

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Suministro y Puesta en Marcha de Material Rodante, Sistemas Ferroviarios y de Comunicaciones, Boletaje, Centro de Control, Sistemas Electromecánicos del Túnel y del Viaducto, Vías, Sistemas de Energía y Construcción de Dos Subestaciones de Tracción de 25 Kv y Edificios Técnicos en Línea del Tren Interurbano México-Toluca, en el Estado de México

Auditoría De Cumplimiento a Inversiones Físicas: 2019-0-09100-22-0325-2020

325-DE

Criterios de Selección

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios establecidos por la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2019 considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF.

Objetivo

Fiscalizar y verificar la gestión financiera de los recursos federales canalizados al proyecto a fin de comprobar que las inversiones físicas se presupuestaron, ejecutaron y pagaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables.

Consideraciones para el seguimiento

Los resultados, observaciones y acciones contenidos en el presente informe individual de auditoría se comunicarán a la entidad fiscalizada, en términos de los artículos 79 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 39 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, para que en un plazo de 30 días hábiles presente la información y realice las consideraciones que estime pertinentes.

En tal virtud, las recomendaciones y acciones que se presentan en este informe individual de auditoría se encuentran sujetas al proceso de seguimiento, por lo que en razón de la información y consideraciones que en su caso proporcione la entidad fiscalizada, podrán confirmarse, solventarse, aclararse o modificarse.

Alcance

	EGRESOS
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	2,837,905.3
Muestra Auditada	1,654,151.3
Representatividad de la Muestra	58.3%

De los 4,682 conceptos que comprendieron la ejecución, supervisión y asesoría de las obras, por un monto de 2,837,905.3 miles de pesos, se seleccionó para revisión una muestra de 43 conceptos por un importe de 1,654,151.3 miles de pesos, que representó el 58.3% del total erogado en el año en estudio, por ser los más representativos en monto, volumen y calidad, los que se comprenden en tres contratos, como se detalla en la siguiente tabla.

CONCEPTOS REVISADOS
(Miles de pesos y porcentajes)

Número de contrato	Conceptos		Importe		Alcance de la revisión (%)
	Ejecutados	Seleccionados	Ejercido	Seleccionado	
DGTFM-58-14	4,421	18	2,314,079.6	1,299,809.4	56.2
DGTFM-09-15	164	9	259,354.6	136,021.1	52.4
DGTFM-32-14	97	16	264,471.1	218,320.8	82.5
Totales	4,682	43	2,837,905.3	1,654,151.3	58.3

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados, proporcionados por la entidad fiscalizada

Nota: El proyecto de inversión de infraestructura económica de la construcción del Tren Interurbano México-Toluca, Primera Etapa, contó con suficiencia presupuestal para el Ejercicio Fiscal de 2019 por un importe ejercido de 5,172,746.8 miles de pesos de recursos federales que fue registrado en la Cuenta Pública 2019 (en el que se encuentra incluido el monto fiscalizado de 2,837,905.3 miles de pesos), en el Tomo III, Información Programática, Ramo 09, Comunicaciones y Transportes, Ramos Administrativos, Detalle de Programas y Proyectos de Inversión, con clave de cartera núm. 13093110008 y clave presupuestaria núm. 09 511 3 5 03 006 K040 62501 3 1 35 13093110008.

Antecedentes

El proyecto “Construir el Tren Interurbano México-Toluca. Primera Etapa” tiene como objetivo principal atender la problemática de transporte que se presenta en el corredor de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca mediante la realización de un sistema ferroviario con una longitud de 57.7 km, de los cuales 40.7 km corresponden al Estado de México y 17.0 km a la Ciudad de México, con un ancho de derecho de vía de 16.0 m y que, una vez concluido, conectará a las ciudades de México y de Toluca.

En el Estado de México, el proyecto cruza por los municipios de Zinacantepec, Toluca, Metepec, San Mateo Atenco, Lerma y Ocoyoacac; y en su tramo en la Ciudad de México, por las entonces delegaciones, ahora alcaldías Cuajimalpa de Morelos y Álvaro Obregón.

Se prevé que al inicio de la operación del proyecto existan 20 trenes en operación en las horas de mayor demanda, con una velocidad máxima posible de 160 km/h, aunque la velocidad comercial entre estaciones terminales será de 90 km/h, con un tiempo de recorrido inferior a 39 minutos, considerando un intervalo entre estaciones en los primeros años de 4 a 6 minutos, el cual podría ajustarse según la demanda de usuarios, asimismo, se consideran 10 trenes más en los talleres y cocheras para suplir a los trenes que vayan a estar en mantenimiento o reparación con el fin de dar un servicio continuo.

Se considera que a partir del año 2022 se alcanzará la máxima capacidad con el material rodante adquirido en el inicio de la operación, por lo que en ese año se deberá disponer de 2 nuevos trenes, para 2025 de 3 trenes adicionales y para 2036 de 6 trenes más, con el fin de satisfacer la demanda prevista para cada uno de esos años.

Con motivo de la fiscalización superior de la Cuenta Pública de 2018, se revisó un contrato de obra pública y dos de servicios relacionados con la obra pública, los cuales se describen a continuación.

CONTRATOS Y CONVENIOS REVISADOS

(Miles de pesos y días naturales)

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
DGTFM-58-14, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPI. Suministro, instalación y puesta en marcha de material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vías, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 kv y edificios técnicos en línea del Tren Interurbano México-Toluca.	05/12/14	Ferrocarril Interurbano, S.A. de C.V.	11,698,357.2	06/12/14-01/05/18 1,243 d.n.
Convenio modificatorio de las cláusulas segunda y quinta contractuales.	09/12/14			
Convenio modificatorio del inciso C de la cláusula séptima contractual.	19/01/16			
Convenio para la adecuación de especificaciones particulares de diversos conceptos de obra y la recalendarización de actividades.	05/09/16			
Convenio para la adecuación de especificaciones particulares de diversos conceptos de obra y la recalendarización de actividades.	09/09/16			
Convenio de ampliación en monto.	13/12/16		561,970.8 (4.8%)	
Convenio para la adecuación de especificaciones particulares de diversos conceptos de obra y la recalendarización de actividades.	28/08/17			
Convenio para la adecuación de especificaciones particulares de diversos conceptos de obra y la recalendarización de actividades.	27/10/17			
Convenio de ampliación en monto.	22/03/18		1,288,510.9 (11.0%)	
Convenio de ampliación en plazo.	02/04/18			02/05/18-31/12/19 609 d.n. (49.0%)
Convenio para la adecuación de especificaciones particulares de diversos conceptos de obra y la recalendarización de actividades.	08/08/18			

Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2019

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
Convenio de ampliación en plazo.	12/12/19			01/01/20-31/12/20 366 d.n. (29.4%)
A la fecha de la revisión (agosto de 2020) los trabajos objeto del contrato se encontraban en proceso de ejecución; el total ejercido al 31 de diciembre de 2019 fue de 10,908,888.7 miles de pesos, de los cuales se ejercieron 1,230,417.1 miles de pesos en 2016, 3,067,227.5 miles de pesos en 2017, 4,297,164.5 miles de pesos en 2018 y 2,314,079.6 miles de pesos en 2019; y se tenían pendientes de erogar 2,639,950.2 miles de pesos, con avances físico de 68.1% y financiero de 80.5%.				
			13,548,838.9	2,218 d.n.
DGTFM-09-15, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPI. Supervisión, control y certificación de auditoría independiente de seguridad (ISA) del suministro, instalación y puesta en marcha de material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vías, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 kv y edificios técnicos en línea del tren interurbano México-Toluca.	04/09/2015	Grupo formado por Audingmex, S.A. de C.V., Audingintraesa, S.A., Sistemas Integrales para el Transporte, S.A. de C.V. y TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V.	448,585.1	07/09/15-16/10/18 1,136 d.n.
Convenio de reprogramación de los servicios.	17/11/15			
Convenio de ampliación en monto.	23/04/18		111,799.4 (24.9%)	
Convenio de ampliación en monto y plazo.	10/04/18		223,735.6 (49.9%)	17/10/18-31/03/20 532 d.n. (46.8%)
A la fecha de la revisión (agosto de 2020) los servicios objeto del contrato se encontraban en proceso; el total ejercido al 31 de diciembre de 2019 fue de 725,052.4 miles de pesos, de los cuales se ejercieron 20,928.5 miles de pesos en 2015, 98,317.0 miles de pesos en 2016, 103,913.0 miles de pesos en 2017 242,539.3 miles de pesos en 2018 y 259,354.6 miles de pesos en 2019; y se tenían pendientes de erogar 59,067.7 miles de pesos, con avances físico y financiero de 92.5%.				
			784,120.1	1,668 d.n.
DGTFM-32-14, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPI. Asesoría, control y seguimiento de todos los eventos relacionados con el proyecto de obra civil, obra electromecánica, obra de talleres y cocheras, adquisición de material rodante, de licitaciones pendientes, revisión de toda la documentación generada durante la ejecución de los trabajos en 57.7 kilómetros hasta la puesta en operación del Tren Interurbano México-Toluca.	18/08/14	SGS de México, S.A. de C.V.	819,388.4	20/08/14-04/06/18 1,385 d.n.

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
Convenio de ampliación en monto.	28/12/15		103,879.5 (12.7%)	
Convenio de ampliación en monto.	10/11/16		5,700.7 (0.7%)	
Convenio de ampliación en monto.	15/11/16		1,635.0 (0.2%)	
Convenio para precisar las especificaciones contractuales.	29/06/17			
Convenio de ampliación en monto y plazo.	15/11/17		70,615.5 (8.6%)	05/06/18-31/12/18 210 d.n. (15.2%)
Convenio de ampliación en monto.	20/09/18		113,538.9 (13.9%)	
Convenio de ampliación en monto y plazo.	02/01/19		82,719.0 (10.1%)	01/01/19-30/06/19 181 d.n. (13.1%)
Convenio de ampliación en monto y plazo.	01/07/19		79,558.3 (9.7%)	01/07/19-31/12/19 184 d.n. (13.3%)
			1,277,035.3	1,960 d.n.

A la fecha de la revisión (agosto de 2020) los servicios objeto del contrato se encontraban en proceso; el total ejercido al 31 de diciembre de 2019 fue de 1,259,214.5 miles de pesos, de los cuales se ejercieron 115,715.0 miles de pesos en 2014, 246,367.8 miles de pesos en 2015, 221,267.5 miles de pesos en 2016, 242,550.6 miles de pesos en 2017 y 254,206.0 miles de pesos en 2018 y 179,107.6 miles pesos en 2019; y se tenían pendientes de erogar 17,820.8 miles de pesos, además se pagó en éste último año un importe de 85,363.5 miles de pesos por concepto de ajuste de costos con avances físico y financiero de 97.1%.

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la extinta Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, ahora Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados, proporcionados por la entidad fiscalizada.

d.n. Días naturales.

LPI Licitación Pública Internacional.

Resultados

1. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, que tiene por objeto el “Suministro y puesta en marcha de material rodante, sistemas ferroviarios y de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vías, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 kV y edificios técnicos en línea del Tren Interurbano México-Toluca”, se constató que la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) suscribió el convenio modificadorio núm. 11 con el cual se rebasó el 25.0% del plazo pactado originalmente en dicho contrato, en virtud de que se amplió el plazo de ejecución en

366 días naturales, lo que representó un incremento de 29.5% respecto del plazo original, dando como resultado un plazo de ejecución acumulado de 2,218 días naturales y un aumento de 78.4% respecto del contratado, sin que se acreditara que el titular del área responsable de la contratación de la entidad fiscalizada informara al Órgano Interno de Control en la SCT la celebración del convenio referido; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas; 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, y 59, párrafo décimo, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-074/2020 del 23 del mismo mes y año, el Director de Tarifas de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) remitió copia del oficio núm. 4.3.-448/2020 del 31 de marzo de 2020, mediante el cual la DGDFM le comunicó al Órgano Interno de Control (OIC) en la SCT los contratos y convenios celebrados hasta febrero de 2020, en el que se incluyó el convenio modificatorio núm. 11 del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, celebrado el 31 de diciembre de 2019.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que se atiende parcialmente la observación, en virtud de que, aun cuando la entidad fiscalizada acreditó que la DGDFM le comunicó al OIC en la SCT la suscripción del convenio modificatorio número 11 del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, ésta se efectuó en marzo de 2020 cuando debió realizarse en el mes de enero de ese año.

2019-0-09100-22-0325-01-001 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes instruya a quien corresponda, a fin de que, en lo sucesivo, cuando se celebren convenios modificatorios mayores a un 25.0% de los contratos de obras públicas y servicios relacionados con las mismas a su cargo, se verifique el cumplimiento de la normatividad aplicable y en lo particular que el titular del área responsable de la contratación de los trabajos presente el informe al Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de las autorizaciones otorgadas por dichos convenios en el mes calendario inmediato anterior.

2. Con la revisión del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-09-15 se constató que la DGDFM de la SCT, por conducto de su residencia de servicios, no verificó que la empresa supervisora cumpliera con sus obligaciones señaladas tanto en los términos de referencia, como en su contrato en relación con el cumplimiento de la calidad de los materiales utilizados en los trabajos, en específico con el suministro y colocación del riel UIC 60E-1, debido a que en sus informes mensuales de enero a diciembre de 2019 no se mencionó ni se presentó la documentación comprobatoria del cumplimiento de la calidad de dicho material a lo que estaba obligada en el apartado 4.4.2 "Actividades Durante la Ejecución de los Trabajos de

Construcción” de los términos de referencia contractuales, aunado a que la empresa certificadora encargada de los servicios ejecutados con cargo en el contrato de servicios relacionados con la obra pública núm. DGTFM-32-14 indicó en sus informes mensuales del mismo periodo que se tenía que “verificar que el riel suministrado se encuentra dentro de las tolerancias dimensionales establecidas en la Norma EN-13674-1 previo a la aplicación de soldaduras, en virtud de la evidencia física sobre la torsión relativa que presenta el riel UIC 60E-1 en el último metro de cada tramo de riel, situación que se advierte ante la gran cantidad de cortes (saneos) que se realiza”, asimismo no se presentaron las verificaciones efectuadas por la supervisión adicionales a las del fabricante del cumplimiento de la citada norma, además de que en la colocación de dicho riel detectó errores, contradicciones y números que no corresponden con los certificados de calidad en el grabado de los rieles; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 113, fracciones I y VI, 115, fracciones V y XVI del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; el inciso 4.4.2 de los Términos de Referencia y las cláusulas primera, sexta y décimo tercera del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-09-15.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-074/2020 del 23 del mismo mes y año, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del escrito sin número de la misma fecha mediante el cual el residente del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-09-15, indicó que durante el desarrollo de los trabajos se ha mantenido una vigilancia y control con base en los reportes diarios que la supervisión externa entrega a la residencia, verificando los aspectos de calidad, costo, tiempo y apego a los programas de ejecución de los trabajos; que los informes de calidad del riel UIC-60E-1 se presentaron durante el periodo de pago del suministro del mismo, es decir, de septiembre de 2016 a noviembre de 2017 y de enero a agosto de 2018, por lo que estos no se encuentran en los informes generados durante 2019, estando fuera de lugar lo aseverado por la contratista encargada del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14, debido a que ésta no se pronunció ni aportó elemento alguno respecto a los periodos antes mencionados en los que se suministró el riel; asimismo y por el contrario, señaló que en relación a que la supervisión no realizó verificaciones del cumplimiento de la Norma EN-13674-1 previo a la aplicación de las soldaduras, en el catálogo de conceptos del contrato de supervisión no existe algún concepto que indique llevar a cabo pruebas de contraste en los sistemas de vías, por lo que no se presentan en sus informes, sin embargo, con la finalidad de cubrir este aspecto de seguridad de las vías, solicitará la ejecución de dichas pruebas; por último, en cuanto a los errores, contradicciones y números de rieles que se indicaron, estos fueron atendidos en su momento que se detectaron, tanto es así que el fabricante emitió un documento en el que se aclara este punto y el cual se anexa al informe de la segunda entrega de 3,000 toneladas de riel.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, con los argumentos expuestos por la entidad

fiscalizada, no se comprobó que la empresa supervisora cumpliera con sus obligaciones señaladas tanto en los términos de referencia como en las cláusulas del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-09-15 en relación con el cumplimiento de la calidad de los materiales utilizados en los trabajos, en virtud de que, si bien la entidad fiscalizada señaló que los informes de calidad del riel UIC-60E-1 no se encuentran en los informes generados durante 2019 debido a que el periodo de suministro de dicho material se realizó de septiembre de 2016 a noviembre de 2017 y de enero a agosto de 2018, la empresa certificadora encargada de los servicios ejecutados con cargo en el contrato de servicios relacionados con la obra pública núm. DGTFM-32-14 indicó en sus informes mensuales de enero a diciembre de 2019 que se tenía que “verificar que el riel suministrado se encuentra dentro de las tolerancias dimensionales establecidas en la Norma EN-13674-1 previo a la aplicación de soldaduras, en virtud de la evidencia física sobre la torsión relativa que presenta el riel UIC 60E-1 en el último metro de cada tramo de riel, situación que se advierte ante la gran cantidad de cortes (saneos) que se realiza” argumento que ésta ASF considera válido, sin embargo la empresa verificadora no es ajena a emitir comentarios respecto al cumplimiento de la calidad de los rieles indistintamente del año en que estos fueron suministrados, ya que dentro de su objeto está la certificación de la obra de acuerdo a las normas nacionales e internacionales, y en sus términos de referencia en el apartado IV. “Otras actividades de coordinación y gestión incluidas en el presente proyecto” se indica el “aseguramiento de la calidad de las obras de construcción, así como del trabajo y los productos de todos los fabricantes y proveedores...”, además de que no soportó documentalmente las aclaraciones o el seguimiento realizado a los comentarios de la empresa certificadora en cuanto a la calidad de los rieles y su cumplimiento de la Norma EN-13674-1, así como las relacionadas con las contradicciones y números que no corresponden con los certificados de calidad del grabado de los rieles, ni las verificaciones efectuadas por la supervisión adicionales a las del fabricante, por lo que se concluye que la empresa supervisora no cumplió con las obligaciones señaladas en el apartado 4.4.2 “Actividades Durante la Ejecución de los Trabajos de Construcción” de los términos de referencia de su contrato, en relación con el cumplimiento de la calidad de los materiales utilizados en los trabajos ejecutados.

2019-0-09100-22-0325-01-002 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes instruya a quien corresponda, a fin de que, en lo sucesivo en los contratos de servicios relacionados con la obra pública a su cargo se verifique que las empresas de supervisión externa cumplan con las obligaciones señaladas en los términos de referencia del contrato en relación con el cumplimiento de la calidad de los materiales utilizados en los trabajos ejecutados.

3. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, se constató que la DGDFM, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por un monto de 1,133.6 miles de pesos en la estimación no prevista núm. 31 con un periodo de ejecución del 1 al 28 de febrero de 2019 en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-063, "Suministro, instalación y revisión en fábrica de bandejas portaequipajes...", con el argumento de que la especificación particular núm. EP

ROD 001 MATERIAL RODANTE no establece el requerimiento de espacios para maletas o equipaje en los vehículos, por lo que la contratista consideró conveniente proponer una alternativa de espacios portaequipajes; sin embargo, no se justifica el pago adicional a cargo de la entidad fiscalizada de la implementación de dicho elemento, ya que por la naturaleza de ser un tren interurbano el portaequipajes es necesario, por lo tanto debió estar considerado en el costo de los trenes, además, tampoco se justificó su adquisición, ambos aspectos indicados en el escrito núm. SGS/DGTFM-32-14/04/0101/2016 del 1 de junio de 2016 emitido por la empresa de asesoría técnica especializada, así como lo señalado en el punto 6.2.6.1 "Confort del pasajero" de la especificación particular núm. EP ROD 001 "Material Rodante", en su apartado 8.2 "Carácter y Responsabilidad" que describe que "El proyecto ha de ser, necesariamente, aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La aprobación por parte de ésta no eliminará la plena responsabilidad del suministrador de material rodante respecto al proyecto. Por consiguiente, el suministrador del material rodante será totalmente responsable de todos los errores y omisiones que puedan existir, tanto en la concepción, diseño y cálculos justificativos, como en los materiales elegidos, forma y cotas de las piezas, etc. así como en el proyecto de montaje", por lo que el costo de dichos portaequipajes no se puede considerar como adicional, lo anterior, en incumplimiento de los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; de las cláusulas sexta y décima segunda y de la especificación particular núm. E.P. ROD 001 MATERIAL RODANTE del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-074/2020 del 23 del mismo mes y año, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT, remitió copia del escrito sin número de la misma fecha mediante el cual el residente de obra señaló que la dependencia adjudicó el contrato de obra pública al licitante que garantizó las mejores condiciones para el Estado por medio de una licitación pública, realizando el proceso en igualdad de condiciones para todos los participantes proporcionándoles información básica como el catálogo de conceptos, vigencia del contrato, normas, especificaciones, alcances y proyecto que deberían presupuestar y programar en sus respectivas propuestas para satisfacer los requerimientos y necesidades tecnológicas y normativas de la SCT, específicamente para la fabricación de los trenes en cumplimiento de lo establecido en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, su reglamento y demás normatividad aplicable en materia; que no existen razones técnicas y normativas que indiquen lo que debe considerar un proyecto de un tren interurbano, por lo que no es aplicable la determinación del resultado emitido por la ASF; que los trabajos autorizados por la entidad fiscalizada mediante el concepto no previsto en el catálogo original del contrato núm. PFC-T4-OE-063, "Suministro, instalación y revisión en fábrica de bandejas portaequipajes" fueron considerados como primordiales para coadyuvar a incrementar la seguridad de la línea para los usuarios del Tren Interurbano México-Toluca (TIMT), además de que dichos elementos no estaban incluidos en el catálogo de conceptos

entregado durante el procedimiento licitatorio; que en la especificación particular núm. EP ROD 001 "Material Rodante" en el punto 6.2.6.1 "Confort del pasajero" establece que el diseño de los trenes tendrá en cuenta la ergonomía del pasajero, una buena mantenibilidad, la estética, seguridad y la resistencia al grafiti y vandalismo en la medida de lo posible; que en los trabajos por ejecutar de la convocatoria sólo se indicó el confort y no se menciona la colocación de portaequipajes; que en relación con lo señalado en el punto "8.2 Carácter y Responsabilidades" la interpretación que se hace es incorrecta, ya que se hace responsable al suministrador de la elección del tipo de tren, la compatibilidad de estos con las vías y el cumplimiento de la normatividad aplicable para su fabricación y operación, así como la implementación de origen de las bandejas portaequipajes, cuando la aceptación de éstas fue una decisión y autorización de la dependencia tiempo después como una alternativa de mayor calidad en el servicio y seguridad de los usuarios para evitar su incomodidad en el interior de los vagones, posibles accidentes con maletas, bolsas, mochilas y otros accesorios que se ingresen al tren; que en el oficio núm. SGS/DGTFM-32-14/04/0101/2016 del 1 de junio de 2016, se indicó que la asesoría considera viable la propuesta técnica, sumado a que de ninguna manera se cuestiona a la contratista para que tenga que justificar lo que se señaló como omisión de origen; que el proyecto del TIMT es de carácter dinámico y sujeto a mejoras o adecuaciones, lo cual está previsto en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y su Reglamento; y por último, que la autorización del concepto no previsto en el catálogo original del contrato se apegó a lo señalado en el apartado de "Productos y Aspectos Generales" del numeral 4.3.4 "Conciliación y autorización de conceptos no previstos en el catálogo" del ACUERDO por el que se expide el Manual Administrativo General en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, ya que se contó con notas de bitácora, el análisis y conciliación del concepto no previsto, la autorización del mismo y un convenio modificatorio, además de que la dependencia tenía los recursos presupuestales necesarios para su ejecución.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada, no se justificó la autorización y el pago del concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-063, "Suministro, instalación y revisión en fábrica de bandejas portaequipajes...", toda vez que, contrario a lo señalado por la entidad fiscalizada dichas bandejas portaequipaje no pueden considerarse una mejora o adecuación debido a que éstas son parte del confort del pasajero, ya que por la naturaleza de ser un tren interurbano el portaequipajes es necesario, por lo tanto debió estar considerado en el costo de los trenes, además, tampoco se justificó su adquisición, ambos aspectos indicados en el escrito núm. SGS/DGTFM-32-14/04/0101/2016 del 1 de junio de 2016 emitido por la empresa de asesoría técnica especializada, así como lo señalado en el punto 6.2.6.1 "Confort del pasajero" de la especificación particular núm. EP ROD 001 "Material Rodante", en su apartado 8.2 "Carácter y Responsabilidad" que describe que "El proyecto ha de ser, necesariamente, aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La aprobación por parte de ésta no eliminará la plena responsabilidad del suministrador de material rodante respecto al proyecto. Por consiguiente, el suministrador del material rodante será totalmente responsable de todos los errores y omisiones que puedan existir, tanto en la concepción, diseño y cálculos justificativos, como en los materiales elegidos, forma y cotas de las piezas, etc. así como en el proyecto de

montaje", por lo que el costo de dichos portaequipajes no se pueden considerar como adicional.

2019-0-09100-22-0325-06-001 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 1,133,628.00 pesos (un millón ciento treinta y tres mil seiscientos veintiocho pesos 00/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de obra en la estimación no prevista núm. 31 con un periodo de ejecución del 1 al 28 de febrero del 2019 en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-063, "Suministro, instalación y revisión en fábrica de bandejas portaequipajes...", más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, sin justificar la implementación de las bandejas porta equipajes, ya que por la naturaleza de ser un tren interurbano el portaequipajes es necesario, por lo tanto debió estar considerado en el costo de los trenes, además, tampoco se justificó su adquisición, ambos aspectos indicados en el escrito núm. SGS/DGTFM-32-14/04/0101/2016 del 1 de junio de 2016 emitido por la empresa de asesoría técnica especializada, así como lo indicado en el punto 6.2.6.1 "Confort del pasajero" de la especificación particular núm. EP ROD 001 "Material Rodante", en su apartado 8.2 "Carácter y Responsabilidad" que describe que "El proyecto ha de ser, necesariamente, aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La aprobación por parte de ésta no eliminará la plena responsabilidad del suministrador de material rodante respecto al proyecto. Por consiguiente, el suministrador del material rodante será totalmente responsable de todos los errores y omisiones que puedan existir, tanto en la concepción, diseño y cálculos justificativos, como en los materiales elegidos, forma y cotas de las piezas, etc. así como en el proyecto de montaje", por lo que el costo de dichos portaequipajes no se puede considerar como adicional, lo anterior, en incumplimiento de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 134; de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, declaraciones II.8 y II.9, las cláusulas sexta y décimo segunda y de la especificación particular núm. E.P. ROD 001 "Material rodante".

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

4. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, se constató que la DGDFM, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por 1,127.8 miles de pesos en las estimaciones no previstas núms. 29, 30 y 38 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de diciembre de 2018 y el 30 de septiembre de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto

no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-649, "Carga, acarreo y descarga de material ferroviario (riel UIC 60-E1, sujeciones, aparatos de dilatación, aparatos de cambio de vía y demás material ferroviario necesario para la ejecución de los trabajos)...", toda vez que éste se pagó con un costo de 487.93 pesos por tonelada, sin considerar que para la integración de la matriz del precio unitario de dicho concepto no previsto se incluyó en el apartado de equipo y herramienta el insumo "Camión plataforma extensible" sin que el costo de éste fuera deflactado a la fecha de la propuesta presentada por la empresa contratista; y que los rendimientos considerados en la maquinaria no corresponden con los señalados en la documentación que sirvió como soporte del concepto no previsto en virtud de que se obtuvo un mayor rendimiento considerando las toneladas incluidas en los generadores de obra, por lo que la ASF determinó un nuevo precio unitario de 116.60 pesos por cada tonelada, por lo que la entidad fiscalizada realizó dichos pagos en incumplimiento de los artículos 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y las cláusulas sexta y octava del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTfM-58-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-074/2020 del 23 del mismo mes y año, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT, remitió copia del escrito sin número de la misma fecha mediante el cual el residente de obra determinó procedente el importe observado por la ASF, por lo que remitió copia del oficio núm. 4.3.2.4.2.-658/2020 del 23 de septiembre de 2020, con el cual le solicitó al Superintendente del citado contrato el reintegro a la Tesorería de la Federación (TESOFE) del importe observado por la ASF de 1,127.8 miles de pesos en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-649, "Carga, acarreo y descarga de material ferroviario (riel UIC 60-E1, sujeciones, aparatos de dilatación, aparatos de cambio de vía y demás material ferroviario necesario para la ejecución de los trabajos)...", así como los intereses generados a la fecha de su reintegro.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, aun cuando la entidad fiscalizada consideró procedente el importe observado por la ASF de 1,127.8 miles de pesos en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-649, "Carga, acarreo y descarga de material ferroviario (riel UIC 60-E1, sujeciones, aparatos de dilatación, aparatos de cambio de vía y demás material ferroviario necesario para la ejecución de los trabajos)...", y que le fue solicitado al Superintendente de la empresa contratista encargada de los trabajos objeto del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTfM-58-14 reintegrar a la TESOFE dicho importe, así como los intereses generados a la fecha de su reintegro, no se proporcionó la documentación que acredite que se realizó la recuperación correspondiente.

2019-0-09100-22-0325-06-002 Pliego de Observaciones

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 1,127,762.63 pesos (un millón ciento veintisiete mil setecientos sesenta y dos pesos 63/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de obra en las estimaciones no previstas núms. 29, 30 y 38 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de diciembre de 2018 y el 30 de septiembre de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-649, "Carga, acarreo y descarga de material ferroviario (riel UIC 60-E1, sujeciones, aparatos de dilatación, aparatos de cambio de vía y demás material ferroviario necesario para la ejecución de los trabajos)", más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, toda vez que éste se pagó con un costo de 487.93 (cuatrocientos ochenta y siete pesos 93/100 M.N.) por tonelada, sin considerar que para la integración de la matriz del precio unitario de dicho concepto no previsto se incluyó en el apartado de equipo y herramienta el insumo "Camión plataforma extensible" sin que el costo de éste fuera deflactado a la fecha de la propuesta presentada por la empresa contratista; y que los rendimientos considerados en la maquinaria no corresponden con los señalados en la documentación que sirvió como soporte del concepto no previsto en virtud de que se obtuvo un mayor rendimiento considerando las toneladas incluidas en los generadores de obra, por lo que la ASF determinó un nuevo precio unitario de 116.60 (ciento dieciséis pesos 60/100 M.N.) por cada tonelada, por lo que la entidad fiscalizada realizó dichos pagos en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, cláusulas sexta y octava.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

5. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, se constató que la DGDFM, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por 1,677.2 miles de pesos en las estimaciones no previstas núms. 29, 30 y 38 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de diciembre de 2018 y el 30 de septiembre de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-651, "Traslado, reparto y tendido de material ferroviario (riel UIC 60-E1, sujeciones, aparatos de dilatación, aparatos de cambio de vía y demás material ferroviario necesario para la ejecución de los trabajos...", toda vez que éste se pagó con un costo de 887.12 pesos sin considerar que para la integración de la matriz del precio unitario de dicho concepto no previsto los rendimientos considerados en el equipo "Máquina cargadora de materiales de ancho y altura variable tipo spider en reparto de

materiales” no corresponden con los determinados con la documentación que sirvió como soporte del pago de dicho concepto no previsto en virtud de que se obtuvo un mayor rendimiento considerando las toneladas incluidas en los generadores de obra, con los cuales la ASF determinó un nuevo precio unitario de 334.87 pesos por cada tonelada, por lo que la entidad fiscalizada realizó dichos pagos en incumplimiento de los artículos 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y las cláusulas sexta y octava del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-074/2020 del 23 del mismo mes y año, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del escrito sin número de la misma fecha mediante el cual el residente de obra determinó procedente el importe observado por la ASF, por lo que remitió copia del oficio núm. 4.3.2.4.2.-658/2020 del 23 de septiembre de 2020, con el cual le solicitó al Superintendente del citado contrato el reintegro a la Tesorería de la Federación (TESOFE) del importe observado por la ASF de 1,677.2 miles de pesos en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-651, "Traslado, reparto y tendido de material ferroviario (riel UIC 60-E1, sujeciones, aparatos de dilatación, aparatos de cambio de vía y demás material ferroviario necesario para la ejecución de los trabajos...", así como los intereses generados a la fecha de su reintegro.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, aun cuando la entidad fiscalizada consideró procedente el importe observado por la ASF de 1,677.2 miles de pesos en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-651, "Traslado, reparto y tendido de material ferroviario (riel UIC 60-E1, sujeciones, aparatos de dilatación, aparatos de cambio de vía y demás material ferroviario necesario para la ejecución de los trabajos...", y que le solicitó al Superintendente de la empresa contratista encargada de los trabajos objeto del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14 reintegrar a la TESOFE dicho importe, así como los intereses generados a la fecha de su reintegro, no se proporcionó la documentación que acredite que se realizó la recuperación correspondiente.

2019-0-09100-22-0325-06-003 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 1,677,232.95 pesos (un millón seiscientos setenta y siete mil doscientos treinta y dos pesos 95/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de obra en las estimaciones no previstas núms. 29, 30 y 38 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de diciembre de 2018 y el 30 de septiembre de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el

concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-651, "Traslado, reparto y tendido de material ferroviario (riel UIC 60-E1, sujeciones, aparatos de dilatación, aparatos de cambio de vía y demás material ferroviario necesario para la ejecución de los trabajos...", más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, toda vez que éste se pagó con un costo de 887.12 (ochocientos ochenta y siete pesos 12/100 M.N.) por tonelada, sin considerar que para la integración de la matriz del precio unitario de dicho concepto no previsto los rendimientos usados en el equipo "Máquina cargadora de materiales de ancho y altura variable tipo spider en reparto de materiales" no corresponden con los determinados con la documentación que sirvió como soporte del pago de dicho concepto no previsto, en virtud de que se obtuvo un mayor rendimiento del equipo considerando las toneladas incluidas en los generadores de obra, con los cuales la ASF determinó un nuevo precio unitario de 334.87 (trescientos treinta y cuatro pesos 87/100 M.N.) por cada tonelada, por lo que la entidad fiscalizada realizó dichos pagos en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, cláusulas sexta y octava.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

6. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, se constató que la DGDFM, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por un monto de 26,641.6 miles de pesos en las estimaciones no previstas núms. 28, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38 y 40 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de noviembre de 2018 y el 30 de noviembre de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-652, "Formación de barra larga soldada a base de riel UIC 60-EI de 18 metros...", toda vez que éste se pagó con un costo de 1,740.00 pesos por metro lineal de barra, sin considerar que para la integración de la matriz del precio unitario de dicho concepto no previsto se incluyeron en el apartado de equipo y herramienta el "Robot móvil de soldadura eléctrica" y la "Grúa todo terreno 150 tn para izado y bajado de máquinas del viaducto" sin que el costo de éstos fuera deflactado a la fecha de la propuesta presentada por la empresa contratista; que el importe del transporte del robot no se dividió entre los metros totales de barra a ejecutar; y que los rendimientos del personal y el robot soldador no corresponden con los señalados en la documentación que sirvió como soporte del concepto no previsto, por lo que la ASF determinó un nuevo precio unitario de 802.23 pesos por cada metro lineal de barra, por lo que la entidad fiscalizada realizó dichos pagos en incumplimiento de los artículos 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y las cláusulas sexta y octava del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-074/2020 del 23 del mismo mes y año, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del escrito sin número de la misma fecha mediante el cual el residente de obra informó que los costos del robot móvil para soldadura eléctrica y la grúa todo terreno de 150 toneladas si fueron deflactados por la contratista a la fecha de presentación de su propuesta; que para el caso de la grúa todo terreno de 150 toneladas, el valor de la cotización de 615,000.00 dólares no refleja el costo real de adquisición del equipo en China, ya que no se consideraron los gastos tales como los recargos locales, los aranceles, los gastos aduanales o portuarios, etc., por lo que el costo real utilizado por la contratista fue de 1,049,800.00 dólares, el cual se omitió integrar en el análisis del concepto no previsto; que mediante el oficio núm. 4.3.2.5.2.2.2.-0075/2016 del 20 de abril del 2016, le comunicó al superintendente de la empresa contratista que tenía la posibilidad de hacer la instalación de vía en tramos discontinuos, por lo que la contratista al no tener a su disposición los inmuebles en donde se ejecutarían los trabajos de conformidad con la cláusula cuarta de su contrato consideró en su análisis del concepto no previsto ejecutar los trabajos en dos posibles etapas y con ello el traslado de la soldadora en dos viajes redondos por lo que el transporte del robot no se dividió entre los metros lineales de la barra a ejecutar; y que el rendimiento real del robot móvil de soldadura eléctrica y las cuadrillas de operadores propuestos en su análisis son correctos y corresponden con la documentación que sirvió como soporte del concepto no previsto; asimismo, presentó un análisis en el que señaló que se consideraron los datos reales tomados en campo y conciliados con la supervisión externa, obteniendo un rendimiento de 11.47 metros lineales de barra, el cual es menor al obtenido por la contratista de manera empírica de 11.70 metros lineales.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, los rendimientos del robot móvil y del personal incluidos en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-652, fueron determinados por la ASF con la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, resultando para el primero de 31.29 metros lineales de soldadura por hora y para el segundo de 250.00 metros lineales de barra soldada por jornada, por otra parte, si bien es cierto que se realizó la deflactación del costo del robot móvil de soldadura eléctrica, también lo es que se utilizaron los índices de precios productor genéricos, cuando en la cláusula octava del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14 se estableció que “Los incrementos o decrementos de los costos de los insumos, serán calculados con base en los índices de precios al productor y comercio exterior/actualización de costos de obras públicas que determine el Banco de México.” (sic), los cuales fueron utilizados en el cálculo realizado por la ASF, en específico el factor 3376 “Maquinaria y equipo especial”, dada la naturaleza de la maquina en cuestión; en relación con la deflactación del costo de la grúa todo terreno de 150 ton se aclara que la cotización presentada por la entidad fiscalizada para su adquisición por 1,049,800.00 dólares no formó parte del expediente presentado durante los trabajos de auditoría, por lo que la ASF consideró la cotización de 615,000.00 dólares que fue integrado en el expediente del concepto no previsto núm. PFC-T4-OE-652 “Formación de barra larga soldada a base de riel UIC60-E1 de 18 metros...”, aunado a que la segunda cotización presentada considera gastos como recargos locales,

aranceles, gastos aduanales o portuarios, etc., los cuales están considerados en los costos indirectos del contrato, además de que, resulta incongruente que con ambos importes de cotización, la empresa contratista determinara el mismo costo horario de 3,429.44 pesos para ambos casos; y por último, no se justificó considerar dos viajes para el traslado del robot, ya que para la determinación del costo horario la empresa contratista consideró el costo de adquisición de dicha máquina y no el de su renta, por lo que no es válido cobrar el traslado en dos ocasiones al sitio de los trabajos.

2019-0-09100-22-0325-06-004 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 26,641,595.57 pesos (veintiséis millones seiscientos cuarenta y un mil quinientos noventa y cinco pesos 57/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de obra en las estimaciones no previstas núms. 28, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38 y 40 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de noviembre de 2018 y el 30 de noviembre de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-652, "Formación de barra larga soldada a base de riel UIC 60-EI de 18 metros...", más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, toda vez que éste se pagó con un costo de 1,740.0 pesos (un mil setecientos cuarenta pesos 00/100 M.N.) por metro lineal de barra, sin considerar que para la integración de la matriz del precio unitario de dicho concepto no previsto se incluyeron en el apartado de equipo y herramienta el "Robot móvil de soldadura eléctrica" y la "Grúa todo terreno 150 tn para izado y bajado de máquinas del viaducto" sin que el costo de éstos fuera deflactado correctamente a la fecha de la propuesta presentada por la empresa contratista; que el importe del transporte del robot no se dividió entre los metros totales de barra a ejecutar; y que los rendimientos del personal y el robot soldador no corresponden con los realmente ejecutados, por lo que la ASF determinó un nuevo precio unitario de 802.23 (ochocientos dos pesos 23/100 M.N.) por cada metro lineal de barra, por lo que la entidad fiscalizada realizó dichos pagos en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, cláusulas sexta y octava.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

7. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, se constató que la DGDFM, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por 3,506.0 miles de pesos en las estimaciones no previstas núms. 28, 36 y 38 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de noviembre de 2018 y el 30 de

septiembre de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-653, "Instalación de riel UIC 60 E1 (350HT) para vía elástica nueva..." en virtud de que éste se pagó con un costo de 1,246.93 pesos por metro lineal de riel, sin considerar que para la integración de la matriz del precio unitario de dicho concepto no previsto se incluyeron en el apartado de equipo y herramienta la "Falsa traviesa de inclinación de ancho de vía variable" y "Falsa traviesa de inclinación de riel variable" sin que el costo de éstas fuera deflactado a la fecha de la propuesta presentada por la empresa contratista, por lo que la ASF determinó un nuevo precio unitario de 970.47 pesos por cada metro lineal de riel, por lo que la entidad fiscalizada realizó dichos pagos en incumplimiento de los artículos 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y las cláusulas sexta y octava del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-074/2020 del 23 del mismo mes y año, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del escrito sin número de la misma fecha mediante el cual el residente de obra indicó que por motivos de argot ferroviario el pórtico de montaje puede recibir varios nombres por lo que se le puede nombrar también falsa traviesa, por tal motivo no fue necesario presentar un nuevo análisis de costo horario para las falsas traviesas y por ende deflactarlo, ya que en la matriz del concepto no previsto se utilizó el correspondiente al insumo con código Q7879 "Pórtico con ancho de vía modificable" el cual es un insumo de origen y que la información proporcionada a la ASF sólo fue para indicar el costo de los equipos, por lo que no debió utilizarse para elaborar un nuevo costo horario ya que se trata del mismo elemento pero denominado de manera distinta; asimismo, proporcionó copia de un documento emitido por la empresa proveedora de las placas de sujeción de fecha 28 de octubre de 2016, en el cual se indicó que al pórtico de montaje se le puede nombrar también falsa traviesa y que ambas nomenclaturas se suelen utilizar de manera indistinta en ambientes técnicos y constructivos.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, no se presentó un documento oficial o avalado por la SCT en el cual se establezca de forma clara que tanto los pórticos como las traviesas son técnicamente el mismo elemento, ya que en la especificación particular EP VIA 019_02.- "Suministro, tendido y armado de vía en placa" sólo se establece que los pórticos son marcos metálicos especiales que soportan los dos rieles y mantienen el nivel, el ancho y el peralte de la vía y la inclinación de los rieles, además, de que no es congruente el dicho de la entidad, toda vez de que, en la matriz del concepto núm. 67, "Suministro y tendido de vía elástica..." el cual formó parte del catálogo original del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14 se consideró una hora de pórtico con ancho de vía modificable por cada metro lineal de vía y en la matriz del concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-653, "Instalación de riel UIC 60 E1 (350HT) para vía elástica nueva..." se incluyeron 20 horas de falsas traviesas de ancho variable y 8 horas de traviesa de

inclinación de riel variable, por lo que, en el supuesto que señala la entidad fiscalizada en relación con que se incluyó el mismo elemento denominado de dos maneras distintas, se deberían de haber mantenido las cantidades del concepto original, por lo anterior la ASF determinó con la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada el costo horario de las falsas traviesas incluidas en el concepto no previsto mismas que fueron deflactadas a la fecha de presentación de la propuesta de la empresa a la que se adjudicó el citado contrato.

2019-0-09100-22-0325-06-005 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 3,506,029.78 pesos (tres millones quinientos seis mil veintinueve pesos 78/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de en las estimaciones no previstas núms. 28, 36 y 38 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de noviembre de 2018 y el 30 de septiembre de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-653, "Instalación de riel UIC 60 E1 (350HT) para vía elástica nueva...", más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, en virtud de que éste se pagó con un costo de 1,246.93 pesos (un mil doscientos cuarenta y seis pesos 93/100 M.N.) por metro lineal de riel, sin considerar que para la integración de la matriz del precio unitario de dicho concepto no previsto se incluyeron en el apartado de equipo y herramienta la "Falsa traviesa de inclinación de ancho de vía variable" y "Falsa traviesa de inclinación de riel variable" sin que el costo de éstas fuera deflactado a la fecha de la propuesta presentada por la empresa contratista, por lo que la ASF determinó un nuevo precio unitario de 970.47 pesos (novecientos setenta pesos 47/100 M.N.) por cada metro lineal de riel, por lo que la entidad fiscalizada realizó dichos pagos en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, cláusulas sexta y octava.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

8. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, se constató que la DGDFM, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por 1,018.3 miles de pesos en las estimaciones no previstas núms. 28, 36 y 38 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de noviembre de 2018 y el 30 de septiembre de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-654, "Instalación de vía elástica nueva con riel UIC 60-E1 (350ht), en viaducto y terracería en curva de radio menor a 1200 m sobre plintos de concreto reforzado...", en virtud de que éste se pagó con un costo de 1,246.93 pesos por

metro lineal de riel, sin considerar que para la integración de la matriz del precio unitario de dicho concepto no previsto se incluyeron en el apartado de equipo y herramienta la "Falsa traviesa de inclinación de ancho de vía variable" y "Falsa traviesa de inclinación de riel variable" sin que el costo de éstas fuera deflactado a la fecha de la propuesta presentada por la empresa contratista, por lo que la ASF determinó un nuevo precio unitario de 970.47 pesos por cada metro lineal de riel, por lo que la entidad fiscalizada realizó dichos pagos en incumplimiento de los artículos 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y las cláusulas sexta y octava del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-074/2020 del 23 del mismo mes y año, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del escrito sin número de la misma fecha mediante el cual el residente de obra indicó que por motivos de argot ferroviario el pórtico de montaje puede recibir varios nombres por lo que se le puede nombrar también falsa traviesa, por tal motivo no fue necesario presentar un nuevo análisis de costo horario para las falsas traviesas y por ende deflactarlo, ya que en la matriz del concepto no previsto se utilizó el correspondiente al insumo con código Q7879 "Pórtico con ancho de vía modificable" el cual es un insumo de origen y que la información proporcionada a la ASF sólo fue para indicar el costo de los equipos, por lo que no debió utilizarse para elaborar un nuevo costo horario ya que se trata del mismo elemento pero denominado de manera distinta; asimismo, proporcionó copia de un documento emitido por la empresa proveedora de las placas de sujeción de fecha 28 de octubre de 2016, en el cual se indicó que al pórtico de montaje se le puede nombrar también falsa traviesa y que ambas nomenclaturas se suelen utilizar de manera indistinta en ambientes técnicos y constructivos.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, no se presentó un documento oficial o avalado por la SCT en el cual se establezca de forma clara que tanto los pórticos como las traviesas son técnicamente el mismo elemento, ya que en la especificación particular EP VIA 019_02.- "Suministro, tendido y armado de vía en placa" sólo se establece que los pórticos son marcos metálicos especiales que soportan los dos rieles y mantienen el nivel, el ancho y el peralte de la vía y la inclinación de los rieles, además, de que no es congruente el dicho de la entidad, toda vez de que, en la matriz del concepto núm. 67, "Suministro y tendido de vía elástica..." el cual formó parte del catálogo original del contrato de obra a pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14 se consideró una hora de pórtico con ancho de vía modificable por cada metro lineal de vía y en la matriz del concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-654, "Instalación de vía elástica nueva con riel UIC 60-E1 (350ht), en viaducto y terracería en curva de radio menor a 1200 m sobre plintos de concreto reforzado..." se incluyeron 20 horas de falsas traviesas de ancho variable y 8 horas de traviesa de inclinación de riel variable, por lo que, en el supuesto que señala la entidad fiscalizada en relación con que se incluyó el mismo elemento denominado de dos maneras distintas, se

deberían de haber mantenido las cantidades del concepto original, por lo anterior la ASF determinó con la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada el costo horario de las falsas traviesas incluidas en el concepto no previsto y las deflactó a la fecha de presentación de la propuesta de la empresa a la que se adjudicó el citado contrato.

2019-0-09100-22-0325-06-006 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 1,018,290.65 pesos (un millón dieciocho mil doscientos noventa pesos 65/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de en las estimaciones no previstas núms. 28, 36 y 38 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de noviembre de 2018 y el 30 de septiembre de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-654, "Instalación de vía elástica nueva con riel UIC 60-E1 (350ht), en viaducto y terracería en curva de radio menor a 1200 m sobre plintos de concreto reforzado...", más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, en virtud de que éste se pagó con un costo de 1,246.93 pesos (un mil doscientos cuarenta y seis pesos 93/100 M.N.) por metro lineal de riel, sin considerar que para la integración de la matriz del precio unitario de dicho concepto no previsto se incluyeron en el apartado de equipo y herramienta la "Falsa traviesa de inclinación de ancho de vía variable" y "Falsa traviesa de inclinación de riel variable" sin que el costo de éstas fuera deflactado a la fecha de la propuesta presentada por la empresa contratista, por lo que la ASF determinó un nuevo precio unitario de 970.47 pesos (novecientos setenta pesos 47/100 M.N.) por cada metro lineal de riel, por lo que la entidad fiscalizada realizó dichos pagos en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, cláusulas sexta y octava.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

9. Con la revisión del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14 que tiene por objeto los servicios de "Asesoría, control y seguimiento de todos los eventos relacionados con el proyecto de obra civil, obra electromecánica, obra de talleres y cocheras, adquisición de material rodante, de licitaciones pendientes y revisión de toda la documentación generada durante la ejecución de los trabajos en 57.7 kilómetros hasta la puesta en operación del Tren Interurbano México-Toluca" se constató que la DGDFM de la SCT, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por un monto de 744.0 miles de pesos en la estimación no prevista núm. 01 CNP C-6 con un periodo de ejecución del 1 al 31 de diciembre de 2018, pagada con recursos

presupuestales de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original del contrato núm. 032-EXT-058, "Asesoría Técnica Especializada a la DGDFM para la atención de los problemas sociales...", sin considerar que con la documentación que sirvió como soporte para su pago no se acreditó que se realizaran las actividades señaladas en dicho concepto no previsto, como llevar a cabo procedimientos judiciales ante las diversas instancias federales o estatales, actas y denuncias, por mencionar algunas, ya que en los informes del citado concepto no previsto presentados, sólo se relatan sucesos ocurridos durante el transcurso de la obra efectuados por personas ajenas a la misma, así como el resguardo de las autoridades, lo anterior, en incumplimiento de los artículos 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y los términos de referencia, y la cláusula doceava del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-074/2020 del 23 de septiembre de 2020, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del escrito sin número ni fecha, con el cual el residente de servicios, le informó que, los servicios pagados por la entidad fiscalizada no estaba sujeto a la iniciación forzosa de procedimientos legales, ya que la naturaleza de las funciones requeridas fue el de otorgar asesoría como se constata en el dictamen técnico de fecha del 20 de diciembre del 2017 relativo al convenio modificatorio núm. 6 y en los alcances establecidos en la prestación del servicio del concepto no previsto siguientes: I. El acompañamiento a reuniones a la dirección y residencia de los contratos de obra, supervisión y dirección de la DGDFM y II. El asesoramiento legal en todo lo que tenga que ver con los frentes y las obras complementarias incluidas en las ordenes de trabajo, de los cuales, en ninguno de ellos se desprende la obligación específica sobre el inicio de procedimientos legales de naturaleza alguna ni a título personal, ni la representación legal de la DGDFM y/o la SCT, debido a que para ello es indispensable la expedición de un poder de representación para el trámite de las instancias judiciales, ya que la representación legal sobre esta índole esta conferida a la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT y por lo tanto la DGDFM no puede delegarla a particulares, lo anterior, es la razón por la cual en la totalidad de los documentos no aparece el nombre del profesional de la empresa de servicios asignado para realizar los servicios del concepto no previsto; por último señaló que la ejecución del concepto no previsto fue realizado de manera que no implicase el cumplimiento de una obligación que provocara la comisión de irregularidades de índole administrativa o penal para personal de la empresa de servicios; asimismo proporcionó copia de los amparos, denuncias, minutas, oficios y reportes elaborados durante 2017 y 2018 con cargo en el concepto no previsto núm. 032-EXT-058.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, sólo se acreditó la participación del personal de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT, que es el área a la cual le compete la representación legal de la entidad fiscalizada, y no así la participación del personal de la empresa de servicios

en la asesoría de los procedimientos judiciales ante las diversas instancias federales o estatales, actas y denuncias, por mencionar algunas, ni la experiencia solicitada, así como la utilización del equipo indicado en el análisis del precio unitario y en el apartado del alcance del dictamen técnico de dicho concepto no previsto.

2019-0-09100-22-0325-06-007 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 743,962.40 pesos (setecientos cuarenta y tres mil novecientos sesenta y dos pesos 40/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de obra en la estimación no prevista núm. 01 CNP C-6 con un periodo de ejecución del 1 al 31 de diciembre de 2018, pagada con recursos presupuestales de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original del contrato núm. 032-EXT-058, "Asesoría Técnica Especializada a la DGDFM para la atención de los problemas sociales...", más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, debido a que con la información y documentación proporcionada, sólo se acreditó la participación del personal de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT, que es el área a la cual le compete la representación legal de la entidad fiscalizada, y no así la participación del personal de la empresa de servicios en la asesoría de los procedimientos judiciales ante las diversas instancias federales o estatales, actas y denuncias, por mencionar algunas, ni la experiencia solicitada, así como la utilización del equipo indicado en el análisis del precio unitario y en el apartado del alcance del dictamen técnico de dicho concepto no previsto, lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de servicios relacionados con la obra pública de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14, cláusula décimo segunda y los términos de referencia.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

10. Con la revisión del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14, se constató que la DGDFM de la SCT, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por un monto de 956.3 miles de pesos en la estimación no prevista núm. 01 CNP C-6 con un periodo de ejecución del 1 al 31 de diciembre de 2018, pagada con recursos presupuestales de 2019, desglosado de la manera siguiente: 142.2 miles de pesos en el concepto no previsto núm. 032-EXT-036, "Insumos en obra para el evento público en el Portal Oriente el día 11 de julio de 2016..."; 142.2 miles de pesos en el concepto no previsto núm. 032-EXT-037, "Insumos en obra para el evento público en el Portal Oriente el día 11 de julio de 2016..."; 407.7 miles de pesos en el concepto no

previsto núm. 032-EXT-039, "Suministro y colocación de letrero espectacular de 8 x 4m y 3m de altura..."; y 264.2 miles de pesos en el concepto no previsto núm. 032-EXT-061, "Suministro de insumos puestos en obra por la Visita de Supervisión a las obras del Tren Interurbano México-Toluca por parte del Secretario de Comunicaciones y Transportes y el Gobernador del Estado de México programada para el 09 de diciembre de 2017...", sin considerar que las actividades de dichos conceptos no corresponden con el objeto del contrato, toda vez que, éstos se refieren al suministro de insumos para eventos públicos y de un letrero espectacular, cuando el objeto del contrato es de servicios de asesoría, control y seguimiento, contrario a lo establecido en el dictamen técnico del convenio núm. 6, además cabe mencionar que la residencia de servicios emitió las ordenes de trabajo para la ejecución de dichos conceptos no previstos en el catálogo original del contrato en 2016, sin embargo, la contratista entregó los análisis de los precios de los citados conceptos no previstos a la residencia de servicios para su revisión y aprobación hasta 2018; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 55 y 59, párrafo segundo, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y de los términos de referencia, especificaciones particulares de los conceptos núms. 2.5, 3.5, 4.5, 5.5 y 6.5, y la cláusula doceava del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-074/2020 del 23 de septiembre de 2020, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del escrito sin número ni fecha, con el cual el residente de servicios, le informó que, la ASF omitió apearse al principio de anualidad al que se encuentra sujeto en ejercicio de sus facultades, ya que la estimación núm. 01 CNP C-6 en la que versa el resultado tiene un periodo de ejecución del 1 al 31 de diciembre de 2018, en la que se pagaron los conceptos no previstos núms. 032-EXT-036, 032-EXT-037, 032-EXT-039 y 032-EXT-061, pertenece a un ejercicio distinto al auditado; que si bien el suministro de insumos y la colocación de los mismos, así como el suministro de letreros y lonas con información relevante del proyecto no están en el catálogo de conceptos de su contrato, éstos si se encuentran alineados con el objeto de su contrato, ya que en sus Términos de Referencia, Modulo C. "Gestión y coordinación del proyecto , Modulo C.2. "Verificación y gestión de los controles", se estableció la labor de "Asistir a la SCT en las relaciones públicas y de publicidad del proyecto", asimismo, señaló que la redacción de los objetivos, funciones y alcances de los conceptos no previstos observados se redactó considerando la posibilidad de resultados múltiples derivados de la ejecución de los trabajos de acompañamiento y asesoría ejecutados en eventos públicos y difusión del proyecto con cargo en el contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14, aunado a que la residencia de servicios de la DGDFM emitió la ordenes de trabajo para la ejecución de dichos conceptos, asimismo, remitió copia de la orden de trabajo, presupuesto de intención, análisis del precio, costos investigados, facturas, deflación, cotizaciones y dictámenes técnicos de los conceptos no previstos núms. 032-EXT-036, 032-EXT-037, 032-EXT-039 y 032-EXT-061, así como de la estimación núm. 01 CNP C-6, la factura con núm. de

folio 10029367 y el comprobante de la transferencia SPEI del 5 de abril de 2019 correspondiente a dicha estimación.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, contrario a lo señalado por la entidad fiscalizada en relación a que esta entidad fiscalizadora transgredió el principio de anualidad al que se encuentra sujeta; se aclara que el resultado se realizó considerando la estimación no prevista núm. 01 CNP C-6, la cual tiene un periodo de ejecución del 1 al 31 de diciembre de 2018, dicha estimación se pagó el 5 de abril de 2019 con recursos presupuestales de ese año, por lo que la ASF tiene las facultades para fiscalizarla, asimismo se reitera que las actividades realizadas al amparo de los conceptos no previstos núms. 032-EXT-036, 032-EXT-037, 032-EXT-039 y 032-EXT-061 no corresponden con el objeto del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14, en virtud de que, éstos se refieren al suministro de insumos para eventos públicos y de un letrado espectacular, cuando el objeto del contrato es el de servicios de asesoría, control y seguimiento, contrario a lo establecido en el dictamen técnico del convenio núm. 6.

2019-0-09100-22-0325-06-008 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 956,330.23 pesos (novecientos cincuenta y seis mil trescientos treinta pesos 23/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de obra en la estimación no prevista núm. 01 CNP C-6 con un periodo de ejecución del 1 al 31 de diciembre de 2018, pagada con recursos presupuestales de 2019, desglosado de la manera siguiente: 142,202.96 pesos (ciento cuarenta y dos mil doscientos dos pesos 96/100 M.N.) en el concepto no previsto núm. 032-EXT-036, "Insumos en obra para el evento público en el Portal Oriente el día 11 de julio de 2016..."; 142,202.96 pesos (ciento cuarenta y dos mil doscientos dos pesos 96/100 M.N.) en el concepto no previsto núm. 032-EXT-037, "Insumos en obra para el evento público en el Portal Oriente el día 11 de julio de 2016..."; 407,685.90 pesos (cuatrocientos siete mil seiscientos ochenta y cinco pesos 90/100 M.N.) en el concepto no previsto núm. 032-EXT-039, "Suministro y colocación de letrado espectacular de 8 x 4m y 3m de altura..."; y 264,238.41 pesos (doscientos sesenta y cuatro mil doscientos treinta y ocho pesos 41/100 M.N.) en el concepto no previsto núm. 032-EXT-061, "Suministro de insumos puestos en obra por la Visita de Supervisión a las obras del Tren Interurbano México-Toluca por parte del Secretario de Comunicaciones y Transportes y el Gobernador del Estado de México programada para el 9 de diciembre de 2017...", sin considerar que las actividades de dichos conceptos no corresponden con el objeto del contrato, toda vez que, éstos se refieren al suministro de insumos para eventos públicos y de un letrado espectacular, cuando el objeto del contrato es de servicios de asesoría, control y seguimiento, contrario a lo establecido en el dictamen técnico del convenio núm. 6; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo. 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, y 113,

fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14, cláusula décimo segunda, términos de referencia y especificaciones particulares de los conceptos núms. 2.5, 3.5, 4.5, 5.5 y 6.5.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

11. Con la revisión del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-09-15, que tiene por objeto la “Supervisión, Control, y Certificación de Auditoría Independiente de Seguridad (ISA) del suministro, instalación y puesta en marcha del material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vía, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 Kv, y edificios técnicos en línea del Tren Interurbano México-Toluca” se constató que la DGDFM por conducto de su residencia de obra autorizó pagos por un monto de 1,979.9 miles de pesos en la estimación no prevista núm. 22 NP con un periodo de ejecución del 1 al 31 de octubre de 2018, pagada con recursos presupuestales de 2018, desglosados de la manera siguiente: 267.8 miles de pesos en el concepto no previsto núm. PUEXT-025, “EP Evaluación periódica de seguridad de superestructura civil (Fase 2)...”; 256.7 miles de pesos en el concepto no previsto núm. PUEXT-029, “EP Evaluación periódica de seguridad de los sistemas electromecánicos (Fase 2)...”; 605.2 miles de pesos en el concepto no previsto núm. PUEXT-033, “EP Evaluación periódica de seguridad de la obra civil y arquitectura y de sus interfaces que impliquen riesgos o peligros a la seguridad (Fase 2) ...”; y 850.2 miles de pesos en el concepto no previsto núm. PUEXT-036, “EP Evaluación periódica de la seguridad de la línea completa (Fase 2)...”; sin considerar que las actividades de dichos conceptos no previstos ya estaban establecidas desde la convocatoria a la Licitación Pública Internacional Abierta núm. LO-009000988-17-15, así como en los Términos de Referencia, que en su inciso 4.4.2 señala las actividades que debería realizar la empresa de supervisión externa durante la ejecución de los trabajos de construcción, entre las cuales se indican las siguientes: la "Supervisión Externa" debe realizar y entregar en forma mensual a la Residencia de la obra y a la DGTFM durante todo el periodo de desarrollo de los trabajos, un informe impreso y en archivo electrónico, donde se comunique el estado que guardan los mismos al momento del corte, el informe contendrá entre otros documentos, gráficas, programas, avance conciliado con la contratista de obra, fotografías, considerando reportes como el “Informe de Seguimiento Mensual del Control de Interfaces: (FASE 2)”; “Evaluación Periódica de Seguridad del material rodante (FASE 2)”; “Evaluación Periódica de Seguridad de las instalaciones del sistema de vías: La "Supervisión Externa", durante esta fase se revisará todo el proceso de diseño detallado en lo referente al cumplimiento a los requisitos de seguridad, su fabricación e instalación para la aceptación de cada subsistema”; “Evaluación Periódica de Seguridad de los sistemas de comunicaciones, señalización y ERTMS (FASE 2)”; “Evaluación Periódica de Seguridad de las instalaciones de energía (FASE 2)”; “Evaluación Periódica de Seguridad del centro de control (FASE 2)”; “Definición e implementación de un plan de gestión de las interfaces de obra y

supervisión, seguimiento y actualización de las mismas: La definición e implementación de un plan de gestión de las interfaces de obra y supervisión, seguimiento y actualización de las mismas contempla las tareas de definir un plan de gestión de las interfaces adecuado a la complejidad y naturaleza propia de los sistemas objeto de esta obra de forma que se pueda asegurar la correcta resolución de las mismas con tiempo suficiente para su ejecución sin afectación al programa”; así como todas las tareas que conlleva su implementación y posterior supervisión; aunado a que algunas de las actividades de los conceptos no previstos observados fueron consideradas y pagadas en los conceptos del catálogo original números 2.17, “Evaluación Periódica de Seguridad del material rodante (FASE 2)”; 2.18 “Evaluación Periódica de Seguridad de los sistemas de comunicaciones, señalización y ERTMS (FASE 2)”; 2.19 “Evaluación Periódica de Seguridad de las instalaciones de energía (FASE 2)”; y 2.20 “Evaluación Periódica de Seguridad del centro de control (FASE 2)”; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 107, fracción III, y 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; el inciso 4.4.2. de los Términos de Referencia, y la cláusula séptima del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-09-15.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-074/2020 del 23 del mismo mes y año, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del escrito sin número de la misma fecha, con el cual el residente de servicios, le informó que, la dependencia adjudicó el contrato de servicios relacionados con la obra pública al licitante que garantizó las mejores condiciones para el Estado mediante una licitación pública, realizando el proceso en igualdad de condiciones para todos los participantes licitantes, aclarando que en los términos de referencia se señalaron las funciones y actividades que se deberían cumplir, las cuales se reportarían a la dependencia mediante informes quincenales y mensuales con las características estipuladas por la convocante, además de los aspectos técnicos y normativos que eran de observancia obligatoria y que estaban encaminados a satisfacer los requerimientos de la dependencia, y se ajustó en todo momento a lo establecido en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, su reglamento y las Políticas, Bases y Lineamientos en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas de la SCT; asimismo, señaló que las actividades de los conceptos no previstos núms. PUEXT-025, PUEXT-029, PUEXT-033 y PUEXT-036 no estaban incluidos en el catálogo de conceptos que se entregó durante el proceso de licitación y los mismos son considerados como un complemento que coadyuva a incrementar la seguridad de la línea, los usuarios e instalaciones del tren, por otra parte, indicó que mediante el documento núm. TITM-INT-RQ-INT-000-001 denominado “Requisitos Generales de la Línea” la empresa proyectista le solicitó que el proceso de la seguridad de la línea se realizará de acuerdo a los estándares de las normas núms. EN 50126-1: 1999, EN 50128:2011, EN50129:2003 y CLC/TR 50126-2:2007, todas ellas relacionadas con las aplicaciones ferroviarias, especificación y demostración de la fiabilidad, disponibilidad, mantenibilidad y la seguridad RAMS (Reliability, Availability, Maintainability y Safety), así como sistemas de comunicación, seguridad de señalización y procesamiento de sistemas

electrónicos, comunicación y software para sistemas de control y protección del ferrocarril, informando que los sistemas considerados en los términos de referencia y las especificaciones particulares no incluyen el total de planes establecidos por la empresa proyectista en el “Proyecto completo de la Línea”, lo que justificó la necesidad de realizar evaluaciones de seguridad para 1. Obra civil y arquitectura, 2. Superestructura civil y 4. Electromecánicos para las fases 1, 2 y 3 para dar cumplimiento al documento TITM-TT-PN-SRRAM-000-0462 con título “Safety Plan del Proyecto Ejecutivo”, además de lo anterior, señaló que de acuerdo con los términos de referencia la empresa supervisora entregaría un informe de evaluación final de seguridad de la línea y la extensión del certificado de seguridad de la línea, lo cual de acuerdo con el modelo CENELEC (Comité Europeo de Normalización Electrotécnica) requiere que la seguridad sea demostrada y aceptada siguiendo una metodología que adopta un desarrollo basado en el ciclo de vida de un sistema, por lo que fue necesaria la realización de actividades técnicas e informes complementarios de la superestructura civil, sistemas electromecánicos, obra civil y arquitectura y la integración del sistema ferroviario completo, lo cual no se encontraba en el alcance del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-09-15, para acreditar lo anterior, se remitió copia de la convocatoria a la licitación pública internacional núm. LO-009000988-17-2015, de los términos de referencia de la misma, las propuestas técnica y económica de la empresa encargada de la ejecución de los servicios objeto del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-09-15.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada, no se justificaron los pagos de los conceptos no previstos núms. PUEXT-025, PUEXT-029, PUEXT-033 y PUEXT-036, debido a que las actividades de dichos conceptos no previstos ya estaban establecidas desde la convocatoria a la licitación pública internacional núm. LO-009000988-17-2015, así como en los términos de referencia contractuales, que en su inciso 4.4.2 señalan las actividades que deberá realizar la empresa de supervisión externa durante la ejecución de los trabajos de construcción, entre las cuales se indican las siguientes: realizar y entregar en forma mensual a la residencia de obra y a la DGTFM ahora DGDFM durante todo el periodo de desarrollo de los trabajos, un informe impreso y en archivo electrónico, donde se comunique el estado que guardan los mismos al momento del corte, este contendrá entre otros documentos, gráficas, programas, avance conciliado con la contratista de obra, fotografías, considerando reportes como el informe de seguimiento mensual del control de interfaces (FASE 2), la evaluación periódica de seguridad del material rodante (FASE 2), la evaluación periódica de seguridad de las instalaciones del sistema de vías, en la cual la empresa supervisora revisará todo el proceso de diseño detallado en lo referente al cumplimiento a los requisitos de seguridad, su fabricación e instalación para la aceptación de cada subsistema, la evaluación periódica de seguridad de los sistemas de comunicaciones, señalización y ERTMS (European Rail Traffic Management System), (FASE 2), la evaluación periódica de seguridad de las instalaciones de energía (FASE 2), la evaluación periódica de seguridad del centro de control (FASE 2), la definición e implementación de un plan de gestión de las interfaces de obra y supervisión, seguimiento y actualización de las mismas adecuado a la complejidad y naturaleza propia de los sistemas objeto de la obra de forma que se pueda

asegurar su correcta resolución con tiempos suficientes para su ejecución sin afectación al programa, así como todas las tareas que conlleva su implementación y posterior supervisión, incluida también la Certificación Independiente de Seguridad (ISA) que tiene por objeto garantizar la correcta aplicación del proceso de seguridad a lo largo del ciclo de vida según normatividad CENELEC, aunado a que las actividades de los conceptos observados ya estaban consideradas en los conceptos del catálogo original números 2.17, “Evaluación Periódica de Seguridad del material rodante (FASE 2)”; 2.18 “Evaluación Periódica de Seguridad de los sistemas de comunicaciones, señalización y ERTMS (FASE 2)”; 2.19 “Evaluación Periódica de Seguridad de las instalaciones de energía (FASE 2)”; y 2.20 “Evaluación Periódica de Seguridad del centro de control (FASE 2)”, por lo anterior persiste el importe de 1,979.9 miles de pesos, el cual fue pagado con recursos presupuestales de 2018.

Al respecto, se procederá en los términos del artículo 22 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

12. Se comprobó que la entidad fiscalizada contó con los recursos presupuestales necesarios para la construcción de las obras y servicios, ya que mediante el oficio núm. 5.SC.OLI.19.-009 del 15 de enero de 2019 le fue asignado al proyecto “Tren Interurbano México-Toluca, Primera Etapa”, un presupuesto original de 3,000,000.0 miles de pesos teniendo un importe modificado al cierre del ejercicio presupuestal de 5,172,746.8 miles de pesos.

Montos por Aclarar

Se determinaron 36,804,832.21 pesos pendientes por aclarar.

Buen Gobierno

Impacto de lo observado por la ASF para buen gobierno: Controles internos.

Resumen de Resultados, Observaciones y Acciones

Se determinaron 12 resultados, de los cuales, en 2 no se detectaron irregularidades y los 10 restantes generaron:

2 Recomendaciones y 8 Pliegos de Observaciones.

Dictamen

El presente dictamen se emite el 16 de octubre de 2020, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría, la cual se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada y de cuya veracidad es responsable. Con base en los resultados obtenidos en la auditoría practicada, cuyo objetivo fue fiscalizar y verificar la gestión financiera de los recursos federales canalizados al proyecto a fin de comprobar que las inversiones físicas se presupuestaron, ejecutaron y pagaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables y específicamente respecto de la muestra revisada que se establece en el apartado

relativo al alcance, se concluye que, en términos generales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cumplió las disposiciones legales y normativas que son aplicables en la materia, excepto por los aspectos observados siguientes:

- Se celebró un convenio modificatorio del contrato de supervisión que rebasó el 25.0% del monto y plazo sin que se haya dado aviso al Órgano Interno de Control en la SCT.
- No se verificó que la empresa supervisora cumpliera con sus obligaciones señaladas en los términos de referencia y su contrato, en relación con la calidad de los materiales suministrados por la empresa que ejecutó los trabajos.

Además, se observaron los siguientes pagos:

- 1,133.6 miles de pesos en el concepto no previsto de bandejas de portaequipajes, cuando por la naturaleza del tren, éstas debieron considerarse por la empresa contratista desde su propuesta original.
- 33,970.9 miles de pesos integrados por 1,127.8, 1,677.2, 26,641.6, 3,506.0 y 1,018.3 miles de pesos ya que no se determinaron correctamente los rendimientos ni se deflactaron los costos horarios de la maquinaria y equipo incluidos en cinco conceptos no previstos en el catálogo original.
- 744.0 miles de pesos, en las actividades de asesoría técnica especializada para la atención de problemas sociales, sin que se acreditaran dichas actividades.
- 956.3 miles de pesos, por el pago de actividades que no corresponden con el objeto del contrato, toda vez que, éstas se refieren al suministro de insumos para eventos públicos y de un letrero espectacular, cuando el objeto del contrato es de servicios de asesoría, control y seguimiento en tres conceptos no previstos en el catálogo original.

Servidores públicos que intervinieron en la auditoría:

Director de Área

Director General

Arq. Eduardo Alejandro Pérez Ramírez

Arq. José María Noguera Solís

Firma en suplencia por ausencia del Director General de Auditoría de Inversiones Físicas Federales, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 65 del Reglamento Interior de la Auditoría Superior de la Federación

Comentarios de la Entidad Fiscalizada

Es importante señalar que la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada para aclarar o justificar los resultados y las observaciones presentadas en las reuniones fue analizada con el fin de determinar la procedencia de eliminar, rectificar o ratificar los resultados y las observaciones preliminares determinados por la Auditoría Superior de la Federación y que se presentó a este órgano técnico de fiscalización para efectos de la elaboración definitiva del Informe General Ejecutivo del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública.

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Verificar que la presupuestación se realizó de conformidad con la legislación y normativa aplicables.
2. Verificar que la ejecución y el pago de los trabajos se realizaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables.

Áreas Revisadas

La extinta Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, hoy Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas

Durante el desarrollo de la auditoría practicada, se determinaron incumplimientos de las leyes, reglamentos y disposiciones normativas que a continuación se mencionan:

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: artículo 134.
2. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 55 y 59, párrafo décimo.
3. Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 107, fracción III y III; 113, fracciones I y VI; y 115, fracciones V y XVI.
4. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículo 66, fracción III.
5. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, declaraciones II.8 y II.9, las cláusulas sexta, octava y décimo segunda y la especificación

particular núm. E.P. ROD 001 "Material rodante"; contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-09-15, cláusulas primera, sexta, décimo segunda y décimo tercera y los términos de referencia, inciso 4.4.2; y contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14, cláusula décimo segunda, términos de referencia y especificaciones particulares de los conceptos núms. 2.5, 3.5, 4.5, 5.5 y 6.5.

Fundamento Jurídico de la ASF para Promover Acciones y Recomendaciones

Las facultades de la Auditoría Superior de la Federación para promover o emitir las acciones derivadas de la auditoría practicada encuentran su sustento jurídico en las disposiciones siguientes:

Artículo 79, fracciones II, párrafo tercero, y IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículos 10, fracción I, 14, fracción III, 15, 17, fracción XV, 36, fracción V, 39, 40, de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.