20
Segundo Informe de Gobierno	Anual	Informe en donde se presenta el resumen ejecutivo de las principales acciones que se llevaron a cabo en el periodo del 1 de septiembre de 2013 al 31 de agosto de 2014.	21
Tercer Informe de Gobierno	Anual	Informe en donde se presenta el resumen ejecutivo de las principales acciones que se llevaron a cabo en el periodo del 1 de septiembre de 2014 al 31 de agosto de 2015, y se informa que, derivado de la reducción en materia de inversión, implicó la cancelación definitiva del tren de pasajeros Transpeninsular.	22
Informe de Ejecución	Anual	Informe en el cual se presentan las principales acciones y resultados alcanzados durante el ejercicio correspondiente, con la aplicación en el Plan Nacional de Desarrollo y el programa Sectorial.	23
Primer Informe de Labores	Anual	Informe en donde se reportan las principales acciones, resultados y logros alcanzados del proyecto en el periodo del 2012 al 2013.	24
Segundo Informe de Labores	Anual	Informe en donde se reportan las principales acciones, resultados y logros alcanzados del proyecto en el periodo del 2013 al 2014.	25

Programa Institucional	Periodicidad	Objetivo	Número Anexo
Tercer Informe de Labores	Anual	Informe en donde se reportan las principales acciones, resultados y logros alcanzados del proyecto en el periodo del 2014 al 2015, se informa que, derivado de la reducción en materia de inversión, implico la cancelación definitiva del tren de pasajeros Transpeninsular	26
Resumen de Resultados Institucionales de la Cuenta Pública	Anual	Informe en donde se integran los principales resultados alcanzados en el periodo comprendido del uno de enero al 31 de diciembre, con la finalidad de integrar la Cuenta Pública correspondiente a cada ejercicio fiscal y se informe a la Cámara de Diputados.	17

Por otra parte, es importante mencionar que a la fecha no se tuvieron acciones de control o auditorias por parte de Órganos Fiscalizadores.

9. Resultados y beneficios alcanzados

De acuerdo al análisis costo beneficio del Proyecto y a las características del mismo, se cuenta con un resultado favorable de factibilidad social, técnica y económica, recomendando que se tome la decisión de ejecutar el Proyecto denominado “Tren Transpeninsular”.

Dentro de los beneficios sociales cuantificables que tiene este proyecto se encuentran: el aumento en el número de noches de estancia del turista extranjero, el ahorro en el costo de operación y mantenimiento del transporte de carga, el ahorro en el costo de operación y mantenimiento del transporte de pasajeros, el ahorro en el tiempo de los usuarios del transporte, el pago por la demanda inducida por el tren y el valor de rescate de las vías. El Valor Presente de los Beneficios totales asciende a \$ 19,105.7 millones de pesos, mientras que el Valor Presente de los Costos es de \$ 13,820.4 millones de pesos (valores de 2013).

El Proyecto es rentable presentando un Valor Presente Neto Social de \$5,285 millones de pesos, una Tasa Interna de Rendimiento (TIR) de 15.36%, una Tasa de Rendimiento Inmediato (TRI) del año 2018 de 13.25% y una relación Beneficio/Costo de 1.38 veces.

Adicionalmente y conforme a la metodología establecida para efectos de sensibilidades, se analizaron diferentes escenarios suponiendo cambios tanto en beneficios como en los costos. En todos los casos, las modificaciones de hasta 30% en diferentes variables arrojaron resultados positivos sobre la viabilidad del Proyecto.

En materia de turismo México ocupa un lugar protagónico a nivel mundial en términos de visitantes recibidos y, especialmente, el Caribe Mexicano con sitios emblemáticos como Cancún, Cozumel y la Riviera Maya. En ese sentido, el TT contribuirá a incrementar la competitividad y sustentabilidad turística de la Península en la arena mundial y, atendiendo al trazo propuesto, su éxito estará prácticamente asegurado siempre que se ofrezca un servicio seguro, confiable, rápido, cómodo y a precio competitivo.

En materia del transporte de pasajeros, en su zona de influencia el TT representará una alternativa moderna y de clase mundial, dará una mejor utilización a los derechos de vía existentes, contribuirá a estructurar el desarrollo urbano, a lograr una mejor integración regional y disminuir las desigualdades sociales.

En materia de carga, el TT podrá transportar de manera más segura, eficiente y a menor costo comparativo los diversos productos que actualmente llegan al Caribe Mexicano por autotransporte, como es el caso de gasolinas y combustibles, materiales de construcción, vehículos nuevos y enseres domésticos, entre otros.

De esa forma, el TT contribuirá al logro de diversos objetivos fundamentales del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Por lo anterior se concluye que el Proyecto es socialmente rentable por lo que se considera factible su desarrollo.

10. Informe final del servidor público de la dependencia o entidad, responsable de la ejecución del programa, proyecto o asunto

Después de haber elaborado los estudios correspondientes, se concluyó que el dictamen de factibilidad para el proyecto, era favorable, toda vez que contribuiría al beneficio social y económico de la región, además de que ayudaría a transportar mercancías de manera más eficiente, con lo que los costos de transporte se reducirían notablemente, tal es el caso de PEMEX, el cual reduciría sus costos de traslado en un 20%, además, se reducirían los niveles de contaminación en la zona, aunado a ello, se obtendrían beneficios económicos y turísticos para la zona.

No obstante a lo anterior, durante el mes de enero de 2015, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por medio de su Informe sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública al cuarto trimestre de 2014, comunicó la decisión de reducir su gasto para el ejercicio de 2015, por la suma de aproximadamente de 124 mil millones de pesos, con la finalidad de cumplir con las metas de balance financiero; derivado de lo anterior, la construcción del Tren Transpeninsular quedó cancelado, como parte de las medidas de austeridad del Gobierno Federal en ese entonces, según lo que explicó el Secretario de Hacienda, que se debía a no solamente al impacto de las finanzas públicas del año 2015, si no por la presión en el gasto público que implicaría en los siguientes años, además de la caída del precio del petróleo.

Por último es importante mencionar que los estudios elaborados por parte de la Secretaría y el Estado, quedan como sustento para que en el futuro se retomen las ideas propuestas y se lleve a cabo el proyecto, toda vez que es muy rentable y factible para mejorar la economía de la región, siendo éste un detonante para la zona, lo cual coadyuvaría a que muchas actividades económicas mejoren la calidad de vida de los habitantes de la región.

11. Glosario de términos

CG

Compromiso de Gobierno.

DGTFM

Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal.

DOF

Diario Oficial de la Federación.

LOPSRM

Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

IMCO

Instituto Mexicano de la Competitividad.

INDAABIN

Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales

PEF

Presupuesto de Egresos de la Federación.

PND

Plan Nacional de Desarrollo

SCT

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

SEMARNAT

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

SHCP

Secretaría de Hacienda y Crédito Público

UI-SHCP

Unidad de Inversiones de la SHCP

TIR

Tasa Interna de Retorno

WEF

Foro Económico Mundial

12. Anexos

No.	Tema	Denominación	Fecha de expedición	Ubicación	Responsable
1	Registro de proyecto	Registro en cartera numero 12093110018	Diciembre 2012	Unidad de Inversiones	DGDFM-SHCP
2	Estudios de pre-inversión para la obtención del análisis costo-beneficio	Invitación cuando menos a Tres Personas Número IO-009000988-N4-2013	-	Cartera de Programas y Proyectos de Inversión	DGDFM-SHCP
3	Notificación de fallo Invitación cuando Menos Tres Personas Número IO-009000988-N4-2013	Estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo para la construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado	24 de mayo de 2013	Dirección de Obras y Contratos	DGDFM
4	Suscripción del contrato DGTFM-05-13	Asesoría Técnica para el control y seguimiento de los estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo para la construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado	28 de mayo de 2013	Dirección de Obras y Contratos	DGDFM
5	Lanzamiento de Convocatoria	Asesoría Técnica para el control y seguimiento de	-	Dirección de Obras y Contratos	DGDFM

No.	Tema	Denominación	Fecha de expedición	Ubicación	Responsable
	a participar en Invitación Nacional a Cuando Menos Tres Personas Número IO-009000988-N7-2013	los estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo para la construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado			
6	Notificación de fallo de Invitación a Cuando Menos Tres Personas Número IO-009000988-N7-2013	Asesoría Técnica para el control y seguimiento de los estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo para la construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado	16 de agosto de 2013	Dirección de Obras y Contratos	DGDFM
7	Suscripción del contrato DGTFM-09-13	Asesoría Técnica para el control y seguimiento de los estudios complementarios para la elaboración del anteproyecto ejecutivo para la construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado	19 de agosto de 2013	Dirección de Obras y Contratos	DGDFM
8	Lanzamiento de Convocatoria a participar en Invitación	Primero etapa de los servicios para la liberación de derecho de vía del proyecto	-	Dirección de Obras y Contratos	DGDFM

No.	Tema	Denominación	Fecha de expedición	Ubicación	Responsable
	Nacional a Cuando Menos Tres Personas Número IO-009000988-N19-2013	ferroviario del Tren Transpeninsular que va desde Mérida, Yucatán hasta la Punta Venado, Quintana Roo			
9	Aclaración respecto al número de invitación al procedimiento de contratación	Acta de la Primera y Única Junta de Aclaraciones de la Invitación cuando Menos a Tres Personas N°009000988-N19-2013 estipulando como numero de invitación el N°009000988-N21-2013	15 de octubre 2013	Dirección de Obras y Contratos	DGDFM
10	Contrato DGTFM-15-13	Primera etapa de los servicios para la liberación del derecho de vía del proyecto ferroviario del Tren Transpeninsular que va desde Mérida, Yucatán hasta Punta Venado, Quintana Roo.	2013	Archivo de Concentración	DGDFM
11	Registro del proyecto Tren Transpeninsular de Mérida a Punta	Registro numero 114093110001	2014	Unidad de Inversiones	SHCP-DGDFM

No.	Tema	Denominación	Fecha de expedición	Ubicación	Responsable
	Venado en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión				
12	Contrato DGTFM-21-14	Verificación y Revisión de los Trabajos de Liberación del Derecho de Vía del Proyecto Ferroviario del Tren Transpeninsular que va desde Chichén Itzá, Yucatán hasta Playa del Carmen, Quintana Roo, del tramo 119+500 al 179+500	2014	Archivo de Concentración	DGDFM
13	Lanzamiento de Convocatoria a participar en Invitación Nacional a Cuando Menos Tres Personas Número IO-009000988-N26-2014	Estudios de planeación e integración, topográficos, mecánica de suelos, arquitectónicos, urbanos, ambientales, hidrológicos, jurídicos, financieros, ferroviarios; electromecánicos y de material rodante para la construcción del Tren Transpeninsular Mérida-Punta Venado	2013	Dirección de Obras y Contratos	DGDFM



No.	Tema	Denominación	Fecha de expedición	Ubicación	Responsable
14	Notificación de fallo de Invitación a Cuando Menos Tres Personas Número IO-009000988-N26-2014	Estudios de planeación e integración, topográficos, mecánica de suelos, arquitectónicos, urbanos, ambientales, hidrológicos, jurídicos, financieros, ferroviarios; electromecánicos y de material rodante para la elaboración del proyecto ejecutivo para construcción del Tren Transpeninsular de la estación de Chichén Itzá al encadenamiento (km 272+900) y la Ingeniería Básica desde ese cadenamiento a Cancún	11 de junio de 2014	Dirección de Obras Y Contratos	DGDFM
15	Contrato DGTFM-16-14	Estudios de planeación e integración, topográficos, mecánica de suelos, arquitectónicos, urbanos, ambientales, hidrológicos, jurídicos, financieros, ferroviarios; electromecánicos	2014	Archivo de Concentración	DGDFM

No.	Tema	Denominación	Fecha de expedición	Ubicación	Responsable
		y de material rodante para la elaboración del proyecto ejecutivo para construcción del Tren Transpeninsular de la estación de Chichén Itzá al encadenamiento (km 272+900) y la Ingeniería Básica desde ese cadenamiento a Cancún			
16	Convenios entre los Estados y Gobierno Federal para el desarrollo del proyecto	Convenio Marco entre SCT y el Gobierno del Estado de Quintana Roo	15 de agosto de 2013	Archivo de Concentración	DGDFM
17	Convenios de Colaboración	Convenio de Colaboración entre la SCT y el Instituto Nacional de Antropología	17 de septiembre de 2013	Archivo de Concentración	DGDFM
18	Convenio de Terminación Anticipada	Convenio de Terminación Anticipada al Convenio de Colaboración y Adenda Modificatoria para llevar a cabo el Proyecto de Salvamento Arqueológico "Tren Rápido Transpeninsular Mérida-Punta Venado"	16 de marzo de 2015	Archivo de Concentración	DGDFM
19	Cancelación	Comunicado de	2015	-	DGDFM



No.	Tema	Denominación	Fecha de expedición	Ubicación	Responsable
	definitiva del proyecto	prensa número 007/2015			
20	Primer Informe	Primer Informe de Gobierno	2013		Presidencia de la República/DG DFM
21	Segundo Informe	Segundo Informe de Gobierno	2014		Presidencia de la República/DG DFM
22	Tercer Informe	Tercer Informe de Gobierno	2015		Presidencia de la República/DG DFM
23	Primer Informe de ejecución 2013	Plan Nacional de Desarrollo Primer Informe de ejecución 2013	2014		Presidencia de la República//S HCP/DGDFM
24	Informe de Labores	Primer Informe de Labores 2012-2013	2013		SCT/DGDFM
25	Segundo Informe de Labores	Segundo Informe de Labores 2013-2014	2014		SCT/DGDFM
26	Tercer Informe de Labores	Tercer Informe de Labores 2014-2015	2015		SCT/DGDFM