

**Secretaría de Comunicaciones y Transportes**

**Trabajos de Construcción y Obras Complementarias del Tramo 3 del Tren Interurbano México-Toluca, en la Ciudad de México**

Auditoría De Cumplimiento a Inversiones Físicas: 2020-0-09100-22-0359-2021

359-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 2020 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.

***Alcance***

	<b>EGRESOS</b>
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	521,719.4
Muestra Auditada	216,515.1
Representatividad de la Muestra	41.5%

De los 317 conceptos que comprendieron la ejecución y supervisión de las obras por un total ejercido de 521,719.4 miles de pesos en 2020, se seleccionó para la revisión una muestra de 70 conceptos por un importe de 216,515.1 miles de pesos, que representaron el 41.5% del total erogado en la Cuenta Pública en revisión, por ser los más representativos en monto y volumen, como se detalla en la siguiente tabla.

CONTRATOS Y CONCEPTOS REVISADOS					
(Miles de pesos y porcentajes)					
Número de contrato	Conceptos		Importes		Alcance de la revisión (%)
	Ejecutados	Seleccionados	Ejercidos	Seleccionados	
Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.					
DGDFM-04-17	99	3	47,500.2 <sup>1</sup>	16,701.7	35.2
DGDFM-05-17	50	4	43,675.8 <sup>2</sup>	9,868.7	22.6
DGDFM-06-17	12	12	4,519.7 <sup>3</sup>	3,017.3	66.8
DGDFM-07-17	14	14	6,920.9 <sup>4</sup>	5,048.8	73.0
subtotal	175	33	102,616.6	34,636.5	33.8
Extinta Dirección General de Obras Públicas del entonces Gobierno del Distrito Federal, ahora Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte del Gobierno de la Ciudad de México.					
DGOP-LPN-F-1-043-14	123	18	357,861.5 <sup>5</sup>	120,637.3	33.7
DGOP-LPN-F-5-056-15	19	19	29,769.4 <sup>6</sup>	29,769.4 <sup>6</sup>	100
DGOP-LPN-F-5-057-15	0	0	17,207.2 <sup>7</sup>	17,207.2 <sup>7</sup>	100
Otros pagos realizados por la DGCOT.	-	-	14,264.7	14,264.7	100
subtotal	142	37	419,102.8	181,878.6	43.4
Total	317	70	521,719.4	216,515.1	41.5

FUENTE: La Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; y la extinta Dirección General de Obras Públicas del entonces Gobierno del Distrito Federal, ahora Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte del Gobierno de la Ciudad de México, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos proporcionados por las entidades fiscalizadas.

<sup>1</sup> Incluye el importe de obra ejercido por 32,828.9 miles de pesos y de ajuste de costos por 14,671.3 miles de pesos.

<sup>2</sup> Incluye el importe de obra ejercido por 40,201.4 miles de pesos y de ajuste de costos por 3,474.4 miles de pesos.

<sup>3</sup> Incluye el importe de obra ejercido por 3,017.3 miles de pesos y de ajuste de costos por 1,502.4 miles de pesos.

<sup>4</sup> Incluye el importe de obra ejercido por 5,048.8 miles de pesos y de ajuste de costos por 1,872.1 miles de pesos.

<sup>5</sup> Incluye el importe de obra ejercido por 245,110.0 miles de pesos y de ajuste de costos por 112,751.5 miles de pesos.

<sup>6</sup> Incluye el importe de obra ejercido por 17,027.8 miles de pesos y de ajuste de costos por 12,741.6 miles de pesos.

<sup>7</sup> Corresponde al importe de ajuste de costos por 17,207.2 miles de pesos.

Se reportó en la Cuenta Pública para el ejercicio fiscal de 2020 en el Tomo III, Información Programática, Ramo 09, Comunicaciones y Transportes, Ramos Administrativos, en el apartado Detalle de Programas y Proyectos de Inversión, con la clave de cartera núm. 13093110008 y la clave presupuestaria núm. 09 511 3 5 03 006 K040 62501 3 1 35 13093110008 un importe ejercido de 1,617,285.9 miles de pesos para el proyecto de inversión de infraestructura económica denominado "Tren Interurbano México-Toluca, Primera Etapa", que incluyen una parte del monto fiscalizado por 60,256.1 miles de pesos correspondientes a los cuatro contratos mencionados a cargo de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

Adicionalmente, el 18 de agosto de 2020, el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito (BANOBRAS), como Fiduciaria del Fideicomiso Público Número 1936, denominado Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), y la entonces SCT, celebraron el convenio de transferencia de recursos económicos para dar continuidad al proyecto ferroviario denominado "Tren Interurbano México-Toluca" hasta por la cantidad de

3,000,000.0 miles de pesos, en la que se incluye la parte complementaria que ejerció la entonces SCT, ahora SICT por un importe de 42,360.6 miles de pesos del monto fiscalizado, por lo que con los 60,256.1 miles de pesos reportados en la Cuenta Pública del ejercicio fiscal de 2020 se tiene un importe ejercido de 102,616.6 miles de pesos.

Por otra parte, el 3 de septiembre de 2020 la entonces SCT y el Gobierno de la Ciudad de México celebraron el convenio de coordinación en materia de reasignación de recursos para el Programa: Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México, por la cantidad de 400,000.0 miles de pesos, los cuales generaron rendimientos financieros por un monto de 19,102.8 miles de pesos y con lo cual se obtuvo el monto fiscalizado de 419,102.8 miles de pesos correspondiente a los contratos arriba mencionados a cargo del Gobierno de la Ciudad de México, por lo que con los 102,616.6 miles de pesos se tiene un importe total ejercido de 521,719.4 miles de pesos.

### ***Antecedentes***

El “Tren Interurbano México-Toluca. Primera Etapa”, se encuentra localizado en las coordenadas geográficas siguientes: inicial 19.279111, -99.703806 y final 19.398222, -99.200250, y tiene como objetivo principal atender la problemática del 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 demarcaciones territoriales Cuajimalpa de Morelos y Álvaro Obregón. En alcance a dicho proyecto, la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, consideró la construcción de dos estaciones terminales, cuatro estaciones intermedias, un taller de mantenimiento y un área para cocheras.

La Auditoría Superior de la Federación (ASF), ha revisado los recursos reportados como erogados en el referido proyecto, en las cuentas públicas de los ejercicios fiscales 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019, cuyos resultados y acciones se reflejan en los informes individuales correspondientes.

Para efectos de fiscalización de los recursos federales ejercidos en los Trabajos de Construcción y Obras Complementarias del Tramo 3 del Tren Interurbano Toluca-Valle de México, se revisaron tres contratos de obras públicas y cuatro de servicios relacionados con la obra pública con sus respectivos convenios, los que se describen a continuación:

Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2020

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
La Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.				
DGDFM-04-17, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	10/03/17	GAMI Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V.; Impulsora de Desarrollo Integral, S.A. de C.V., y Jaguar Ingenieros Constructores, S.A. de C.V.	785,345.7	13/03/17-28/09/17 200 d.n.
Construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 2, 4, 5 y 7, del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto Integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano México-Toluca".				
Convenio núm. 1, de diferimiento por la entrega tardía del anticipo por 200 d.n., con un periodo comprendido del 28/03/17 al 13/10/17.	25/04/17			
Convenio modificatorio núm. 2, de ampliación del plazo.	27/04/17			14/10/17-18/12/17 66 d.n.
Convenio modificatorio núm. 3, de ampliación del plazo.	15/06/17			19/12/17-28/02/18 72 d.n.
Convenio modificatorio núm. 4, de diferimiento por 200 d.n., con un periodo comprendido del 01/03/18 al 16/09/18.	28/02/18			
Convenio modificatorio núm. 5, de ampliación del plazo y del monto.	14/09/18		117,773.9	17/09/18-31/12/18 106 d.n.
Convenio modificatorio núm. 6, de ampliación del plazo.	31/12/18			01/01/19-30/04/19 120 d.n.
Convenio modificatorio núm. 7, de diferimiento por el pago tardío de estimaciones por 153 d.n., con un periodo comprendido del 01/05/19 al 30/09/19.	01/05/19			
Convenio modificatorio núm. 8, de diferimiento por 89 d.n., con un periodo comprendido del 01/10/19 al 28/12/19.	23/10/19			
Convenio modificatorio núm. 9, de ampliación del plazo.	30/12/19			29/12/19-15/03/20 78 d.n.
A la fecha de la revisión (noviembre de 2021) los trabajos se encontraban recepcionados y en proceso de finiquito, con un avance financiero del 99.2%.				
			903,119.6	642 d.n.
Monto modificado				
Ejercido en estimaciones de obra en años anteriores			855,383.3	
Ejercido en estimaciones de obra en 2020			32,828.9 <sup>1</sup>	
Pendiente por erogar			14,907.4	
DGDFM-05-17, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	10/03/17	EQUIVENT, S.A. de C. V.	385,106.4	13/03/17-28/09/17 200 d.n.
Construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano México-Toluca".				
Convenio núm. 1, de diferimiento por la entrega tardía del anticipo por 200 d.n., con un periodo comprendido del 28/03/17 al 13/10/17.	14/04/17			

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
Convenio modificatorio núm. 2, de ampliación del plazo.	17/07/17			14/10/17-07/12/17 55 d.n.
Convenio modificatorio núm. 3, de ampliación del plazo.	07/12/17			08/12/17-31/05/18 175 d.n.
Convenio modificatorio núm. 4, para el reconocimiento de Operadora de Autopistas Nacionales EQUIVENT, S.A de C.V., como el contratista.	31/05/18			
Convenio modificatorio núm. 5, de diferimiento por 112 d.n., con un periodo comprendido del 01/06/18 al 30/09/18 5 y de ampliación del monto.	31/05/18		34,971.0	
Convenio adicional núm. 6, de diferimiento por 76 d.n., con un periodo comprendido del 01/10/18 al 15/12/18.	28/09/18			
Convenio modificatorio núm. 7, de ampliación del plazo.	14/12/18			16/12/18-31/05/19 167 d.n.
Convenio adicional núm. 8, de diferimiento por 206 d.n., con un periodo comprendido del 01/06/19 al 23/12/19.	14/06/19			
Convenio adicional núm. 9, de diferimiento por el pago tardío de estimaciones y por suspensión de los trabajos por 190 d.n., con un periodo comprendido del 24/12/19 al 30/06/20.	10/02/20			
Convenio adicional núm. 10, por el pago tardío de estimaciones prorroga por 92 d.n., con un periodo comprendido del 01/07/20 al 30/09/20.	31/07/20			
Convenio adicional núm. 11, prórroga por suspensión parcial por 92 d.n., con un periodo comprendido del 01/10/20 al 31/12/20, y de ampliación del plazo y al monto.	30/10/20		60,920.5	01/01/21-31/05/21 151 d.n.
A la fecha de la revisión (noviembre de 2021) los trabajos continúan en proceso de ejecución, con avances físicos del 90.0% y financiero del 87.9%.				
Monto modificado			480,997.9	748 d.n.
Ejercido en estimaciones de obra en años anteriores			397,791.4	
Ejercido en estimaciones de obra en 2020			40,201.4 <sup>2</sup>	
Pendiente por erogar			43,005.1	
DGDFM-06-17, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	10/03/17	Ayesa México, S.A de C.V.	16,300.0	13/03/17-28/10/17 230 d.n.
"Supervisión para la construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 2, 4, 5 y 7 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano México-Toluca".				
Convenio modificatorio núm. 1, de ampliación del plazo y del monto.	20/09/17		9,876.7	29/10/17-31/03/18 154 d.n.
Convenio modificatorio núm. 2, de ampliación del plazo y del monto.	21/03/18		13,624.8	01/04/18-16/10/18 199 d.n.
Convenio modificatorio núm. 3, de ampliación del plazo y del monto.	15/10/18		7,197.5	17/10/18-31/01/19 107 d.n.
Convenio modificatorio núm. 4, de ampliación del plazo y del monto.	04/02/19		9,172.1	01/02/19-31/05/19 120 d.n.

Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2020

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
Convenio modificatorio núm. 5, de ampliación del plazo y del monto.	24/06/19		6,970.1	01/06/19-31/10/19 153 d.n.
Convenio modificatorio núm. 6, de ampliación del plazo y del monto.	04/11/19		3,620.7	01/11/19-31/12/19 61 d.n.
Convenio adicional núm. 7, de ampliación del plazo y del monto.	20/01/20		3,017.3	01/01/20-15/04/20 106 d.n.
A la fecha de la revisión (noviembre de 2021) los servicios se encontraban concluidos y en proceso de finiquito, con avance financiero del 96.2%.				
			69,779.2	1,130 d.n.
			Ejercido en estimaciones de servicios en años anteriores	63,607.3
			Ejercido en estimaciones de servicios en 2020	3,017.3 <sup>3</sup>
			No erogado	3,154.6
DGDFM-07-17, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN. "Supervisión para la construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano México-Toluca".	10/03/17	Ingeniería y Construcción 3G, S.A. de C.V. y ICEACSA México, S.A. de C.V.	11,674.7	13/03/17-28/10/17 230 d.n.
Convenio modificatorio núm. 1, de ampliación del plazo y del monto.	19/09/17		3,730.7	29/10/17-06/01/18 70 d.n.
Convenio modificatorio núm. 2, de ampliación del plazo y del monto.	06/01/18		6,217.9	07/01/18-30/06/18 175 d.n.
Convenio modificatorio núm. 3, de ampliación del plazo y del monto.	29/06/18		4,974.3	01/07/18-30/10/18 122 d.n.
Convenio modificatorio núm. 4, de ampliación del plazo y del monto.	12/10/18		2,487.2	31/10/18-31/12/18 62 d.n.
Convenio modificatorio núm. 5, de ampliación del plazo y del monto.	16/01/19		7,461.5	01/01/19-15/06/19 166 d.n.
Convenio modificatorio núm. 6, de ampliación del plazo y del monto.	01/06/19		6,211.2	16/06/19-31/12/19 199 d.n.
Convenio adicional núm. 7, de ampliación del plazo y del monto.	12/02/20		4,437.7	01/01/20-31/07/20 213 d.n.
Convenio adicional núm. 8, de ampliación del plazo y del monto.	31/08/20		4,247.4	01/08/20-31/10/20 92 d.n.
Convenio adicional núm. 9, de ampliación del plazo y del monto.	30/11/20		11,380.7	01/11/20-30/06/21 242 d.n.
A la fecha de la revisión (noviembre de 2021) los servicios continúan en proceso de ejecución, con avances físicos del 80.0% y financiero del 76.9%.				
			62,823.3	1,571 d.n.
			Ejercido en estimaciones de servicios en años anteriores	42,415.1
			Ejercido en estimaciones de servicios en 2020	5,048.8 <sup>4</sup>
			No erogado	15,359.4

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
La extinta Dirección General de Obras Públicas del entonces Gobierno del Distrito Federal, ahora Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte del Gobierno de la Ciudad de México.				
DGOP-LPN-F-1-043-14, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	16/12/14	CAABSA	8,988,169.9	20/12/14-18/12/16
Trabajos de construcción y obras complementarias del Tramo 3 para el viaducto elevado del Tren Interurbano Toluca-Valle de México; incluye dos estaciones de pasajeros: Santa Fe y Observatorio; y dos viaductos singulares: Santa Fe y Tacubaya.		Constructora, S.A. de C.V., González Soto y Asociados, S.A. de C.V., Omega Construcciones Industriales, S.A. de C.V., Cargo CRANE, S.A. de C.V., Grupo Corporativo AMODHER, S.A. de C.V. y Prefabricados y Transportes, S.A. de C.V.		730 d.n.
Convenio de diferimiento por la entrega tardía del anticipo por 730 d.n., con un periodo comprendido del 21/01/15 al 19/01/17.	20/01/15			
Convenio de reconocimiento del plazo de la suspensión de las fechas de reinicio y terminación por 730 d.n., con un periodo comprendido del 18/09/15 al 16/09/17.	28/10/15			
Convenio modificatorio del plazo y de redistribución de montos mensuales y montos anuales.	31/05/16			17/09/17-06/03/18 171 d.n.
Convenio modificatorio de las condiciones especiales del anticipo a otorgar en 2016.	30/06/16			
Convenio modificatorio por reducción de alcances del contrato de los frentes 1, 2, 4, 5, 7 y 9.	04/01/17			
Convenio modificatorio de anticipo para la ejecución de los trabajos extraordinarios por los ajustes al proyecto.	23/06/17			
Convenio modificatorio por la sustitución en el consorcio de la empresa Prefabricados y Transportes, S.A. de C.V. por la empresa Prefabricados y Transportes Pret, S.A. de C.V.	12/02/18			
Convenio modificatorio para la ejecución de trabajos por ajustes al proyecto en las estaciones Santa Fe y Observatorio y Puente viaducto mixto observatorio.	23/02/18			
Convenio de ampliación del plazo.	06/03/18			07/03/18-05/06/18 90 d.n.*
Convenio de ampliación en monto derivado de la modificación del trazo y la adecuación del diseño estructural para el Tramo 3 y obras complementarias ordenado por la SCT y la emisión de un nuevo catálogo de conceptos.	02/10/18		3,472,364.1	06/06/18-27/12/19 570 d.n.
Convenio de reconocimiento al plazo de la suspensión por 365 d.n., con un periodo comprendido del 02/09/19 al 31/08/20; de otorgamiento al plazo para la reactivación de los trabajos; de prórroga al plazo por 117 d.n., con un periodo comprendido del 31/10/20 al 24/02/21, por la interrupción del convenio de prórroga; de diferimiento por 255 d.n., con un periodo comprendido del 25/02/21 al 06/11/21 por el atraso de pago de estimaciones y ampliación del plazo.	01/09/20			01/09/20-30/10/20 60 d.n. 07/11/21- 31/12/22 420 d.n.**

Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2020

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
A la fecha de la revisión (noviembre de 2021) los trabajos continuaban en proceso de ejecución, con avances físico del 61.2% y financiero del 60.1%.				
Monto modificado			12,460,534.0	2,041 d.n.
Ejercido en estimaciones de obra en años anteriores			7,244,728.7	
Ejercido en estimaciones de obra en 2020			245,110.0 <sup>5</sup>	
Pendiente por erogar			4,970,695.3	
DGOP-LPN-F-5-056-15, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	16/12/15	Supervisión Digital, S.A. de C.V., en participación conjunta con Proyecto y Diseño Sanjer, S.A. de C.V., Distribuidora Sedikai, S.A. de C.V., y Consorcio luyet, S.A. de C.V.	252,188.3	17/12/15-31/12/17 746 d.n.
Servicios relacionados con la obra pública para el apoyo técnico y administrativo a las áreas responsables de la ejecución de los trabajos de la construcción y obras complementarias del Tramo 3 para el viaducto elevado del Tren Interurbano Toluca-Valle de México.				
Convenio núm. 1 para modificar el alcance de los servicios establecidos en los términos de referencia.	24/05/17			
Convenio modificadorio núm. 2, de ampliación del plazo y del monto.	14/11/17		72,348.6	
Convenio modificadorio núm. 3, de ampliación del plazo y del monto.	11/12/17		102,740.4	01/01/18-31/10/18 304 d.n.
Convenio modificadorio núm. 4 por la sustitución en el consorcio de la empresa Distribuidora Sedikai, S.A. de C.V. por Servicios Inmobiliarios y Creación de Proyectos Integrales Urbanos, S.A. de C.V.	18/01/18			
Convenio modificadorio núm. 5, de ampliación del monto.	10/08/18		36,475.7	
Convenio modificadorio núm. 6, de ampliación del plazo y del monto.	22/08/18		143,966.8	01/11/18-31/12/19 426 d.n.
Convenio modificadorio núm. 7, con motivo de la publicación de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México con fecha 2 de enero de 2019, del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo de la Administración Pública de la Ciudad de México.	10/01/19			
A la fecha de la revisión (noviembre de 2021) los servicios se encontraban concluidos y en proceso de finiquito, con avance financiero del 94.3%.				
Monto modificado			607,719.8	1,476 d.n.
Ejercido en estimaciones en años anteriores			555,905.5	
Ejercido en estimaciones en 2020			17,027.8 <sup>6</sup>	
Pendiente por erogar			34,786.5	
DGOP-LPN-F-5-057-15, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	16/12/15	IPESA, S.A. de C.V., en participación conjunta con TRIADA Diseño, Gerencia y Construcción, S.A. de C.V., TRIADA Consultores, S.A. de C.V., y Coordinación Técnico-Administrativa de Obras, S.A. de C.V.	193,484.2	17/12/15-31/12/17 746 d.n.
Servicios relacionados con la obra pública para la supervisión de los trabajos de construcción y obras complementarias del Tramo 3 para el viaducto elevado del Tren Interurbano Toluca-Valle de México.				



Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
Convenio modificatorio para ajustar el importe a ejercer de 2015 a 2017.	15/01/16			
Convenio modificatorio mediante el cual la contratista Coordinación Técnico-Administrativa de Obras, S.A. de C.V. queda como única responsable de las obligaciones del contrato.	15/08/17			
Convenio modificatorio del plazo y redistribución de montos mensuales y reasignación de montos anuales.	20/12/17			01/01/18-07/08/18 219 d.n.
Convenio de ampliación del plazo, monto y de redistribución de montos mensuales y reasignación de montos anuales.	06/08/18		63,051.7	08/08/18-31/12/19 511 d.n.
Convenio de reactivación al plazo de la suspensión por 311 d.n., con un periodo comprendido del 26/12/19 al 31/10/20; y de prórroga al plazo por 5 d.n., con un periodo comprendido del 01/11/20 al 05/11/20, por la interrupción del convenio debido a las suspensiones y ampliación del plazo.	05/11/20			06/11/20-30/06/21 237 d.n.
A la fecha de la revisión (noviembre de 2021) los servicios continuaban en proceso de ejecución, con avances físico del 71.0% y financiero del 66.7%.				
			Monto modificado	
			Ejercido en estimaciones de servicios en años anteriores	
			Ejercido en estimaciones de servicios en 2020	
			Pendiente por erogar	
			256,535.9	1,713 d.n.
			171,079.5	
			0.0	
			85,456.4	

FUENTE: La Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; y la extinta Dirección General de Obras Públicas del entonces Gobierno del Distrito Federal, ahora Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte del Gobierno de la Ciudad de México, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos proporcionados por las entidades fiscalizadas.

d.n. Días naturales.

LPN. Licitación Pública Nacional.

<sup>1</sup> En 2020 se ejercieron 47,500.2 miles de pesos integrado por un monto ejercido de obra de 32,828.9 miles de pesos y 14,671.3 miles de pesos de ajuste de costos.

<sup>2</sup> En 2020 se ejercieron 43,675.8 miles de pesos integrado por un monto ejercido de obra de 40,201.4 miles de pesos y 3,474.4 miles de pesos de ajuste de costos.

<sup>3</sup> En 2020 se ejercieron 4,519.7 miles de pesos integrado por un monto ejercido de servicios de 3,017.3 miles de pesos y 1,502.4 miles de pesos de ajuste de costos.

<sup>4</sup> En 2020 se ejercieron 6,920.9 miles de pesos integrado por un monto ejercido de servicios de 5,048.8 miles de pesos y 1,872.1 miles de pesos de ajuste de costos.

<sup>5</sup> En 2020 se ejercieron 357,861.5 miles de pesos integrado por un monto ejercido de obra de 245,110.0 miles de pesos y 112,751.5 miles de pesos de ajuste de costos.

<sup>6</sup> En 2020 se ejercieron 29,769.4 miles de pesos integrado por un monto ejercido de servicios de 17,027.8 miles de pesos y 12,741.6 miles de pesos de ajuste de costos.

\* Si bien se reporta el plazo que aparece consignado en el convenio revisado, en el cálculo del caso señalado, el periodo de ejecución considerado arroja un día natural adicional.

\*\*Si bien se reporta el plazo que aparece consignado en el convenio revisado, en el cálculo del caso señalado, el periodo de ejecución considerado arroja un día natural menor.

## Evaluación del Control Interno

Con base en el análisis de la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, efectuado mediante procedimientos de auditoría, así como la aplicación de cuestionarios de control interno a las unidades administrativas que intervinieron en los procesos de presupuestación, ejecución y pago del proyecto sujeto de revisión, se evaluaron los mecanismos de control implementados, con el fin de establecer si son suficientes para el cumplimiento de los objetivos, así como determinar el alcance y muestra de la revisión practicada.

### Resultados

1. En la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-04-17 se observó que la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) por conducto de su residencia de obra, autorizó y la supervisión externa validó pagos con recursos del ejercicio de 2020, por un monto de 16,701.7 miles de pesos; el cual está integrado en tres conceptos no previstos en el catálogo original de la forma siguiente: 12,935.1 miles de pesos en el núm. 514, "Fabricado, suministro y colocación de ancla de presfuerzo..."; 2,801.1 miles de pesos en el núm. 515, "Suministro e inyección de lechada..."; y 965.5 miles de pesos en el núm. 514-A, "Extracciones de núcleos en trabe de reparto y en escamas...", pagados en la estimación núm. 36 con periodo de ejecución del 1 al 29 de febrero de 2020, sin considerar que dichos trabajos se derivaron de la incorrecta ejecución de las anclas en el Muro de Tierra Armada en el frente núm. 2 por parte de la contratista y por lo cual los gastos tenían que haberse realizado a su cargo, toda vez que la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto en su informe núm. IN-TMT-03-4.5-074 del 30 de septiembre de 2020 señaló que se presentaron "...errores en la elección del tipo de anclaje, a cargo de la Constructora y fallas en el tensado de algunas anclas comportaron la anulación de parte de ellas y su sustitución por otras nuevas", y que en la colocación de anclas nuevas "...No se llevó a cabo la prueba de carga" y "...no se hizo la revisión de los anclajes instalados en las vigas de la otra mitad del muro, comprendida entre los cadenamientos 0+000 y 0+674.5".(sic) Adicionalmente, no se cuenta con las pruebas de resistencia a la tensión establecidas en la norma N-CTR-CAR-1-01-016/00 ni con el análisis y diagnóstico que efectuó la empresa proyectista para conocer el comportamiento de los anclajes instalados, por lo que conforme a dichos argumentos no se garantiza la seguridad estructural y la estabilidad del Muro de Tierra Armada ni se cuenta con el programa de atención a los comentarios presentados por la empresa encargada de la asesoría del proyecto, con lo anterior la entidad fiscalizada contravino los artículos 113 fracciones I, II, VI, VII, IX y XIV, 115, fracciones I y X, 132, fracción IV, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; la cláusula séptima contractual y la norma N-CTR-CAR-1-01-016/00.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 10 de diciembre de 2021 formalizada con el acta núm. 003/CP2020, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 5.1.203.012 de fecha 10 de enero de 2022, remitió copia

del oficio núm. 4.3.0.2.-005/2022 de la misma fecha, con el cual la Dirección de Tarifas de la Dirección Ejecutiva de Regulación Económica de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la SICT proporcionó un informe circunstanciado elaborado por la residencia de obra, mediante el cual informó que la contratista ejecutó los trabajos de las anclas en el frente núm. 2 conforme a lo indicado en el documento denominado “Justificación técnica” elaborado por un perito responsable de obra en junio de 2018 con el fin de dar respuesta a lo señalado por la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto, respecto a los errores en elección de anclajes y fallas en el tensado y en el cual se concluyó que *“aumentar el factor de seguridad y reducir los desplazamientos durante la etapa de la construcción del muro, dicho mejoramiento de suelo abate los mecanismos de falla y controla las deformaciones verticales y horizontales en las zonas más desfavorables del muro”,* por lo que *“...es idónea para su ejecución; se garantiza la estabilidad externa e interna, se incrementa la seguridad del comportamiento estructural del muro y se disminuye el tiempo de ejecución de los trabajos...”*.(sic)

Adicionalmente, se señaló que la supervisión externa en su análisis núm. AYE-TIMT-SCT-185-20 del 11 de marzo de 2020, dio respuesta a las observaciones de la proyectista relacionadas con los trabajos de colocación y ajuste de carga en los anclajes, indicando los cadenamientos en los cuales el laboratorio de calidad de la supervisión externa tomó las muestras del concreto inyectado en las anclas, asimismo, se proporcionó copia de los resultados de la resistencia a la compresión del concreto inyectado, de los registros del destensado de anclas y de la revisión de presión de tensado; y por último, la entidad fiscalizada proporcionó copia del informe núm. 841.02/044/21 de octubre 2021 elaborado por personal de la Comisión Federal de Electricidad (CFE), con el cual se concluye que no existen fundamentos desfavorables que pongan en riesgo la seguridad de la estructura, personal y tránsito, con las condiciones de carga actuales, e informó que las pruebas de carga se entregaron a la ASF como soporte de pago de la estimación núm. 36 con periodo de ejecución del 1 al 29 de febrero de 2020.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que persiste el resultado, debido a que aun cuando se proporcionó el informe núm. 841.02/044/21 de octubre 2021 elaborado por personal de la Comisión Federal de Electricidad (CFE), con el cual se concluye que no existen fundamentos desfavorables que pongan en riesgo la seguridad de la estructura, personal y tránsito, con las condiciones de carga actuales; no proporcionó la documentación que desacredite lo señalado por la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto en su informe núm. IN-TMT-03-4.5-074 del 30 de septiembre de 2020, ni que se haya dado el cumplimiento correspondiente a lo manifestado en el documento denominado “Justificación técnica” elaborado por un perito responsable de obra. Por otra parte, la entidad fiscalizada proporcionó copia de las pruebas de compresión al concreto inyectado, no obstante, la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto señaló que no se llevaron a cabo las pruebas de carga correspondientes ni se realizaron las pruebas de resistencia a la tensión establecidas en la norma N-CTR-CAR-1-01-016/00, asimismo, conviene mencionar que la entidad fiscalizada informó que mediante la estimación núm. 36 con periodo de ejecución del 1 al 29 de febrero de 2020 se entregaron a la ASF las pruebas de

carga, sin embargo, sólo se entregó el registro del volumen de concreto utilizado para la inyección de los anclajes, por lo anteriormente señalado persiste el importe observado de 16,701.7 miles de pesos.

#### 2020-0-09100-22-0359-06-001 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 16,701,678.69 pesos (dieciséis millones setecientos un mil seiscientos setenta y ocho pesos 69/100 M.N.), por el pago de este importe, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación; el cual está integrado en tres conceptos no previstos en el catálogo original de la forma siguiente: 12,935,118.19 pesos (doce millones novecientos treinta y cinco mil ciento dieciocho pesos 19/100 M.N.) en el núm. 514, "Fabricado, suministro y colocación de ancla de presfuerzo"; 2,801,056.50 pesos (dos millones ochocientos un mil cincuenta y seis pesos 50/100 M.N.) en el núm. 515, "Suministro e inyección de lechada..."; y 965,504.00 pesos (novecientos sesenta y cinco mil quinientos cuatro pesos 00/100 M.N.) en el núm. 514-A, "Extracciones de núcleos en trabe de reparto y en escamas", pagados en la estimación núm. 36 con periodo de ejecución del 1 al 29 de febrero de 2020, debido a que dichos trabajos se derivaron de la incorrecta ejecución de las anclas en el Muro de Tierra Armada en el frente núm. 2 por parte de la contratista y por lo cual los gastos tenían que haberse realizado a su cargo, toda vez que la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto en su informe núm. IN-TMT-03-4.5-074 del 30 de septiembre de 2020 señaló que se presentaron "...errores en la elección del tipo de anclaje, a cargo de la Constructora y fallas en el tensado de algunas anclas comportaron la anulación de parte de ellas y su sustitución por otras nuevas", y que en la colocación de anclas nuevas "...No se llevó a cabo la prueba de carga" y "...no se hizo la revisión de los anclajes instalados en las vigas de la otra mitad del muro, comprendida entre los cadenamientos 0+000 y 0+674.5".(sic) Adicionalmente, no se cuenta con las pruebas de resistencia a la tensión establecidas en la norma N-CTR-CAR-1-01-016/00 ni con el análisis y diagnóstico que efectuó la empresa proyectista para conocer el comportamiento de los anclajes instalados, por lo que conforme a dichos argumentos no se garantiza la seguridad estructural y la estabilidad del Muro de Tierra Armada ni se cuenta con el programa de atención a los comentarios presentados por la empresa encargada de la asesoría del proyecto; recursos que se ejercieron con cargo al contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-04-17 que tuvo por objeto la construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 2, 4, 5 y 7, del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto Integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano México-Toluca", en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I, II, VI, VII, IX y XIV, 115, fracciones I y X, y 132, fracción IV; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III y de la cláusula séptima del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-04-17 y la norma N-CTR-CAR-1-01-016/00.

---

## Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

2. En la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-04-17 se observó que la entonces SCT, ahora SICT, recibió los trabajos de la contratista el 14 de agosto de 2020 mediante el Acta de Entrega-Recepción, no obstante que presentaban deficiencias y no conformidades detectadas por parte de la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto, además de que tampoco se proporcionó la evidencia documental que acredite que se dio atención al “Listado de actividades pendientes por frente de trabajo” incluido en el Acta de Verificación de Terminación del 26 de marzo de 2020; asimismo, cabe señalar que mediante el Acta Administrativa Circunstanciada de Auditoría núm. 002/CP2020 del 29 de octubre de 2021 se solicitó a la entidad fiscalizada el programa de actividades para dar atención a las deficiencias y detalles detectados, sin que se proporcionara documentación al respecto; por otra parte, también se le requirió que informara sobre la atención a las no conformidades, por lo que, en respuesta proporcionó el oficio núm. 4.3.0.2.-244/2021 del 8 de noviembre de 2021, mediante el cual entregó el listado con 11 no conformidades e indicó que se encuentran en proceso de ser atendidas. También es importante mencionar que el 14 de agosto de 2021 venció el plazo establecido en la fianza de vicios ocultos del contrato en particular. Lo anterior contravino los artículos 66, párrafo primero, 67 y 68 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y la cláusula décima contractual.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 10 de diciembre de 2021 formalizada con el acta núm. 003/CP2020, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 5.1.203.012 de fecha 10 de enero de 2022, proporcionó copia del oficio núm. 4.3.0.2.-005/2022 de la misma fecha, con el cual la Dirección de Tarifas de la Dirección Ejecutiva de Regulación Económica de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la SICT remitió un informe circunstanciado elaborado por la residencia de obra, mediante el cual proporcionó copia de la minuta de trabajo núm. 1014 del 13 de agosto de 2020 formalizada entre personal de la residencia de obra y de la supervisión externa, e indicó que con dicha minuta se comprueba la atención al “Listado de actividades pendientes por frente de trabajo” incluido en el Acta de Verificación de Terminación del 26 de marzo de 2020, asimismo, se indicó que se entrega copia de la documentación con la cual se comprueba la solventación de las 11 no conformidades presentadas por la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto; además, informó que mediante el oficio núm. 4.3.1.4.2.0.2/F2,4,5y7/524/2021 del 13 de agosto de 2021 la residencia de obra instruyó a la contratista mantener la fianza vigente hasta mayo de 2022, en función de que aún se continuaba con el monitoreo de la estabilidad del muro mecánicamente estabilizado en el frente núm. 2, y proporcionó copia del informe núm. 841.02/044/21 de octubre 2021 elaborado por personal de la Comisión Federal de Electricidad (CFE).

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que se atiende parcialmente el

resultado, debido a que con la minuta de trabajo núm. 1014 del 13 de agosto de 2020 formalizada entre personal de la residencia de obra y de la supervisión externa se acreditó que la contratista dio atención al “Listado de actividades pendientes por frente de trabajo” incluido en el Acta de Verificación de Terminación del 26 de marzo de 2020; sin embargo, no se comprobó la atención a las 11 no conformidades emitidas por la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto, toda vez que la documentación proporcionada fue elaborada por la contratista sin que se cuente con la aprobación de la entidad fiscalizada y la cual tiene fecha anterior a la notificación de las 11 no conformidades por parte de la asesora de proyecto, adicionalmente, mediante el Acta Administrativa Circunstanciada de Auditoría núm. 002/CP2020 del 29 de octubre de 2021 se solicitó a la entidad fiscalizada que informara sobre la atención de dichas no conformidades, por lo que, en respuesta se indicó que se encontraban en proceso de ser atendidas. Por otra parte, en lo que respecta a la fianza de vicios ocultos la entidad fiscalizada indicó que la residencia de obra instruyó a la contratista mantener la fianza vigente hasta mayo de 2022, no obstante, sólo se proporcionó la fianza que tuvo vigencia al 14 de agosto de 2021.

2020-9-09112-22-0359-08-001                    **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, recibieron los trabajos de la contratista el 14 de agosto de 2020 mediante el Acta de Entrega-Recepción, no obstante que presentaban no conformidades detectadas por parte de la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto; asimismo, cabe señalar que mediante el Acta Administrativa Circunstanciada de Auditoría núm. 002/CP2020 del 29 de octubre de 2021 se solicitó a la entidad fiscalizada el programa de actividades para dar atención a las no conformidades, por lo que, en respuesta proporcionó el oficio núm. 4.3.0.2.-244/2021 del 8 de noviembre de 2021, mediante el cual entregó el listado con 11 no conformidades e indicó que se encuentran en proceso de ser atendidas. También es importante mencionar que el 14 de agosto de 2021 venció el plazo establecido en la fianza de vicios ocultos del contrato en particular, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 66, párrafo primero, 67 y 68 y de la cláusula décima del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-04-17.

**3.** En la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17 se observó que la entonces SCT, ahora SICT, por conducto de su residencia de obra, autorizó y la supervisión externa validó pagos con recursos del ejercicio de 2020 por un monto de 2,270.2 miles de pesos; dicho importe se desglosa en dos conceptos no previstos en el catálogo original de la manera siguiente: 643.4 miles de pesos en el núm. EXT-051, “Carga, transporte, descarga y ensamble de puente peatonal...” y 1,626.8 miles de pesos en el núm. EXT-055, “Suministro y aplicación de primario, acabado intermedio y acabado final en puente peatonal...”, en las estimaciones núms. 17 EXT y 18 EXT, con periodos

de ejecución comprendidos del 1 de febrero al 31 de marzo de 2020, sin considerar que la estructura de la pasarela peatonal del frente núm. 4 “casetas” presenta deficiencias en las soldaduras, además de que existen actividades pendientes de realizar correspondientes a juntas constructivas y drenaje; lo anterior se corroboró en la visita realizada al sitio de los trabajos de manera conjunta entre personal de la residencia de obra y de la ASF el 29 de octubre de 2021; además de que la proyectista mediante el escrito núm. TITM-O3-IN-SRVDC-000-1846-001-004 de agosto de 2020 presentó un registro de las deficiencias detectadas en la pasarela peatonal de entre las cuales destacan las siguientes: *“Daños en el material por manipulación incorrecta o golpes”, “Corte o preparación de bordes deficientes”, “Empalmes en elementos no autorizados” y “Defectos o daños en el sistema anticorrosión...”*(sic); además de soldaduras irregulares, con socavaciones, poros, traslapes, discontinuidades y extremos deficientes, incompletas, deficiente y con falta de penetración de los elementos correspondientes, entre otros, indicando en la mayoría de las incidencias que representan *“...una deficiencia grave de ejecución que compromete la integridad...”*(sic). Por otra parte, cabe señalar que la supervisión externa informó en sus reportes de marzo, abril, agosto y septiembre de 2020, que existen deficiencias en las soldaduras de la armadura y en la soldadura para la colocación de pernos de la losacero; y por último conviene señalar que a la fecha de la revisión (noviembre de 2021) la entidad fiscalizada no había presentado un programa de atención a lo antes descrito ni se cuenta con la información que garantice la estabilidad y seguridad estructural de los trabajos realizados, por lo anterior la entidad fiscalizada contravino los artículos 69, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 113, fracciones I, II, VI, VII, IX y XIV, 115 fracciones I y X, del Reglamento 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 la cláusula sexta contractual.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 10 de diciembre de 2021 formalizada con el acta núm. 003/CP2020, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 5.1.203.012 de fecha 10 de enero de 2022, proporcionó copia del oficio núm. 4.3.0.2.-005/2022 de la misma fecha, con el cual la Dirección de Tarifas de la Dirección Ejecutiva de Regulación Económica de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la SICT proporcionó un informe circunstanciado elaborado por la residencia de obra, mediante el cual indicó que el puente peatonal se encuentra en operación y que a la fecha de la visita del personal auditor los trabajos presentaban daños por vandalismo, paso de peatones y condiciones climáticas, sumado a que se realizaron trabajos adicionales de colocación de luminarias y de conexión en el barandal metálico en los cuales se generaron daños, por lo que hasta que sean reparados se reconocerá el pago de esos trabajos a la contratista; además, se indicó que las deficiencias presentadas en las soldaduras identificadas por la proyectista y la supervisión externa ya fueron atendidas y verificadas por esa misma empresa de supervisión mediante las minutas de campo núms. 1089, 1129, 1135, 1136, 1142 y 1154, de fechas 23 de diciembre de 2019, 3, 9, 11, 19 de marzo y 12 de junio de 2020, respectivamente; por otra parte, se señaló que si bien es cierto que los trabajos de drenaje y de las juntas constructivas forman parte de las actividades para la liberación y recepción del frente de trabajo, estos no se han pagado a la contratista; y por último, se

informó que de la revisión a las deficiencias identificadas por la empresa proyectista, no se identificó que se señalaran que tales deficiencias comprometan la integridad de la estructura.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada la ASF determinó que persiste el resultado, debido a que para acreditar la solventación a las deficiencias presentadas en las soldaduras identificadas por la proyectista y la supervisión externa, se proporcionó copia de las minutas de campo núms. 1089, 1129, 1135, 1136, 1142 y 1154, de fechas 23 de diciembre de 2019, 3, 9, 11, 19 de marzo y 12 de junio de 2020, respectivamente, sin embargo, dichas minutas presentan fechas previas al escrito de la proyectista núm. TITM-O3-IN-SRVDC-000-1846-001-004 de agosto de 2020, asimismo, la entidad fiscalizada señaló que la contratista dañó los trabajos de la pasarela peatonal en el proceso de ejecución de trabajos adicionales por la colocación de luminarias y de conexión en el barandal metálico, sin que se haya proporcionado la documentación que acredite su atención correspondiente, además de que en la visita realizada al sitio de los trabajos de manera conjunta entre personal de la residencia de obra y de la ASF el 29 de noviembre de 2021, se corroboraron las deficiencias en las soldaduras de dicha estructura.

Por otra parte, la entidad fiscalizada no justificó los motivos por los cuales la pasarela peatonal se encuentra en operación, ya que los trabajos de drenaje y de las juntas constructivas no están ejecutados y los cuales forman parte de las actividades para la liberación y recepción del frente de trabajo. Además, se hace la aclaración que en el escrito núm. TITM-O3-IN-SRVDC-000-1846-001-004 de agosto de 2020, la proyectista incluyó al pie de las diversas fotografías de las soldaduras irregulares, con socavaciones, poros, traslapes, discontinuidades y extremos deficientes, incompletas, deficiente y con falta de penetración de los elementos correspondientes, entre otros, indicando en la mayoría de las incidencias que representan *"...una deficiencia grave de ejecución que compromete la integridad..."*(sic); y por último, conveniente mencionar que no se proporcionó la documentación que garantice la estabilidad y seguridad estructural de los trabajos realizados, por lo que persiste el importe observado por un monto de 2,270.2 miles de pesos.

#### 2020-0-09100-22-0359-06-002 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 2,270,215.51 pesos (dos millones doscientos setenta mil doscientos quince pesos 51/100 M.N.), por el pago de ese importe, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación; dicho importe se desglosa en dos conceptos no previstos en el catálogo original de la manera siguiente: 643,374.10 pesos (seiscientos cuarenta y tres mil trescientos setenta y cuatro pesos 10/100 M.N.) en el núm. EXT-051, "Carga, transporte, descarga y ensamble de puente peatonal...", y 1,626,841.41 pesos (un millón seiscientos veintiséis mil ochocientos cuarenta y un pesos 41/100 M.N.) en el núm. EXT-055, "Suministro y aplicación de primario, acabado intermedio y acabado final en puente peatonal...", en las estimaciones núms. 17 EXT y 18 EXT, con periodos de ejecución comprendidos del 1 de febrero al 31 de marzo de 2020, debido a que la estructura de la pasarela peatonal del frente núm. 4 "casetas" presenta deficiencias en las soldaduras, además de que existen actividades pendientes de realizar correspondientes a juntas constructivas y drenaje; lo anterior se



corroboró en la visita realizada al sitio de los trabajos de manera conjunta entre personal de la residencia de obra y de la ASF el 29 de octubre de 2021; además de que la proyectista mediante el escrito núm. TITM-O3-IN-SRVDC-000-1846-001-004 de agosto de 2020 presentó un registro de las deficiencias detectadas en la pasarela peatonal de entre las cuales destacan las siguientes: "Daños en el material por manipulación incorrecta o golpes", "Corte o preparación de bordes deficientes", "Empalmes en elementos no autorizados" y "Defectos o daños en el sistema anticorrosión..."(sic); además de soldaduras irregulares, con socavaciones, poros, traslapes, discontinuidades y extremos deficientes, incompletas, deficiente y con falta de penetración de los elementos correspondientes, entre otros, indicando en la mayoría de las incidencias que representan "...una deficiencia grave de ejecución que compromete la integridad..."(sic). Por otra parte, cabe señalar que la supervisión externa informó en sus reportes de marzo, abril, agosto y septiembre de 2020, que existen deficiencias en las soldaduras de la armadura y en la soldadura para la colocación de pernos de la losacero; y por último conviene señalar que a la fecha de la revisión (noviembre de 2021) la entidad fiscalizada no ha presentado un programa de atención a lo antes descrito ni se cuenta con la información que garantice la estabilidad y seguridad estructural de los trabajos realizados; recursos que se ejercieron con cargo al contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17 que tiene por objeto la construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano México-Toluca", en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 69; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I, II, VI, VII, IX y XIV, y 115, fracciones I y X; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III y de la cláusula sexta del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17.

#### **Causa Raíz Probable de la Irregularidad**

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

4. En la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17 se observó que la entonces SCT, ahora SICT, por conducto de su residencia de obra, autorizó y la supervisión externa validó pagos con recursos del ejercicio de 2020 por un monto de 1,059.1 miles de pesos en el concepto no previsto en el catálogo original núm. EXT-052, "Carga, traslado y montaje de puente peatonal...", en la estimación núm. 18 EXT, con periodo de ejecución comprendido del 1 al 31 de marzo de 2020, sin verificar que en la integración del precio unitario, no se justificaron los costos de los tiempos de maquinaria en reserva en los equipos núms. EQA-3656 "Grúa PHMod T-75 Montada Hidráulica", EQTRC1 "Tractocamión 50 ton", EQMEJ1 "Plataforma multiejes autopropulsado" y EQGR500 "Grúa MCA DEMAG de 500 ton", toda vez que los tiempos en reserva debieron ser requeridos por orden expresa de la dependencia para enfrentar eventualidades de seguridad o emergencias, lo cual no ocurrió, por lo que representa un cargo que no debió considerarse durante la ejecución de los trabajos; asimismo, también se consideró el equipo

núm. EQPLAT “Plataforma elevadora”, tanto en tiempo activo como en reserva, sin embargo, en el reporte fotográfico que acompaña los números generadores del concepto, así como en el reporte de la supervisión externa de marzo de 2020, no se comprobó la utilización de dicho equipo, ya que únicamente se pudo verificar el uso de andamios; por lo anterior, la ASF realizó el ajuste al precio unitario y determinó un precio unitario de \$110,791.14 en lugar de los \$375,569.50 pagados por la entidad fiscalizada y al multiplicar la diferencia de \$264,778.36 por las 4 piezas autorizadas y validadas, se determinó el importe observado, por lo que se contravinieron los artículos 107, fracción II, 113, fracciones I y VI, 115, fracción XIII, y 210, fracción II, del Reglamento 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 cláusula sexta contractual.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 10 de diciembre de 2021 formalizada con el acta núm. 003/CP2020, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 5.1.203.012 de fecha 10 de enero de 2022, proporcionó copia del oficio núm. 4.3.0.2.-005/2022 de la misma fecha, con el cual la Dirección de Tarifas de la Dirección Ejecutiva de Regulación Económica de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la SICT proporcionó un informe circunstanciado elaborado por la residencia de obra, mediante el cual informó que la plataforma de elevación fue ocupada para los ascensos del personal maniobrista durante la ejecución de los trabajos y anexó un reporte fotográfico para su comprobación; además, se informó que mediante el oficio núm. 4.3.1.4.2.0.2/F1y9/092/2020 del 20 de febrero de 2020 el residente de obra instruyó a la contratista incluir el cobro por tiempos en reserva de la maquinaria para el montaje de la estructura de la pasarela, con el motivo de atender la solicitud requerida por la empresa concesionada de no retirar la maquinaria los días 12 y 13 de marzo de 2020 del frente de obra, aun cuando sólo tuviera un horario de trabajo de 10 pm a 5 am, lo anterior como quedó reflejado en la minuta de campo núm. 1099 del 3 de enero de 2020.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada, la ASF determinó que se atiende parcialmente la observación, debido a que la entidad fiscalizada proporcionó copia del oficio núm. 4.3.1.4.2.0.2/F1y9/092/2020 del 20 de febrero de 2020 y de la minuta de campo núm. 1099 del 3 de enero de 2020, con los cuales se acredita que la residencia de obra instruyó a la contratista incluir los tiempos en reserva, motivado por la solicitud de la empresa concesionaria de la autopista, por lo que se justifican 17 de las 48 horas consideradas por la contratista en el análisis del precio unitario para los tiempos en reserva, siendo que el montaje de la pasarela se ejecutó los días 12 y 13 de marzo de 2020, con un horario de entre 10 pm a 5 am, tal y como se indica en la minuta señalada, en la cual se acordó el tiempo de la duración del montaje y se aclaró que todo el tiempo excedente sería indemnizado por la contratista, por lo anteriormente señalado se justificó un importe de 350.2 miles de pesos; por otra parte, con lo que respecta a la plataforma elevadora, la entidad fiscalizada argumentó que fue usada para el ascenso del personal maniobrista y proporcionó el reporte fotográfico para su comprobación; sin embargo, en el reporte de la supervisión externa de los días 12 y 13 de marzo de 2020 se constató el uso de andamios para el ascenso del personal durante el horario del montaje, por lo anterior, la ASF realizó las adecuaciones correspondientes y se obtuvo un precio unitario de \$198,336.28 en

lugar de los \$375,569.50 pagados por la entidad fiscalizada y al multiplicar la diferencia de \$177,233.22 por las 4 piezas autorizadas y validadas, se determinó un nuevo importe de 708.9 miles de pesos.

#### 2020-0-09100-22-0359-06-003 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 708,932.88 pesos (setecientos ocho mil novecientos treinta y dos pesos 88/100 M.N.), por el pago de ese importe, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. EXT-052, "Carga, traslado y montaje de puente peatonal", en la estimación núm. 18 EXT, con periodo de ejecución comprendido del 1 al 31 de marzo de 2020, debido a que en la integración del precio unitario, se acreditaron parcialmente los costos de los tiempos de maquinaria en reserva en los equipos núms. EQA-3656 "Grúa PHMod T-75 Montada Hidráulica", EQTRC1 "Tractocamión 50 ton", EQMEJ1 "Plataforma multitejes autopropulsado" y EQGR500 "Grúa MCA DEMAG de 500 ton", toda vez que los tiempos en reserva debieron ser requeridos por orden expresa de la dependencia para enfrentar eventualidades de seguridad o emergencias, lo cual no ocurrió en su totalidad, por lo que representa un cargo que debió considerarse parcialmente durante la ejecución de los trabajos; asimismo, también se consideró el equipo núm. EQPLAT "Plataforma elevadora", tanto en tiempo activo como en reserva, sin embargo, en el reporte fotográfico que acompaña los números generadores del concepto, así como en el reporte de la supervisión externa de marzo de 2020, no se comprobó la utilización de dicho equipo, ya que únicamente se pudo verificar el uso de andamios; por lo anterior, la ASF realizó el ajuste al precio unitario y determinó un costo de \$198,336.28 en lugar de los \$375,569.50 pagados por la entidad fiscalizada y al multiplicar la diferencia de \$177,233.22 por las 4 piezas autorizadas y validadas, se determinó el importe observado; recursos que se ejercieron con cargo al contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17 que tiene por objeto la construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano México-Toluca", en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción II, 113, fracciones I y VI, 115, fracción XIII, y 210, fracción II; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III y cláusula sexta, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17.

#### **Causa Raíz Probable de la Irregularidad**

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

5. En la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17 se observó que la entonces SCT, ahora SICT, por conducto de su residencia de obra, autorizó y la supervisión externa validó pagos con recursos del ejercicio de 2020 por un monto de 6,096.2 miles de pesos en el concepto no previsto en el catálogo

original núm. EXT-079, “Seguridad armada con 4 elementos de 24x24 hrs...”, en la estimación núm. 01 EXT CONV-11, con periodo de ejecución del 1 al 31 de octubre de 2020, sin considerar que no se cuenta con el soporte de ejecución de los 156 turnos pagados a la contratista, ni con la documentación que permita verificar si los costos incluidos en la integración del precio unitario se encuentran dentro de los parámetros de mercado, ya que únicamente se entregó una cotización de julio de 2020, la cual carece de la firma correspondiente. Por lo anterior, la entidad fiscalizada contravino los artículos 107, fracciones III y IV, 113, fracciones I y VI, y 115, fracción XIII, del Reglamento 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 cláusula sexta contractual.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 10 de diciembre de 2021 formalizada con el acta núm. 003/CP2020, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 5.1.203.012 de fecha 10 de enero de 2022, proporcionó copia del oficio núm. 4.3.0.2.-005/2022 de la misma fecha, con el cual la Dirección de Tarifas de la Dirección Ejecutiva de Regulación Económica de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la SICT proporcionó un informe circunstanciado elaborado por la residencia de obra, mediante el cual proporcionó copia de los números generadores de la estimación núm. 01 EXT CONV-11, con periodo de ejecución del 1 al 31 de octubre de 2020 e informó que dichos generadores fueron conciliados y firmados para su autorización por parte de la supervisión externa verificando y sancionando las cantidades ejecutadas, asimismo, se indicó que también contienen la lista de asistencia de los 156 turnos pagados, así como el reporte fotográfico correspondiente. Por otra parte, informó que se adjuntan tres cotizaciones que sirvieron para la revisión, sanción y conciliación del valor de los insumos que integran el análisis del precio unitario.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que subsiste la observación, debido a que aun cuando se proporcionó copia de los números generadores, así como de la lista de asistencia del personal y del reporte fotográfico, los cuales fueron verificados por la supervisión externa; no se entregaron los comprobantes fiscales con los que se pueda acreditar que la contratista realizó los pagos de los servicios de seguridad, y a su vez se pueda confirmar el precio real del servicio prestado, cabe precisar que este contrato es de obra y no de servicios de seguridad, por lo que resulta necesario que la contratista compruebe el pago de los mismos, además de que el reporte fotográfico remitido tiene un periodo de ejecución de 2021 aun cuando el periodo de la estimación fue de octubre de 2020, y por último, conviene señalar que no se proporcionaron las tres cotizaciones requeridas que sirvieron para la revisión, sanción y conciliación del valor de los insumos que integran el análisis del precio unitario, por lo que persiste el importe observado por un monto de 6,096.2 miles de pesos.

#### 2020-0-09100-22-0359-06-004 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 6,096,227.14 pesos (seis millones noventa y seis mil doscientos veintisiete pesos 14/100 M.N.), por el pago de ese importe, más los intereses generados desde la fecha de pago

hasta la de su recuperación, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. EXT-079, "Seguridad armada con 4 elementos de 24x24 hrs", en la estimación núm. 01 EXT CONV-11, con periodo de ejecución del 1 al 31 de octubre de 2020, debido a que no se cuenta con los comprobantes fiscales con los que se pueda acreditar que la contratista realizó los pagos de los servicios de seguridad ni con la documentación que permita verificar si los costos incluidos en la integración del precio unitario se encuentran dentro de los parámetros de mercado, ya que únicamente se entregó una cotización de julio de 2020, la cual carece de la firma correspondiente; recursos que se ejercieron con cargo al contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17 que tiene por objeto la construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano México-Toluca", en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracciones III y IV, 113, fracciones I y VI, y 115, fracción XIII; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III y de la cláusula sexta del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17.

#### **Causa Raíz Probable de la Irregularidad**

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

6. Con la revisión del Convenio de Coordinación en materia de reasignación de recursos para cubrir el programa: "Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México", celebrado entre la entonces SCT, ahora SICT, y el Gobierno de la Ciudad de México publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 3 de septiembre de 2021, se comprobó que para el ejercicio de 2020, la SCT transfirió al Gobierno de la Ciudad de México un importe de 400,000.0 miles de pesos para la ejecución de los trabajos del mencionado proyecto; sin embargo, en los estados de cuenta de los meses de diciembre de 2020, enero, febrero y marzo de 2021 se refleja que la entidad fiscalizada, autorizó pagos por un importe de 8,360.5 miles de pesos integrados de la manera siguiente: 655.9 miles de pesos por los trabajos del "Proyecto Integral a precio alzado y tiempo determinado para la Construcción y Equipamiento del Centro de Salud T1" y "Trabajos adicionales para ejecutar la segunda Etapa de Construcción y Equipamiento del Centro de Salud T1", ubicada en la Demarcación Territorial Álvaro Obregón, sin contar con la documentación que acredite que dichas obras corresponden al objeto del programa: "Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México", ni comprobó que se haya dado cumplimiento a sus alcances, metas y objetivos; y 7,704.6 miles de pesos por los conceptos denominados "Gobierno de la Ciudad de México" y "GDF Secretaría de Finanzas TE", respecto de los cuales no se proporcionaron los soportes correspondientes que justifiquen a qué se refiere el importe transferido, en incumplimiento de los artículos 82 y 83, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; las cláusulas primera del Convenio Marco de Coordinación de acciones; y primera, segunda, cuarta y sexta del Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos, celebrados entre la entonces SCT, ahora SICT, y el Gobierno de la Ciudad de México y publicados en el Diario

Oficial de la Federación el 6 de agosto de 2014 y 3 de septiembre de 2020, respectivamente; y los Lineamientos para el ejercicio eficaz, transparente, ágil y eficiente de los recursos que transfieren las dependencias y entidades de la administración Pública Federal a las entidades federativas mediante convenios de coordinación en materia de reasignación de recursos publicados en el Diario Oficial de la Federación del 28 de marzo de 2007.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 10 de diciembre de 2021, formalizada con el acta núm. 003/CP2020, la entidad fiscalizada, con los oficios núms. SAF/SE/DGACyRC/3939/2021 y SAF/SE/DGACyRC/0003/2022 de fechas 9 de diciembre de 2021 y 3 de enero de 2022 proporcionó copia de los oficios núms. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DOC/815/2021 y CDMX/SOBSE/DGAF/DF/3083/2021 del 7 y 21 de diciembre de 2021 con los cuales la Dirección de Obra Civil de la Dirección General de Obras para el Transporte y la Dirección de Finanzas de la Dirección General de Administración y Finanzas, ambas de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México informaron que el “Proyecto Integral a precio alzado y tiempo determinado para la Construcción y Equipamiento del Centro de Salud T1” y los “Trabajos adicionales para ejecutar la segunda Etapa de Construcción y Equipamiento del Centro de Salud T1”, son obras extraordinarias de mitigación social respecto del programa “Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México”, las cuales están soportadas en el anexo 1 del Convenio de Coordinación en materia de reasignación de recursos el cual faculta a realizar obras extraordinarias, aun las de carácter social, asimismo, se señaló que durante el proceso de auditoría se entregaron los expedientes correspondientes de la ejecución de los trabajos, por lo cual, se comprueba el cumplimiento con los alcances y objetivos del programa y se justificó la erogación de los recursos asignados.

Por otra parte, con respecto al importe observado de 7,704.6 miles de pesos por los conceptos denominados “Gobierno de la Ciudad de México” y “GDF Secretaría de Finanzas TE”, la entidad fiscalizada indicó que son aportaciones realizadas bajo el concepto de “operaciones ajenas” tramitadas a la Secretaría de Administración y Finanzas y que corresponden a las deductivas que establece la normatividad vigente aplicable, y proporcionó copia de las Cuentas por Liquidar Certificadas.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que se atiende parcialmente la observación, debido a que, con respecto a los conceptos denominados “Gobierno de la Ciudad de México” y “GDF Secretaría de Finanzas TE” se comprobó mediante las Cuentas por Liquidar Certificadas, que las transferencias realizadas corresponden a deducciones por el Servicio de Vigilancia, Inspección y Control (SVIC), a la Supervisión y Revisión a Contratos de Obra Pública (SRCOP), así como sanciones efectuadas, tal y como se indica en los contratos que tuvieron vigencia en el ejercicio fiscal de 2020, con lo que se justificó un importe de 7,704.6 miles de pesos; sin embargo, no proporcionó la documentación que acredite que las obras referentes al “Proyecto Integral a precio alzado y tiempo determinado para la Construcción y Equipamiento del Centro de Salud T1” y los “Trabajos adicionales para ejecutar la segunda Etapa de Construcción y Equipamiento del Centro de Salud T1” corresponden al objeto del programa: “Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México”, por lo que no

se comprobó el cumplimiento a sus alcances, metas y objetivos, ni remitió la documentación que compruebe que las obras fueron validadas y autorizadas por la entonces SCT y por el Gobierno de la Ciudad de México para dar cumplimiento al anexo 1 del Convenio de Coordinación en materia de reasignación de recursos, por lo que persiste un importe de 655.9 miles de pesos.

#### 2020-A-09000-22-0359-06-001 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 655,933.75 pesos (seiscientos cincuenta y cinco mil novecientos treinta y tres pesos 75/100 M.N.), por el pago de ese importe, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, debido a que, con la revisión del Convenio de Coordinación en materia de reasignación de recursos para cubrir el programa: "Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México", celebrado entre la entonces SCT, ahora SICT, y el Gobierno de la Ciudad de México publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 3 de septiembre de 2021, se comprobó que para el ejercicio de 2020, la SCT transfirió al Gobierno de la Ciudad de México un importe de 400,000,000.00 pesos para la ejecución de los trabajos del mencionado proyecto; sin embargo, en el estado de cuenta del mes de enero de 2021 se refleja que la entidad fiscalizada, autorizó pagos por los trabajos del "Proyecto Integral a precio alzado y tiempo determinado para la Construcción y Equipamiento del Centro de Salud T1" y "Trabajos adicionales para ejecutar la segunda Etapa de Construcción y Equipamiento del Centro de Salud T1", ubicada en la Demarcación Territorial Álvaro Obregón, sin contar con la documentación que acredite que dichas obras corresponden al objeto del programa: "Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México", ni comprobó que se haya dado cumplimiento a sus alcances, metas y objetivos, en incumplimiento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículos 82 y 83; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III y de las cláusulas primera del Convenio Marco de Coordinación de acciones; y primera, segunda, cuarta y sexta, del Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos, celebrados entre la entonces SCT, ahora SICT, y el Gobierno de la Ciudad de México y publicados en el Diario Oficial de la Federación el 6 de agosto de 2014 y 3 de septiembre de 2020, respectivamente; y de los Lineamientos para el ejercicio eficaz, transparente, ágil y eficiente de los recursos que transfieren las dependencias y entidades de la administración Pública Federal a las entidades federativas mediante convenios de coordinación en materia de reasignación de recursos publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de marzo de 2007.

#### **Causa Raíz Probable de la Irregularidad**

Falta de autorización o justificación de las erogaciones.

7. En la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-1-043-14, se observó que el Gobierno de la Ciudad de México por conducto de su residencia de obra autorizó y la supervisión externa validó pagos con recursos del ejercicio de 2020 por un importe de 3,606.0 miles de pesos en el concepto no previsto en el

catálogo original núm. N199, “Desazolve de material húmedo, Incluye: maquinaria, mano de obra y todo lo necesario para su correcta ejecución...”, en la estimación núm. 650 extraordinaria, con periodo de ejecución del 1 al 31 de julio de 2019, sin verificar las diferencias de volúmenes pagados contra los soportados con los números generadores, debido a que al realizar la suma de los registros que se encuentran en dicha estimación se obtiene la cantidad de 15,352.00 m<sup>3</sup> lo que da una diferencia de 1,230.88 m<sup>3</sup> con la cantidad pagada de 16,582.88 m<sup>3</sup>; además, cabe mencionar que hay registros de retiro de material sin la autorización correspondiente de la supervisión externa de 8,662.00 m<sup>3</sup>, obteniendo una diferencia total de 9,892.88 m<sup>3</sup> que al multiplicarla por el precio unitario de \$364.50/m<sup>3</sup> se obtiene el importe observado y, por último, cabe señalar que no se cuenta con el reporte fotográfico correspondiente ni la evidencia de la verificación del llenado de los contenedores para acreditar los metros cúbicos pagados, en incumplimiento de los artículos 113, fracciones I, VIII y IX, 115, fracción XI, y 132, del Reglamento 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 la cláusula novena contractual.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 10 de diciembre de 2021, formalizada con el acta núm. 003/CP2020, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. SAF/SE/DGACyRC/3939/2021 del 9 de diciembre de 2021 remitió copia del oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DOC/815/2021 del 7 de diciembre de 2021 con el cual la Dirección de Obra Civil de la Dirección General de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México proporcionó copia de los registros adicionales de entrada al tiro utilizado para la disposición final del material húmedo correspondientes al concepto de desazolve, así como de la minuta de conciliación de los volúmenes de desazolve del 8 de agosto de 2019 formalizada entre personal de la contratista y de la supervisión externa, además, la entidad fiscalizada informó que el volumen total desazolvado en la presa Tacubaya fue de 52,215.87 m<sup>3</sup>, de los cuales 35,672.99 m<sup>3</sup> se pagaron en la estimación núm. 572 extraordinaria, con periodo de ejecución del 1 al 31 de mayo de 2019 y 16,582.88 m<sup>3</sup> en la estimación núm. 650 extraordinaria, con periodo de ejecución del 1 al 31 de julio de 2019.

Adicionalmente, el Gobierno de la Ciudad de México señaló que la empresa supervisora no es quien autoriza los registros al depósito, toda vez que los registros de retiro de material presentan el sello de ingreso al tiro autorizado o en su caso al depósito final, con los cuales se acreditó la entrada de los mismos; también se indicó que el método de cuantificación utilizado en la estimación se determinó atendiendo las características, complejidad y magnitud de los trabajos, y por último, proporcionó 24 fotografías y un video correspondiente a los referidos trabajos.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que se atiende parcialmente la observación, debido a que se proporcionaron los registros adicionales de la estimación núm. 650 extraordinaria con los cuales se acreditó un volumen de desazolve de 1,121.00 m<sup>3</sup> con lo que justificó un importe de 408.6 miles de pesos, sin embargo, no proporcionó los registros que acrediten un volumen de 109.88 m<sup>3</sup>; por otra parte, cabe mencionar que el Gobierno de



la Ciudad de México señaló que los registros de retiro de material presentaban el sello de ingreso al tiro autorizado o en su caso al depósito final, con el cual se acredita la entrada de los mismos; sin embargo, la supervisión externa es la responsable de verificar el control de los volúmenes de obra así como de mantener en la obra a los responsables (ingenieros o arquitectos) representantes de la empresa supervisora, con la capacidad y experiencia necesaria para vigilar, verificar y revisar las actividades señaladas como se indica en el punto 6.3, numerales 2, 3 y 5, de los términos de referencia; y finalmente, con el reporte fotográfico y el video proporcionados, no se comprueba el llenado total de los contenedores para acreditar los m<sup>3</sup> pagados por contenedor ni la capacidad de los mismos, por lo que persiste un importe de 3,197.4 miles de pesos.

#### 2020-A-09000-22-0359-06-002 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 3,197,350.26 pesos (tres millones ciento noventa y siete mil trescientos cincuenta pesos 26/100 M.N.), por el pago de ese importe, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. N199, "Desazolve de material húmedo, Incluye: maquinaria, mano de obra y todo lo necesario para su correcta ejecución", en la estimación núm. 650 extraordinaria, con periodo de ejecución del 1 al 31 de julio de 2019, por diferencias de volúmenes pagados contra los soportados con los números generadores, debido a que al realizar la suma de los registros que se encuentran en dicha estimación se obtiene la cantidad de 16,473.00 m<sup>3</sup> lo que da una diferencia de 109.88 m<sup>3</sup> con la cantidad pagada de 16,582.88 m<sup>3</sup>; además, cabe mencionar que hay registros de retiro de material sin la autorización correspondiente de la supervisión externa de 8,662.00 m<sup>3</sup>, obteniendo una diferencia total de 8,771.88 m<sup>3</sup> que al multiplicarla por el precio unitario de \$364.50 se obtiene el importe observado y, por último, cabe señalar que no se cuenta con el reporte fotográfico correspondiente ni la evidencia de la verificación del llenado de los contenedores para acreditar los metros cúbicos pagados; recursos que se ejercieron con cargo al contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-1-043-14 que tiene por objeto los trabajos de construcción y obras complementarias del Tramo 3 para el viaducto elevado del Tren Interurbano Toluca-Valle de México; incluye dos estaciones de pasajeros: Santa Fe y Observatorio; y dos viaductos singulares: Santa Fe y Tacubaya, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I, VIII y IX, 115, fracción XI, y 132; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III y de la cláusula novena del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-1-043-14.

#### **Causa Raíz Probable de la Irregularidad**

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

**8.** En la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-1-043-14 se observó que el Gobierno de la Ciudad de México por conducto de su residencia de obra autorizó y la supervisión externa validó pagos con recursos de la

cuenta pública 2018 por un importe de 122,164.4 miles de pesos, en la estimación núm. 452 extraordinaria, con periodo de ejecución del 1 al 31 de agosto de 2018; dicho importe se desglosa en tres conceptos no previstos en el catálogo original de la manera siguiente: 58,016.0 miles de pesos en el núm. EXT-ESTMET-B01, "Suministro y Habilitado en planta de acero estructural ASTM A-709..."; 52,704.0 miles de pesos en el núm. EXT-ESTMET-B02, "Fabricación de módulos de estructuras metálicas a base acero ASTM A-709...", y 11,444.4 miles de pesos en el núm. EXT-ESTMET-B03, "Carga, Transporte, Descarga y Estiba de Estructuras metálicas...", sin verificar que dichos conceptos cumplieran con la calidad requerida en el proyecto; lo anterior se comprobó con el oficio núm. 4.3.1.-100/2020 con fecha 18 de marzo de 2020 mediante el cual la entonces SCT informó al Gobierno de la Ciudad de México que *"...la Entidad de Control Externa (UANL) detectó defectos de fabricación adicionales que incumplen la Especificación de proyecto..."*, además de que la proyectista *"...considera que realizar una correcta y efectiva reparación de la estructura no es viable y recomienda que las piezas de la Celosía Metálica 2 embarcadas a obra sin liberación de la Entidad de Control Externa (UANL) deben ser rechazadas"*. Asimismo, el Gobierno de la Ciudad de México, mediante el oficio núm. SOBSE/SI/DGOT/868/2020 con fecha 7 de octubre de 2020, indicó textualmente a la contratista que *"... esta Unidad Administrativa no aceptará una Estructura que desde su inicio se encuentre modificada..."*, y que *"...es inaceptable considerar montar una estructura que ya cuente con adaptaciones correctivas..."*, concluyendo que no será aceptada la solicitud de autorización de pruebas para 84 placas rechazadas; asimismo, se rechazó la propuesta de reforzamiento y los elementos principales de la celosía metálica 2, además, de que también señaló que *"...esta Unidad Administrativa no emitió documento alguno mediante el cual autorizará el embarque..."* de las piezas, ni una orden de trabajo, por lo que la decisión del embarque se tomó de manera unilateral por parte de la contratista.

Es conveniente señalar que la asesoría, control y seguimiento del proyecto a cargo de la SCT reportó mediante el informe núm. IN-TNT-03-4.12-076 de fecha 30 de noviembre de 2020, que las piezas suministradas para la celosía metálica 2 *"...fueron rechazadas de forma definitiva..."*; y, por último, en la visita realizada el 4 de noviembre de 2021 de manera conjunta entre personal del Gobierno de la Ciudad de México, de la supervisión externa y de la ASF al sitio de los trabajos se constató que las piezas de acero continúan almacenadas en el frente núm. 7 denominado "Hípico".

Por otra parte, mediante el Acta Administrativa Circunstanciada de Auditoría núm. 002/CP2020 del 4 de noviembre de 2021 se solicitó a la entidad fiscalizada la aclaración correspondiente sobre las piezas de acero rechazadas, por lo que, en respuesta, ésta entregó copia del reporte núm. SN-E-07-05-030/2021 de 7 de mayo 2021 elaborado por la Universidad Autónoma de Nuevo León (UANL) el cual señala acerca del estatus que guarda la estructura metálica denominada "Celosía Metálica 2" que se necesita *"...un Plan de Reparaciones aprobado por el proyectista"*; asimismo, indicó que la proyectista, junto con la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto *"...se han pronunciado al respecto, considerando rechazada la estructura..."* ya que *"...los criterios de aceptación están en las especificaciones y tendrán que cumplirse rigurosamente, por lo tanto, un plan de reparaciones no cumpliría con el total de criterios al estar rechazada la trazabilidad de los materiales utilizados..."*. Por lo anterior, la entidad fiscalizada contravino los artículos 113,

fracciones I, II, VI, VIII y IX, y 115, fracciones V, X, XI y XIII, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; la certificación de la AISC (American Institute of Steel Construction), "Quality Program, Category II, Major Steel Bridges with Fracture Critical Rating" y la cláusula novena contractual.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 10 de diciembre de 2021, formalizada con el acta núm. 003/CP2020, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. SAF/SE/DGACyRC/3939/2021 del 9 de diciembre de 2021 proporcionó copia del oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DOC/815/2021 del 7 de diciembre de 2021, con el cual la Dirección de Obra Civil de la Dirección General de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México informó que a la fecha la UANL se encuentra en proceso de análisis de la Celosía Metálica 2 para el cumplimiento de los estándares del control de calidad implementadas, ya que su contratación fue posterior al suministro, fabricación y transportación de dicha estructura metálica y una vez que la contratista presente la documentación que acredite la calidad y el cumplimiento de las especificaciones establecidas por la entidad verificadora, se procederá a continuar con los trabajos de construcción de la estructura. Por otra parte, la entidad fiscalizada señaló su inconformidad con respecto a los montos observados, debido a que se argumentó que se desconoce cuál fue el método utilizado por la ASF para su determinación, además, de que los pagos hacen referencia a la Cuenta Pública de 2018, misma que ya fue revisada y auditada, y en definitiva no hubo pronunciamiento al respecto por parte del ente fiscalizador.

Por último, el Gobierno de la Ciudad de México señaló que una vez que se cuente con el dictamen emitido por la UANL y en caso de no cumplir con los requisitos de calidad, se ordenará a la contratista la fabricación de una nueva Celosía Metálica y a su vez se procederá a la aplicación de las deductivas correspondientes, además de que el contrato aún sigue vigente y por lo que es posible llevar a cabo las acciones que sean necesarias si la contratista no cumple con los alcances pactados en el mismo.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que subsiste la observación, debido a que no se proporcionó la documentación que acredite que la Celosía Metálica 2 cumple con la calidad requerida en el proyecto, toda vez que el Gobierno de la Ciudad de México señaló que dicha estructura se encuentra en proceso de análisis por parte de la UANL y en caso de no cumplir con la calidad requerida se ordenará la fabricación de una nueva Celosía y a su vez se procederá a la aplicación de las deductivas correspondientes.

Por otra parte, por lo que se refiere a que se desconoce cuál fue el método utilizado por la ASF para la determinación del importe observado, se reitera que dicho importe resultó de la suma de los montos pagados por tres conceptos no previstos en el catálogo original referentes al suministro, fabricación y transportación de la Celosía Metálica; en razón de que dicho pago es improcedente ya que no se acreditó que los referidos conceptos cumplen con la calidad requerida en el proyecto y por último, cabe mencionar que efectivamente los pagos

corresponden al ejercicio de la Cuenta Pública de 2018, no obstante, toda la documentación que acredita el incumplimiento a la calidad requerida en el proyecto de la Celosía Metálica 2 fue generada en la Cuenta Pública de 2020, la cual constituye pruebas de inexistencia previa.

Por lo anterior, con respecto a los 122,164.4 miles de pesos pagados en 2018, se procederá en los términos del artículo 22 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

9. En la revisión del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-5-056-15 se observó que el Gobierno de la Ciudad de México, por conducto de la Dirección de Obra Civil y de la residencia de servicios, autorizaron pagos con recursos del ejercicio de 2020 por un importe de 4,845.0 miles de pesos integrado de la siguiente manera: 2,776.1 miles de pesos en las estimaciones núms. 113, 114 y 117, con periodos de ejecución comprendidos del 1 de octubre al 31 diciembre de 2019, compuesto por: 59.4 miles de pesos para el Superintendente; 414.6 miles de pesos para el Subgerente; 461.3 miles de pesos para el Jefe de Especialistas; 410.8 miles de pesos para el Profesionista de Obra; 230.7 miles de pesos para el Consultor de Precios; 46.1 miles de pesos para el Consultor Jurídico; 51.8 miles de pesos para el Subgerente de Expediente; 46.1 miles de pesos para el Consultor Contable y Administrativo; 46.1 miles de pesos para el Jefe de Especialistas de Validación Técnica-Documental; 112.9 miles de pesos para el Dibujante Especializado; 24.8 miles de pesos para los Digitalizadores; 16.9 miles de pesos para el Archivista; 321.9 miles de pesos para el Auxiliar Técnico; 123.3 miles de pesos para el Director BIM; 86.0 miles de pesos para el Coordinador BIM Arquitectura y Estructuras; 86.0 miles de pesos para el Coordinador BIM-construcción; 86.0 miles de pesos para el Coordinador BIM-MEP; y 151.4 miles de pesos para el Modelador BIM; y 2,068.9 miles de pesos en las estimaciones de ajuste de costos núms. 115, 116, 118, 119 y 120, con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de agosto al 31 de diciembre de 2019, en las categorías de Superintendente, Subgerente, Jefe de Especialistas, Profesionista de Obra, Consultor de Precios, Consultor Jurídico, Subgerente de Expediente, Consultor Contable y Administrativo, Jefe de Especialistas de Validación Técnica-Documental, Dibujante Especializado, Digitalizadores, Archivista, Auxiliar Técnico, Director BIM, Coordinador BIM Arquitectura y Estructuras, Coordinador BIM-construcción, Coordinador BIM-MEP y Modelador BIM, sin verificar que en la determinación del número de turnos considerados en las estimaciones de servicios se duplicaron los pagos de los días domingos y festivos, ya que estos rubros también están incluidos en el cálculo del factor de salario real propuesto por la empresa de servicios, por lo que se considera improcedente también su ajuste de costos, lo anterior, en incumplimiento de los artículos 113, fracciones I y IX, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; de la cláusula novena contractual y el anexo E-2a "Análisis, cálculo e integración del factor de salario real" de las bases de la Licitación Pública Nacional núm. LO-909005989-N24-2015 (909005989-DGOP-F-011-15).

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 10 de diciembre de 2021, formalizada con el acta núm. 003/CP2020, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. SAF/SE/DGACyRC/3939/2021 del 9 de diciembre de

2021 proporcionó copia del oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DOC/815/2021 del 7 de diciembre de 2021, con el cual la Dirección de Obra Civil de la Dirección General de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México informó que existe una incorrecta apreciación respecto a las cantidades cuantificadas por ese órgano fiscalizador, debido a que la unidad de pago de los precios unitarios es por turno, mismos que delimitan y determinan la calidad del trabajo y que dentro del análisis, cálculo e integración del factor de salario real de la propuesta económica de la empresa en efecto están considerados los días domingo, en términos de lo establecido en las Políticas Administrativas, Bases y Lineamientos en Materia de Obra Pública y lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; además de que la Ley Federal del Trabajo (LFT) considera como una jornada la duración de ocho horas de trabajo, por lo anterior una jornada de ocho horas es igual a un turno de cobro, por lo que debido a las necesidades de la dependencia se debió tener un horario de trabajo abierto y de lunes a sábado; asimismo, se aclara que el personal de apoyo técnico y administrativo, no laboró los días domingos y por ende tampoco se consideró para cobro, lo anterior se puede comprobar en las cédulas del concentrado de asistencia del personal y las listas de asistencia. Por otra parte, se aclara que se pagó de esa forma, debido a que el personal rebasó la jornada laboral de ocho horas diarias como se pactó en el alcance del contrato, lo que se comprueba mediante las listas de asistencia de entrada y salida y en las cédulas del concentrado de asistencia de personal, de tal manera que con dichas documentales se comprueba que se realizó únicamente el pago de conformidad con el jornal de ocho horas diarias, ya que en caso contrario se hubiera generado una solicitud de la empresa para que a su personal se le reconocieran las horas extras de trabajo por su participación fuera de la jornada establecida en su propuesta, cuyo costo sería mayor al pagado.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que subsiste la observación, ya que en las estimaciones se pagaron 30 y 31 turnos por mes con lo que se acredita la duplicidad de pago de los días domingos y festivos con el factor de salario real propuesto por el contratista en el concurso y no obstante que la entidad fiscalizada manifiesta que se reconocieron las horas adicionales al turno de ocho horas, en la convocatoria y en las bases de la Licitación Pública Nacional núm. LO-909005989-N24-2015 (909005989-DGOP-F-011-15), en el Anexo E "Requisitos económicos", en el punto E-2 Análisis, cálculo e integración del factor de salario real, la convocante señaló que el licitante deberá tomar en cuenta que el horario de trabajo será abierto, por tal motivo la empresa deberá considerar los cambios de turno respectivos por lo que no reconocerá el pago de horas extras; lo que fue ratificado en la acta de junta de aclaraciones de fecha 2 de diciembre de 2015, en la que se informó que el horario de trabajo es abierto es decir que se puede requerir de los servicios hasta por 24 horas y sin reconocer horas extras o cualquier sobrecosto adicional a los salarios; adicionalmente no informó sobre los pagos que efectuó sobre los turnos de los días festivos ni sobre los pagos efectuados a los ajustes de costos, por lo que persiste el importe observado de 4,845.0 miles de pesos.

### 2020-A-09000-22-0359-06-003 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 4,845,022.05 pesos (cuatro millones ochocientos cuarenta y cinco mil veintidós pesos 05/100 M.N.), por el pago de ese importe, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, compuesto por 2,776,135.80 pesos en las estimaciones núms. 113, 114 y 117, con periodos de ejecución comprendidos del 1 de octubre al 31 diciembre de 2019, integrado de la manera siguiente: 59,351.40 pesos para el Superintendente; 414,627.60 pesos para el Subgerente; 461,334.00 pesos para el Jefe de Especialistas; 410,845.50 pesos para el Profesionista de Obra; 230,667.00 pesos para el Consultor de Precios; 46,133.40 pesos para el Consultor Jurídico; 51,828.45 pesos para el Subgerente de Expediente; 46,133.40 pesos para el Consultor Contable y Administrativo; 46,133.40 pesos para el Jefe de Especialistas de Validación Técnica-Documental; 112,852.80 pesos para el Dibujante Especializado; 24,760.80 pesos para los Digitalizadores; 16,857.75 pesos para el Archivista; 321,890.40 pesos para el Auxiliar Técnico; 123,345.30 pesos para el Director BIM; 86,006.10 pesos para el Coordinador BIM Arquitectura y Estructuras; 86,006.10 pesos para el Coordinador BIM-construcción; 86,006.10 pesos para el Coordinador BIM-MEP; y 151,356.30 pesos para el Modelador BIM; y 2,068,886.25 pesos en las estimaciones de ajuste de costos núms. 115, 116, 118, 119 y 120, con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de agosto al 31 de diciembre de 2019, en las categorías de Superintendente, Subgerente, Jefe de Especialistas, Profesionista de Obra, Consultor de Precios, Consultor Jurídico, Subgerente de Expediente, Consultor Contable y Administrativo, Jefe de Especialistas de Validación Técnica-Documental, Dibujante Especializado, Digitalizadores, Archivista, Auxiliar Técnico, Director BIM, Coordinador BIM Arquitectura y Estructuras, Coordinador BIM-construcción, Coordinador BIM-MEP y Modelador BIM, debido a que en la determinación del número de turnos considerados en las estimaciones de servicios se duplicaron los pagos de los días domingos y festivos, ya que estos rubros también están incluidos en el cálculo del factor de salario real propuesto por la empresa de servicios, por lo que se considera improcedente también su ajuste de costos; recursos que se ejercieron con cargo al contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-5-056-15 que tuvo por objeto los servicios relacionados con la obra pública para el apoyo técnico y administrativo a las áreas responsables de la ejecución de los trabajos de la construcción y obras complementarias del Tramo 3 para el viaducto elevado del Tren Interurbano Toluca-Valle de México, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 113, fracciones I y IX; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III y de la cláusula novena del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-5-056-15 y el anexo E-2a "Análisis, cálculo e integración del factor de salario real" de las bases de Licitación Pública Nacional núm. LO-909005989-N24-2015 (909005989-DGOP-F-011-15).

### Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

**10.** En la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-1-043-14 se observó que el Gobierno de la Ciudad de México, por conducto de su residencia de obra, no realizó un adecuado control y seguimiento de la Bitácora Electrónica de Obra Pública (BEOP) en el periodo comprendido del 16 de octubre al 31 de diciembre de 2020, ya que en dicho periodo no se dieron de alta las notas correspondientes. No obstante que la entidad fiscalizada argumentó mediante el Acta Administrativa Circunstanciada de Auditoría núm. 002/CP2020 del 4 de noviembre de 2021 que debido a problemas en el sistema BEOP no se pudieron dar de alta las notas correspondientes por lo que se elaboraron de manera convencional, se requirió a la entidad fiscalizada la documentación que lo acredite, así como los oficios de aviso y autorización por parte de la Secretaría de la Función Pública, sin que se haya entregado información al respecto. Lo anterior contravino los artículos 113, fracción V, 115, fracciones IV, inciso d, VII y VIII, 122, y 125, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 10 de diciembre de 2021, formalizada con el acta núm. 003/CP2020, la entidad fiscalizada con el oficio núm. SAF/SE/DGACyRC/3939/2021 del 9 de diciembre de 2021, proporcionó copia del oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DOC/815/2021 del 7 de diciembre de 2021, con el cual la Dirección de Obra Civil de la Dirección General de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México, informó que por problemas en el sistema de la Bitácora Electrónica de Obra Pública (BEOP) no se pudieron elaborar las notas correspondientes, no obstante, la residencia de obra para actuar en apego a la normativa se ha encargado de tener los oficios correspondientes de los eventos relevantes que se han originado durante el desarrollo de los trabajos, además de realizar las acciones necesarias que se encuentran dentro de sus alcances para tener una comunicación adecuada con la contratista por medio de documentos y demás instrumentos; además, la Dirección señaló que ocurrieron pocos eventos en el periodo señalado en el presente resultado ya que fueron escasos los recursos económicos que se administraron y proporcionó copia del oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DOC/SUBOC"A2"/167/2021 de fecha del 10 de mayo de 2021 mediante el cual la Subdirección de Obra Civil "A2" notificó a la Dirección de Ingeniería de Costos y Contratos de Construcción de Obras para el Transporte que *"...con fecha 15 de octubre de 2020 se subió la última nota por parte de esta residencia derivado de fallas en la plataforma, si bien se puede acceder a ella, los menús desplegables por medio de los cuales se realizan las operaciones dentro de la plataforma no se pueden visualizar, por lo que no es posible el correcto uso de la misma al no permitir la elaboración de notas..."*(sic), por lo cual, es que se solicitó su intervención para reestablecer los mecanismos necesarios para el correcto uso del sistema, concluyendo que una vez que se subsanen las fallas, el residente de obra cargará las notas a la bitácora electrónica sin que a la fecha se tenga respuesta. Por otra parte, se informó que no se ha hecho la solicitud ante la Secretaría de la Función Pública para la elaboración de las notas de manera convencional, toda vez que

las fallas del sistema no se encuentran dentro de los supuestos que marca la normativa para tener que realizar tal solicitud.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que subsiste la observación, debido a que no obstante que se informó que por problemas en el sistema de la Bitácora Electrónica de Obra Pública (BEOP) no se pudieron elaborar las notas correspondientes y que la residencia de obra se encargó de tener los oficios correspondientes de los eventos relevantes que se han originado durante el desarrollo de los trabajos para actuar en apego a la normativa; la bitácora de obra es de carácter obligatorio y es el instrumento técnico que constituye el medio de comunicación entre las partes. Además de que con el oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DOC/SUBOC"A2"/167/2021 de fecha del 10 de mayo de 2021 se comprobó que desde el 15 de octubre de 2020 no se ha cargado nota de bitácora al sistema BEOP ni se han generado notas de manera convencional, asimismo, no se indicaron los motivos por los cuales ocho meses después de que se presentaron dichos problemas se solicitó a la Dirección de Ingeniería de Costos y Contratos de Construcción de Obras para el Transporte su intervención para reestablecer los mecanismos necesarios para el correcto uso del sistema. Por lo que se refiere a que ocurrieron pocos eventos en el periodo señalado en el presente resultado ya que fueron escasos los recursos económicos que se administraron, se hace la aclaración que en el ejercicio de 2020 el Gobierno de la Ciudad de México ejerció recursos para el contrato en particular por la cantidad de 317,233.3 miles de pesos.

2020-B-09000-22-0359-08-001                    **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que la Secretaría de la Contraloría General de la Ciudad de México o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, no realizaron un adecuado control y seguimiento de la Bitácora Electrónica de Obra Pública (BEOP) en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-1-043-14, en el periodo comprendido del 16 de octubre al 31 de diciembre de 2020, ya que en dicho periodo no se dieron de alta las notas correspondientes, aun cuando la bitácora de obra es de carácter obligatorio y es el instrumento técnico que constituye el medio de comunicación entre las partes ni comprobó que se hayan generado notas de manera convencional para dar cumplimiento a la normativa aplicable. Lo anterior se acredita con el oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DOC/SUBOC"A2"/167/2021 de fecha del 10 de mayo de 2021 mediante el cual la Subdirección de Obra Civil "A2" de la Dirección de Obra Civil de la Dirección General de Obras para el Transporte notificó a la Dirección de Ingeniería de Costos y Contratos de Construcción de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México que "...con fecha 15 de octubre de 2020 se subió la última nota por parte de esta residencia derivado de fallas en la plataforma, si bien se puede acceder a ella, los menús desplegables por medio de los cuales se realizan las operaciones dentro de la plataforma no se pueden visualizar, por lo que no es posible el correcto uso de la misma al no permitir la elaboración de notas..." (sic), además de que se



solicitó a dicha Dirección su intervención para reestablecer los mecanismos necesarios para el correcto uso del sistema, concluyendo que una vez que se subsanen las fallas, el residente de obra cargará las notas a la bitácora electrónica sin que a la fecha se tenga respuesta, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113 fracción V, 115 fracciones IV, inciso d, VII y VIII, 122 y 125.

**11.** Con la revisión al proyecto “Construir el Tren Interurbano México-Toluca, Primera Etapa” se comprobó que las entidades fiscalizadas contaron con los recursos presupuestales necesarios para la construcción de las obras, debido a que mediante el oficio núm. 5.SC.OLI.20.-008 del 9 de enero de 2020, se asignó al proyecto un presupuesto de 3,000,000.00 miles de pesos; posteriormente, se llevó a cabo una reducción al presupuesto de 1,382,366.0 miles de pesos, quedando un importe total asignado de 1,617,633.9 miles de pesos, lo cual quedó como reportado como ejercido en la Cuenta Pública 2020, por otra parte, cabe señalar que, el 18 de agosto de 2020 el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito (BANOBRAS) como Fiduciaria del Fideicomiso Público Número 1936 denominado Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) y la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) ahora Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (SICT) celebraron el convenio de transferencia de recursos económicos para dar continuidad al proyecto ferroviario por la cantidad de 3,000,000.0 miles de pesos en los que se incluyó el importe destinado para la construcción del Tramo 3.

Por otra parte, el 3 de septiembre de 2020 la entonces SCT, ahora SICT y el Gobierno de la Ciudad de México celebraron el convenio de coordinación en materia de reasignación de recursos, para el Programa: Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México, por la cantidad de 400,000.0 miles de pesos destinados a dichas obras.

#### ***Montos por Aclarar***

Se determinaron 34,475,360.28 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 11 resultados, de los cuales, en 2 no se detectaron irregularidades y los 9 restantes generaron:

2 Promociones de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria y 7 Pliegos de Observaciones.

### **Consideraciones para el seguimiento**

Los resultados, observaciones y acciones contenidos en el presente informe 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 de auditoría se encuentran sujetas al proceso de seguimiento, por lo que, debido a la información y consideraciones que en su caso proporcione la entidad fiscalizada podrán atenderse o no, solventarse o generar la acción superveniente que corresponda de conformidad con el marco jurídico que regule la materia.

### **Dictamen**

El presente dictamen se emite el 28 de enero de 2022, 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 a los “Trabajos de Construcción y Obras Complementarias del Tramo 3 de Tren Interurbano México-Toluca, en la Ciudad de México”, 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 entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y el Gobierno de la Ciudad de México cumplieron las disposiciones legales y normativas aplicables en la materia, excepto por los aspectos observados siguientes:

La entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

- Se recibieron los frentes núms. 2, 4, 5 y 7 de la contratista, no obstante, que presentaban no conformidades detectadas por la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto.

Además, se observaron pagos por un importe de 25,777.1 miles de pesos, los cuales se desglosan a continuación:

- De 16,701.7 miles de pesos, debido a que se pagaron tres conceptos no previstos en el catálogo original derivados de la incorrecta ejecución de la contratista en el concepto de anclas en el Muro de Tierra Armada.

- De 6,096.2 miles de pesos, debido a que no se cuenta con el soporte de ejecución de los turnos pagados a la contratista en el concepto núm. EXT-079, “Seguridad armada con 4 elementos de 24x24 hrs. de lunes a domingo y 1 patrulla”.
- De 2,270.2 miles de pesos, debido a que se apreciaron trabajos con deficiencias en las soldaduras de la pasarela peatonal del frente núm. 4 “casetas”, y que de acuerdo con los reportes de la proyectista se compromete la integridad de diversos elementos del puente peatonal por deficiencias de ejecución.
- De 709.0 miles de pesos, debido a que, en la integración de un concepto no previsto en el catálogo original referente a la pasarela peatonal, se acreditaron parcialmente los costos de los tiempos de maquinaria en reserva.

Gobierno de la Ciudad de México.

- No se realizó un adecuado control y seguimiento de la bitácora electrónica de obra pública.

Además, se observaron pagos por un importe de 8,698.3 miles de pesos, los cuales se desglosan a continuación:

- De 4,845.0 miles de pesos por la duplicidad del pago y de ajuste de costos de los días domingos y festivos, los cuales se encuentran contenidos en el cálculo del factor de salario real de la contratista.
- De 3,197.4 miles de pesos por diferencias de volúmenes pagados contra los soportados en los números generadores de la estimación núm. 650 extraordinaria en el concepto núm. N199, “Desazolve de material húmedo”.
- De 655.9 miles de pesos, debido a que se realizaron pagos por trabajos ejecutados en el Centro de Salud T1 en la demarcación territorial Álvaro Obregón, con recursos del programa “Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México”, sin contar con la justificación correspondiente.

***Servidores públicos que intervinieron en la auditoría:***

Director de Área

Director General

Arq. Eduardo Alejandro Pérez Ramírez

Arq. José María Noguera Solís

### *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 de los trabajos se realizó de conformidad con la legislación y normativa aplicables.
2. Verificar que la ejecución y pago de los trabajos se realizaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables.

#### *Áreas Revisadas*

La Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; y la extinta Dirección General de Obras Públicas del entonces Gobierno del Distrito Federal, ahora Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte del Gobierno de la Ciudad de México.

#### *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. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículos 82 y 83.
2. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 66, párrafo primero, 67, 68 y 69.
3. Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 107, fracciones II, III y IV, 113, fracciones I, II, V, VI, VII, VIII, IX y XIV, 115, fracciones I, IV, inciso d, VII y VIII, X, XI y XIII, 122, 125, 132, y 210, fracción II.
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: cláusulas séptima y décima del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-04-17; sexta, del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17; novena, del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-1-043-14; novena del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-5-056-15; primera del Convenio Marco de Coordinación de acciones; primera, segunda, cuarta y sexta, del Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos, celebrados entre la entonces SCT, ahora SICT, y el Gobierno de la Ciudad de México y publicados en el Diario Oficial de la Federación el 6 de agosto de 2014 y 3 de septiembre de 2020, respectivamente; los Lineamientos para el ejercicio eficaz, transparente, ágil y eficiente de los recursos que transfieren las dependencias y entidades de la administración Pública Federal a las entidades federativas mediante convenios de coordinación en materia de reasignación de recursos publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de marzo de 2007; el anexo E-2a "Análisis, cálculo e integración del factor de salario real" de las bases de Licitación Pública Nacional núm. LO-909005989-N24-2015 (909005989-DGOP-F-011-15) y la norma N-CTR-CAR-1-01-016/00.

*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.