

Mario Delgado Carrillo

SENADOR DE LA REPÚBLICA

México, D.F., a 29 de abril de 2014.

RAMÓN ALBERTO GARZA GARCÍA

PRESIDENTE Y DIRECTOR GENERAL DE REPORTE ÍNDIGO

PRESENTE

El día de hoy se publicó una nota informativa que hace referencia a mi gestión como SECRETARIO DE FINANZAS DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL de 2006 a 2010. Con el único propósito de mantener debidamente informado a su público lector, me dirijo respetuosamente a usted para hacer las siguientes precisiones:

1. Su medio señala que se *“autorizó la renta de 30 trenes para la Línea Dorada. Una operación que resultó tres veces más cara que comprar la flota”*. Al respecto, me permito aclarar que no se puede comparar el precio de un bien en un acto de compraventa con el costo de un esquema de CONTRATACIÓN DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LARGO PLAZO (15 años).

En una operación de compraventa de bienes (trenes), se puede comparar directamente el precio y calidad de las distintas opciones para elegir la que maximice el beneficio para el gobierno. En el caso de un CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LARGO PLAZO (Contrato PPS), resulta necesario sumar el valor de los servicios contratados a lo largo del periodo que se analiza, estimar su costo financiero y descontar el monto de la inflación. Por lo tanto, querer comparar una compraventa con un Contrato PPS, resulta impreciso y confuso.

2. El Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC), en el caso de la línea 12, firmó un Contrato PPS el cual incluye la fabricación, mantenimiento integral y la garantía de rodamiento en condiciones óptimas y bajo los más altos niveles de calidad. Además, el contrato incluye la transferencia de tecnología al STC, así como la capacitación permanente a sus trabajadores, entre otros servicios.

Tradicionalmente, el STC ha optado por comprar los trenes y el mantenimiento ha corrido a cargo de la propia entidad. Sin embargo, está claro que uno de los principales problemas que ha tenido a lo largo de los años es la insuficiencia en el presupuesto para mantenimiento, lo cual provoca que la flota de trenes se deteriore y, en algunos casos, hayan dejado de operar.

Mario Delgado Carrillo

SENADOR DE LA REPÚBLICA

El esquema del Contrato PPS garantiza la calidad del mantenimiento y tiene la ventaja de que el prestador del servicio se obliga a reparar, reemplazar o restituir sin costo para el STC, aquellos componentes o sistemas que sufran cualquier daño, desperfecto, mal funcionamiento, falla, avería, destrucción, siniestro o problema de cualquier naturaleza que dañe su calidad.

Lo anterior, quiere decir que ante los incidentes de la Línea 12 del Metro, el Gobierno de la Ciudad no tendrá que pagar, si fuera el caso, un solo peso para la reparación de los trenes.

3. En caso de que el STC hubiera optado por la compraventa de los trenes, se hubiera tenido que recurrir al endeudamiento. En el periodo de 2006 a 2010, la deuda de la Ciudad aumentó en términos reales 0.07%, uno de los más bajos del país y 7.4% en el periodo 2006 a 2012. En comparación, el Gobierno Federal incrementó su deuda en el periodo 2006 - 2012 en 101.3% en términos reales.
4. La SECRETARÍA DE FINANZAS formó parte de la COMISIÓN DE PRESUPUESTACIÓN, EVALUACIÓN DEL GASTO PÚBLICO Y RECURSOS DE FINANCIAMIENTO DEL DISTRITO FEDERAL de conformidad con las REGLAS PARA LOS PROYECTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS A LARGO PLAZO. Dicho órgano colegiado estuvo integrado por el STC, la Secretaría de Finanzas, Proyecto Metro, Secretaría de Transportes y Vialidad, Oficialía Mayor y la Contraloría General, todas éstas del Gobierno del Distrito Federal.
5. El STC, con la aprobación de su CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN y el visto bueno de la viabilidad presupuestal por parte de la COMISIÓN DE PRESUPUESTACIÓN, EVALUACIÓN DEL GASTO PÚBLICO Y RECURSOS DE FINANCIAMIENTO DEL DISTRITO FEDERAL, solicitó a la Secretaría de Finanzas, con fundamento en el artículo 485 del entonces CÓDIGO FINANCIERO DEL DISTRITO FEDERAL, la autorización para comprometer recursos fiscales por el periodo de 2010 a 2026.

La validación de este tipo de compromisos no puede clasificarse como deuda pública dado que la obligación de pago sólo se genera si se presta el servicio conforme al contrato. La autorización de la Secretaría de Finanzas, tal y como hace referencia el oficio multianual que ustedes publicaron, no prejuzga ni valida los mecanismos que se utilizan para la planeación e instrumentación de la contratación.

6. El Contrato PPS ha sido objeto de auditorías por parte de la CONTRALORÍA GENERAL DEL DISTRITO FEDERAL y por la Contaduría Mayor de Hacienda, sin que se haya detectado irregularidad alguna.

Mario Delgado Carrillo

SENADOR DE LA REPÚBLICA

Hay que recordar que la Línea 12 del Metro, el proyecto de infraestructura más importante en los últimos 20 años, se realizó durante la crisis económica más fuerte que ha enfrentado el país (2008 – 2010) y ello fue fundamental para que la Ciudad de México fuera una de las entidades federativas con menor caída en su economía.

Al mismo tiempo de la línea 12, se detonaron proyectos de infraestructura como 3 líneas del metrobus, la reparación del drenaje profundo, la instalación de 8,000 cámaras de vigilancia, entre otros. También, se ampliaron los programas sociales y se crearon otros nuevos, como *Prepa sí*. Todo ello permitió que se detonara una inversión privada por más de 80 mil millones de pesos. Estas inversiones llevaron a la Ciudad a ocupar el primer lugar de competitividad según el INSTITUTO MEXICANO PARA LA COMPETITIVIDAD y el TECNOLÓGICO DE MONTERREY (ITESM).

Durante mi gestión como Secretario de Finanzas se pudo demostrar que es posible incrementar la inversión social y aumentar la inversión pública en infraestructura, sin endeudar a la Ciudad y manteniendo finanzas públicas sanas.

Sin otro particular, le envío un cordial saludo.


ATENTAMENTE