

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Construcción de la Estación Vasco de Quiroga del Tren Interurbano México-Toluca, en la Ciudad de México

Auditoría De Cumplimiento a Inversiones Físicas: 2021-0-09100-22-0294-2022

Modalidad: Presencial

Núm. de Auditoría: 294

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 2021 considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF.

Objetivo

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

Alcance

	EGRESOS
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	208,817.7
Muestra Auditada	195,137.2
Representatividad de la Muestra	93.4%

De los 68 conceptos que comprendieron la ejecución y supervisión de la obra, por un total ejercido de 208,817.7 miles de pesos en 2021, se seleccionó para la revisión una muestra de 21 conceptos por un importe de 195,137.2 miles de pesos, que representó el 93.4% del total erogado en la cuenta pública en fiscalización, por ser los más representativos en monto y volumen, como se detalla en la tabla siguiente.

CONTRATOS Y CONCEPTOS REVISADOS

(Miles de pesos y porcentajes)

Número de contrato	Conceptos		Importes		Alcance de la revisión (%)
	Ejecutados	Seleccionados	Ejercido	Seleccionado	
DGDFM-04-21	53	6	204,417.9 ^{1/}	190,737.4 ^{1/}	93.3
DGDFM-03-21	15	15	4,399.8	4,399.8	100.0
Total	68	21	208,817.7	195,137.2	93.4

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

^{1/} Incluye 163,357.0 miles de pesos de anticipo.

El proyecto de inversión de infraestructura económica denominado “Construir el Tren Interurbano México-Toluca. Primera Etapa” contó con suficiencia presupuestal para el ejercicio fiscal de 2021 por un importe de recursos federales de 89,492.5 miles de pesos que incluyen el IVA y que fueron reportados como ejercidos en la Cuenta Pública 2021 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. 09 311 3 05 03 00 006 K0040 62601 3 1 40 13093110008.

Adicionalmente, el 14 de junio de 2021, el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito (BANOBRAS), como Fiduciaria del Fideicomiso Público núm. 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 Apoyo Financiero para el proyecto ferroviario denominado “Tren Interurbano México-Toluca” hasta por la cantidad de 3,500,000.0 miles de pesos, (en el que se incluye el monto total fiscalizado de 195,137.2 miles de pesos) y para el Ejercicio Fiscal de 2021 se tiene un importe ejercido de 208,817.7 miles de pesos, correspondiente a los dos contratos arriba mencionados.

Antecedentes

El Proyecto “Construir el Tren Interurbano México-Toluca. Primera Etapa”, se encuentra localizado en las coordenadas geográficas siguientes: inicial 19.28108, -99.697408 y final 19.39853, -99.200347, 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 en la Ciudad de Toluca el proyecto cruza por los municipios de Zinacantepec, 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 (DGDFM) de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, consideró originalmente la construcción de dos estaciones terminales, cuatro estaciones intermedias, un taller de mantenimiento y un área para cocheras.

Posteriormente, con la nueva oferta cultural que se desarrollará en la cuarta sección del Bosque de Chapultepec, se consideró la construcción de una estación adicional denominada “Vasco de Quiroga”, la cual se encuentra localizada en las coordenadas geográficas siguientes: 19.38517, -99.23630 y dará servicio a la población cercana que actualmente no cuenta con un transporte masivo de esta naturaleza.

Para efectos de la fiscalización de los recursos federales ejercidos en el proyecto durante 2021, se revisaron un contrato de obras públicas con su respectivo convenio y uno de servicios relacionados con las obras públicas, los que se describen a continuación:

CONTRATOS Y CONVENIO 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
DGDFM-04-21, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/AD. Construcción de la Estación Vasco de Quiroga del Tren Interurbano México-Toluca.	30/06/2021	WISE, S.A. de C.V.; González Soto y Asociados, S.A. de C.V.; PILOTEC, S.A. de C.V. y Grupo KOPIL, S.A. de C.V.	544,523.4	01/07/21-30/06/22 365 d.n.
Convenio núm. 1, de diferimiento por la entrega tardía del anticipo por 33 d.n., con un nuevo periodo de ejecución comprendido del 03/08/2021 al 02/08/2022. A la fecha de la revisión (julio 2022) los trabajos se encontraban en proceso de ejecución, el total pagado al 31 de diciembre del 2021 fue de 204,417.9 miles de pesos, de los cuales 41,060.9 miles de pesos corresponden al pago de obra ejercido y del anticipo por 163,357.0 miles de pesos al anticipo otorgado, con un avance físico de 11.5% y financiero de 37.4%.	05/08/2021			
			Monto Contratado	544,523.4
			Ejercido en estimaciones de obra en 2021	41,060.9 ¹
			Pendiente por erogar	503,462.5
DGDFM-03-21, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/AD. Supervisión de la construcción de la Estación Vasco de Quiroga del Tren Interurbano México-Toluca.	30/06/2021	ORVA Ingeniería, S.A. de C.V.	17,619.3	01/07/21-29/08/22 425 d.n.
A la fecha de la revisión (julio 2022) los trabajos se encontraban en proceso de ejecución, asimismo, la entidad fiscalizada informó que al 31 de diciembre del 2021 se tenía un avance físico de 35.3% y financiero de 25.0%.				
			Monto Contratado	17,619.3
			Ejercido en estimaciones de servicios en 2021	4,399.8
			Pendiente por erogar	13,219.5

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

d.n. Días naturales.

AD. Adjudicación Directa.

^{1/} En 2021 se ejercieron 204,417.9 miles de pesos, integrado por un monto ejercido de obra de 41,060.9 miles de pesos y del anticipo por 163,357.0 miles de pesos.

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 planeación, programación, presupuestación, contratación, 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 de los trabajos referentes a la Construcción de la Estación Vasco de Quiroga del Tren Interurbano México-Toluca, en la Ciudad de México se observó que la entidad fiscalizada adjudicó de manera directa dichos trabajos a una empresa que presentó el cálculo de costo por financiamiento con deficiencias, motivo por el cual declaró desierta la licitación pública nacional núm. LO-009000988-E6-2021 que le dio origen, desechando todas las propuestas presentadas por esta misma razón, incluida la de la empresa que finalmente fue adjudicada, además de que dicha empresa también participó en la elaboración del presupuesto base; y por último, conviene señalar que el monto considerado en su programa de herramienta y equipo difiere del listado de insumos. Por lo observado, la entidad fiscalizada contravino de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, los artículos 31, fracciones XXIV y XXXII, y 42, fracción VII, y del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, el artículo 216, fracción I.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 23 de agosto de 2022 formalizada con el acta núm. 004/CP2021, la Subdirección de Seguimiento de Auditorías de la Dirección de Control y Seguimiento de Auditorías de la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto (DGPOP) de la SICT, con el oficio núm. 5.1.203.339 de fecha 7 de septiembre de 2022, remitió copia de la nota informativa del 19 de agosto de 2022 y del oficio núm. 4.3.1.4.-369/2022 del 7 de septiembre de 2022, con los cuales la Dirección de Obras y Contratos de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) de la SICT informó que la citada licitación pública nacional y lo correspondiente a la adjudicación directa fueron procesos de contratación distintos y se realizaron en tiempos diferentes; asimismo, se señaló que, en la adjudicación directa del contrato se respetaron las condiciones requeridas, así como el plazo de ejecución de 12 meses, garantizando las mejores condiciones para el Estado en cumplimiento del artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), así como de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y su reglamento.

Por otra parte, se indicó que en el cálculo remitido en los papeles de trabajo por parte de la ASF sólo se contemplaron los programas de materiales, mano de obra y equipo y herramienta y faltó considerar los porcentajes de herramienta y equipo de seguridad como se indica en los artículos 207 y 209 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas (LOPSRM); y, por último, proporcionó copia del cálculo del costo por financiamiento elaborado por la contratista.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, se determinó que subsiste la observación, debido a que se proporcionó copia del cálculo del costo por financiamiento que elaboró la contratista y en el cual se puede corroborar que se consideró un plazo de ejecución de 15 semanas en lugar de los 12 meses señalados en la licitación pública nacional núm. LO-009000988-E6-2021, ahora bien, resulta conveniente señalar que en el documento remitido se aprecia que se está considerando la elaboración del finiquito en un periodo de tres semanas; sin embargo, difiere

del documento entregado inicialmente en el proceso de auditoría, además de que no se proporcionó la evidencia documental de que la entidad fiscalizada manifestara a los participantes que se tenía que considerar dicho periodo adicional. También se aclara que el cálculo remitido en los papeles de trabajo es el mismo que entregó la entidad fiscalizada en el proceso de auditoría; y por último, se informa que no se proporcionó la respuesta referente a que el monto que consideró la contratista en su programa de herramientas y equipo difiere del listado de insumos.

21-9-09112-22-0294-08-001 **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 Infraestructura, 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, adjudicaron de manera directa los trabajos referentes a la Construcción de la Estación Vasco de Quiroga del Tren Interurbano México-Toluca, en la Ciudad de México, a una empresa que presentó el cálculo de costo por financiamiento con deficiencias, motivo por el cual declaró desierta la licitación pública nacional núm. LO-009000988-E6-2021 que le dio origen, desechando todas las propuestas presentadas por esta misma razón, incluida la de la empresa que finalmente fue adjudicada, asimismo, se corroboró que en dicho cálculo la contratista consideró un plazo de ejecución de 15 semanas en lugar de los 12 meses señalados en la licitación, que se consideraron tres semanas para la elaboración del finiquito de los trabajos y que no se proporcionó la evidencia documental con la cual se acredite que la entidad fiscalizada manifestara a los participantes que se tenía que considerar dicho periodo adicional; y por último, la empresa a la cual se le adjudicó el contrato también participó en la elaboración del presupuesto base y el monto considerado en su programa de herramienta y equipo difiere del listado de insumos, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 31, fracciones XXIV y XXXII, y 42, fracción VII, y del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 216, fracción I.

2. Con la revisión de los trabajos referentes a la Construcción de la Estación Vasco de Quiroga del Tren Interurbano México-Toluca, en la Ciudad de México, se constató que la entidad fiscalizada realizó una inadecuada planeación de la obra, ya que no se cuenta con la liberación total de los derechos de vía; lo anterior, se comprobó en la visita realizada el 1 de julio de 2022 de manera conjunta al sitio de los trabajos entre personal de la SICT, de la supervisión externa y de la ASF, además de que la contratista a la cual se le adjudicaron los trabajos señaló a la residencia de obra la presencia de interferencias por cimentaciones existentes, líneas de energía e instalaciones de la Universidad de la Salud (UNISA), además de la presencia de árboles sin contar con las autorizaciones correspondientes para su derribo, lo que provocó un atraso en la ejecución de los trabajos al 31 de mayo de 2022 del 44.6%. Por lo observado, la entidad fiscalizada contravino de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, los artículos 19, párrafo segundo; y 20; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, el artículo 113, fracción III; de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, el artículo 28, fracción I; y del

contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-04-21, la cláusula cuarta.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 23 de agosto de 2022 formalizada con el acta núm. 004/CP2021, la Subdirección de Seguimiento de Auditorías de la Dirección de Control y Seguimiento de Auditorías de la DGPOP de la SICT, con el oficio núm. 5.1.203.339 de fecha 7 de septiembre de 2022, remitió copia del oficio núm. 4.3.3.1.-781/2022 del 5 de septiembre de 2022, con el cual la residencia de obra de la DGDFM de la SICT informó que la superficie en donde se construye la estación Vasco de Quiroga pertenecía a la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), así como a particulares, y que en 2016 y 2017 se adquirieron formalmente los primeros inmuebles, los cuales son los mismos que ya se tenían liberados al momento de la licitación, por lo que, cuando se llevó a cabo la segunda junta de aclaraciones, esta dependencia declaró que ya se tenía liberado el derecho de vía, conforme al artículo 19, párrafo segundo, de la LOPSRM; asimismo, se señaló que el derecho de vía necesario para la construcción de dicha estación es de 9,540.28 m², el cual incluye locales técnicos, explanada de acceso principal, escaleras de ingreso a la zona de andenes, espacio público y áreas para la Universidad de la Salud (UNISA); sin embargo, como resultado de la necesidad de contar con una zona especial asignada para la urbanización y de mejora en la zona aledaña al proyecto para el acceso peatonal, se decidió adquirir una superficie de 1,888.33 m², lo cual implicó adquirir siete predios ubicados en las calles Bandera Nacional y Serpiente, de los cuales en abril de 2022 se adquirió uno con una superficie de 513.00 m², por lo que, a la fecha, faltan seis predios que están en la etapa de negociación, los cuales se encuentran geográficamente en una zona que no afecta de ninguna manera los trabajos en la estación.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, se determinó que subsiste la observación, debido a que se informó que previamente a la licitación de los trabajos ya se tenían liberados los derechos de vía y que los seis predios que se encuentran pendientes por liberar se derivaron por la necesidad de contar con una zona especial asignada para la urbanización y de mejora en la zona aledaña al proyecto para el acceso peatonal; sin embargo, la memoria del proyecto ejecutivo de urbanización de la Estación Vasco de Quiroga fue elaborada por la proyectista en marzo de 2021 y se entregó a los participantes de la licitación pública nacional núm. LO-0090000988-E6-2021, en la cual ya se contemplaba la demolición de los siete inmuebles en los predios que mencionó la entidad fiscalizada, además de que no existe registro en bitácora de obra de alguna modificación en el proyecto ni de que se haya tomado la decisión de adquirir una superficie adicional de 1,888.33 m², y por lo que respecta a que dichos predios no afectan de ninguna manera los trabajos de la estación, se hace la aclaración de que en el informe de la supervisión externa de agosto de 2021 se señala que por la falta de liberación de los predios existe un atraso de obra. Por último, cabe aclarar que la entidad fiscalizada no proporcionó la respuesta referente a la presencia de las interferencias por cimentaciones existentes, líneas de energía, instalaciones de la UNISA, ni de las autorizaciones correspondientes para el derribo de árboles.

2021-9-09112-22-0294-08-002

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 Infraestructura, 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, realizaron una inadecuada planeación de la obra referente a la Construcción de la Estación Vasco de Quiroga del Tren Interurbano México-Toluca, en la Ciudad de México, ya que no se cuenta con la liberación total de los derechos de vía; lo anterior, se comprobó en la visita realizada el 1 de julio de 2022 de manera conjunta al sitio de los trabajos entre personal de la SICT, de la supervisión externa y de la ASF, además de que la contratista a la cual se le adjudicaron los trabajos señaló a la residencia de obra la presencia de interferencias por cimentaciones existentes, líneas de energía e instalaciones de la Universidad de la Salud (UNISA), además de la presencia de árboles sin contar con las autorizaciones correspondientes para su derribo, lo que provocó un atraso en la ejecución de los trabajos al 31 de mayo de 2022 del 44.6%, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 19, párrafo segundo, y 20; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 113, fracción III; de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, artículo 28, fracción I, y de la cláusula cuarta del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-04-21.

3. En la formalización del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-04-21 que tiene por objeto la “Construcción de la Estación Vasco de Quiroga del Tren Interurbano México-Toluca” y que fue adjudicado de manera directa se consideró el concepto núm. 1031, “Implementación y acompañamiento de Lean Construction para el proyecto de Construcción de la Estación Vasco de Quiroga, en la Ciudad de México del Tren Interurbano México-Toluca...”, el cual se refiere a un rubro de servicios y no de obra pública, por lo que dicho rubro debió haber sido considerado en el costo indirecto del contrato, o en su caso, a cargo de un contrato de servicios relacionados con las obras públicas. Por lo anterior, la entidad fiscalizada contravino del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, los artículos 190; 211, párrafo primero; y 213, fracción III, inciso a.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 23 de agosto de 2022 formalizada con el acta núm. 004/CP2021, la Subdirección de Seguimiento de Auditorías de la Dirección de Control y Seguimiento de Auditorías de la DGPOP de la SICT, con el oficio núm. 5.1.203.339 de fecha 7 de septiembre de 2022, remitió copia del oficio núm. 4.3.3.1.-781/2022 del 5 de septiembre de 2022, con el cual la residencia de obra de la DGDFM de la SICT informó que con la metodología Lean Construction en la obra de la estación Vasco de Quiroga se pudo resolver la problemática que se tenía en el acceso de camiones de materiales con personal de la UNISA, además de notificar las interferencias que se encontraban en el derecho de vía para la ejecución de los trabajos en el proyecto; asimismo, se pudieron medir los tiempos contributivos y no contributivos

para conseguir las mejoras en la eficiencia de los trabajos que se realizan, entre otros beneficios. Adicionalmente, la entidad fiscalizada señaló que el informe final entregado por la contratista para este concepto es el reporte mensual que se realiza mes a mes y el cual está conformado por cuatro o cinco reportes semanales, que incluyen un reporte de actividades de las semanas, observaciones sobre el avance del proyecto a la fecha, porcentajes del plan completado semanal, causas de no cumplimiento, actividades por realizar el siguiente mes y la planificación semanal.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, se determinó que subsiste la observación, debido a que aun cuando la entidad fiscalizada informó sobre los beneficios que se obtuvieron con la metodología Lean Construction, así como el contenido del informe final, no señaló los motivos por los cuales se incluyó un concepto de servicios en el catálogo de conceptos de un contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado, por lo que dicho concepto debió haber sido considerado en el costo indirecto del contrato, o en su caso, a cargo de un contrato de servicios relacionados con la obra pública.

2021-9-09112-22-0294-08-003 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 Infraestructura, 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, consideraron el concepto núm. 1031, "Implementación y acompañamiento de Lean Construction para el proyecto de Construcción de la Estación Vasco de Quiroga, en la Ciudad de México del Tren Interurbano México-Toluca...", en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-04-21 que tiene por objeto la "Construcción de la Estación Vasco de Quiroga del Tren Interurbano México-Toluca", el cual se refiere a un rubro de servicios y no de obra pública, por lo que dicho rubro debió haber sido considerado en el costo indirecto del contrato, o en su caso, a cargo de un contrato de servicios relacionados con la obra pública, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 190, 211, párrafo primero, y 213, fracción III, inciso a.

4. En la revisión al contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-03-21 se observó que la entidad fiscalizada, por conducto de su residencia de servicios, autorizó pagos en exceso con recursos del ejercicio de 2021, por un importe de 621.1 miles de pesos, integrados por siete conceptos del catálogo original de la manera siguiente: 186.6 miles de pesos en el núm. 2.1, "Supervisión en el sitio de los trabajos..."; 18.7 miles de pesos en el núm. 2.2, "Bitácora de obra..."; 41.9 miles de pesos en el núm. 2.3 "Juntas de trabajo semanales..."; 25.7 miles de pesos en el núm. 2.4, "Seguridad e Higiene..."; 76.6 miles de pesos en el núm. 2.9, "Control de cantidades de obra..."; 109.0 miles de pesos en el núm. 2.10, "Elaboración de reportes e informes diarios, semanales y quincenales..." y 162.6 miles de pesos en el núm. 2.11, "Control topográfico de

la obra...”, en la estimación núm. 1, con periodo de ejecución del 1 al 31 de julio de 2021, debido a que dichos conceptos corresponden a actividades que personal de la supervisión externa tenía que realizar durante la ejecución de los trabajos de construcción, aun cuando la obra todavía no se había iniciado; lo anterior se constató con la nota de bitácora núm. 9 del 16 de noviembre de 2021, además de que la supervisión externa reportó un avance físico de obra del 0.0%, con un atraso del 2.8%. Por lo anterior, la entidad fiscalizada contravino del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, el artículo 113, fracciones I y VI; del Reglamento de Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, el artículo 66, fracciones I y III; y el numeral 6.3 “Actividades durante el proceso de construcción...” de los términos de referencia del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-03-21.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 23 de agosto de 2022 formalizada con el acta núm. 004/CP2021, la Subdirección de Seguimiento de Auditorías de la Dirección de Control y Seguimiento de Auditorías de la DGPOP de la SICT, con el oficio núm. 5.1.203.339 de fecha 7 de septiembre de 2022, remitió copia del oficio núm. 4.3.3.1.-781/2022 del 5 de septiembre de 2022, con el cual la residencia de obra de la DGDFM de la SICT informó que el inicio de los trabajos de la supervisión externa se llevó a cabo en observancia de lo indicado en el contrato; no obstante, debido a que el inicio de la obra tuvo un diferimiento por la entrega tardía del anticipo, no fue posible empezar la ejecución de los trabajos de manera conjunta; sin embargo, hubo trabajos contenidos en el programa que fue necesario comenzar con la finalidad de revisar de manera detallada las condiciones físicas del lugar en que se desarrollarían los trabajos, así como recabar la información necesaria para iniciar los trabajos de supervisión y ejecutarlos interrumpidamente hasta su conclusión, en cumplimiento de lo señalado en el artículo 115 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas (RLOPSRM); además, se señaló que los conceptos ejecutados y pagados antes del inicio de los trabajos fueron necesarios y requeridos por la residencia de obra para darle seguimiento a los diferentes temas que se presentaron en el mes de julio de 2021; asimismo, se instruyó a la supervisión externa que diera seguimiento a los puntos establecidos en las reuniones de trabajo con las áreas involucradas y cumpliera los protocolos sanitarios establecidos en el país e implementara las medidas preventivas para la mitigación y control de los riesgos para la salud que implica la enfermedad ocasionada por el virus SARS-CoV2 (COVID 19). Por otra parte, se informó que fue necesario que la brigada de topografía estuviera en el sitio de los trabajos, toda vez que personal de la UNISA se encontraba realizando los trabajos de construcción y de adecuaciones en sus edificios; también se verificaron los volúmenes de demolición de los trabajos que había realizado el Gobierno de la Ciudad de México; y por último, proporcionó minutas de trabajo para acreditar la participación de la supervisión externa en julio de 2021.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, se considera que se atiende parcialmente el resultado, toda vez que mediante las minutas de trabajo del mes de julio de 2022 se acreditó que la supervisión externa realizó los conceptos núms. 2.3, “Juntas de trabajo semanales...” y 2.4, “Seguridad e Higiene...”, toda vez que se llevaron a cabo reuniones con personal de la

UNISA, de la Comisión Federal de Electricidad (CFE), del Sistema de Aguas de la Ciudad de México (SACMEX), de la proyectista, así como con la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto; adicionalmente, se corroboró que la supervisión externa dio seguimiento a los protocolos sanitarios establecidos en el país, así como a la implementación de las medidas preventivas para la mitigación y control de los riesgos para la salud que implica la enfermedad ocasionada por el virus SARS-CoV2 (COVID 19), por lo que se justificó un importe de 67.6 miles de pesos; sin embargo, con respecto al concepto núm. 2.2, "Bitácora de obra...", no proporcionó ninguna nota referente al mes de julio de 2021; asimismo, en lo referente al concepto núm. 2.11, "Control topográfico de la obra...", se hace la aclaración de que en el mismo periodo se estimó y pagó el concepto núm. 1.3, "Trazo y nivelación"; y por lo que respecta a los conceptos observados núms. 2.1, 2.9 y 2.10, se aclara que dichos conceptos corresponden a actividades que personal de la supervisión externa tuvo que realizar durante la construcción de los trabajos, no obstante, la obra no se había iniciado; lo anterior se constató con la nota de bitácora núm. 9 del 16 de noviembre de 2021, además de que la supervisión externa reportó un avance físico de obra del 0.0%, con un atraso del 2.8%, por lo que persiste un nuevo importe de 553.5 miles de pesos.

2021-0-09100-22-0294-06-001 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 553,525.07 pesos (quinientos cincuenta y tres mil quinientos veinticinco pesos 07/100 M.N.), por pagos en exceso, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, integrados por siete conceptos del catálogo original de la manera siguiente: 186,583.16 pesos en el núm. 2.1, "Supervisión en el sitio de los trabajos..."; 18,648.76 pesos en el núm. 2.2, "Bitácora de obra..."; 76,623.11 pesos en el núm. 2.9, "Control de cantidades de obra..."; 109,024.93 pesos en el núm. 2.10, "Elaboración de reportes e informes diarios, semanales y quincenales..." y 162,645.11 pesos en el núm. 2.11, "Control topográfico de la obra...", en la estimación núm. 1, con periodo de ejecución del 1 al 31 de julio de 2021, debido a que dichos conceptos corresponden a actividades que personal de la supervisión externa tenía que realizar durante la ejecución de los trabajos de construcción, aun cuando la obra todavía no se había iniciado; lo anterior se constató con la nota de bitácora núm. 9 del 16 de noviembre de 2021, además de que la supervisión externa reportó un avance físico de obra del 0.0%, con un atraso del 2.8%; los recursos se ejercieron con cargo al contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-03-21, que tiene por objeto la "Supervisión de la construcción de la Estación Vasco de Quiroga del Tren Interurbano México-Toluca", en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III; y del numeral 6.3 "Actividades durante el proceso de construcción" de los términos de referencia del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-03-21.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

5. Con la revisión del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-03-21 que tiene por objeto la “Supervisión de la construcción de la Estación Vasco de Quiroga del Tren Interurbano México-Toluca”, se determinó que la entidad fiscalizada, por conducto de su residencia de servicios, autorizó pagos en exceso con recursos del ejercicio de 2021, por un monto de 560.4 miles de pesos, el cual se desglosa en cinco conceptos del catálogo original de la manera siguiente: 186.6 miles de pesos en el núm. 2.1, “Supervisión en el sitio de los trabajos...”; 55.9 miles de pesos en el núm. 2.2, “Bitácora de obra...”; 62.8 miles de pesos en el núm. 2.6, “Conceptos no previstos...”; 63.8 miles de pesos en el núm. 2.7, “Revisar y autorizar números generadores...”; y 191.3 miles de pesos en el núm. 2.8, “Revisar estimaciones...”; en las estimaciones de servicios núms. 2 a la 4, con periodos de ejecución comprendidos del 1 de agosto al 31 de octubre de 2021, debido a que no se acreditó con la documentación de soporte correspondiente la ejecución de los servicios.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 23 de agosto de 2022 formalizada con el acta núm. 004/CP2021, la Subdirección de Seguimiento de Auditorías de la Dirección de Control y Seguimiento de Auditorías de la DGPOP de la SICT, con el oficio núm. 5.1.203.339 de fecha 7 de septiembre de 2022, remitió copia del oficio núm. 4.3.3.1.-781/2022 del 5 de septiembre de 2022, con el cual la residencia de obra de la DGDFM de la SICT informó que si se cuenta con la información que respalda los conceptos observados tanto en formato impreso como en digital, la cual se anexa; además, se señaló que se fueron realizando modificaciones a los formatos de los documentos que inicialmente se validaron y que forman parte del respaldo de los conceptos observados por las necesidades que iba demandando la ejecución de los trabajos, no obstante, todos cumplen con las especificaciones señaladas en el contrato, ya que únicamente se trata de un aspecto del formato, razón por la cual en algunos casos estos no son iguales; y por último, se remitió copia en archivo digital el soporte de los conceptos observados.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada, se considera que se atiende el resultado, toda vez que la entidad fiscalizada proporcionó copia en archivo digital del soporte correspondiente de los conceptos observados, por lo que se justifica el importe de 560.4 miles de pesos.

6. Con la revisión del proyecto denominado “Construir el Tren Interurbano México-Toluca. Primera Etapa” se comprobó que la entidad fiscalizada contó con los recursos presupuestales necesarios para la construcción de las obras, debido a que mediante el oficio núm. 5.SC.OLI.21.-007 del 4 de enero de 2021 se asignó al proyecto un presupuesto de 7,000,000.00 miles de pesos; posteriormente, se llevó a cabo una reducción al presupuesto de 6,900,000.00 miles de pesos, quedó un importe total asignado de 100,000.00 miles de pesos, y un importe ejercido como reportado en la Cuenta Pública de 89,842.3 miles de pesos. Por otra parte, cabe señalar que, el 14 de junio de 2021 el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito (BANOBRAS), como Fiduciaria del Fideicomiso Público núm. 1936, denominado FONADIN y la entonces SCT, ahora SICT celebraron el Convenio Apoyo Financiero para dar continuidad al proyecto ferroviario por la cantidad de 3,500,000.0

miles de pesos con IVA incluido en los que se incluyó el importe de 208,817.7 miles de pesos para la Construcción de la Estación Vasco de Quiroga.

Montos por Aclarar

Se determinaron 553,525.07 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 6 resultados, de los cuales, en uno no se detectó irregularidad y uno fue solventado por la entidad fiscalizada antes de la emisión de este Informe. Los 4 restantes generaron:

3 Promociones de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria y 1 Pliego 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 14 de octubre 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 al proyecto “Construir el Tren Interurbano México-Toluca. Primera Etapa” y específicamente a los trabajos de la “Construcción de la Estación Vasco de Quiroga del Tren Interurbano México-Toluca, en la Ciudad de México” a fin de comprobar que las inversiones físicas se planearon, programaron, presupuestaron, contrataron, ejecutaron y pagaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables, y específicamente respecto de la muestra revisada que se establece en el apartado relativo al alcance, se concluye que, en términos generales, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

cumplió las disposiciones legales y normativas aplicables en la materia, excepto por los aspectos observados siguientes:

- La entidad fiscalizada adjudicó de manera directa los trabajos de la Construcción de la Estación Vasco de Quiroga a una empresa que presentó el cálculo de costo por financiamiento con deficiencias lo cual fue el motivo para haber declarado desierta la licitación correspondiente, desechando todas las propuestas presentadas por esta misma razón, incluida la de la empresa que finalmente fue adjudicada.
- En la formalización del contrato adjudicado de manera directa se consideró el concepto denominado "... Lean Construction para el proyecto..." el cual se refiere a un rubro de servicios y no de obra, por lo que dicho rubro debió haber sido considerado en el costo indirecto del contrato, o en su caso, con cargo a un contrato de servicios.
- Inadecuada planeación de la obra, ya que no se cuenta con la liberación total de los derechos de vía, además de que se presentaron interferencias por cimentaciones, líneas de energía, instalaciones de la Universidad de la Salud, así como la presencia de árboles sin contar con las autorizaciones correspondientes para su derribo, lo que provocó un atraso del 44.6%.
- Se autorizaron pagos en exceso por un importe de 553.5 miles de pesos en cinco conceptos de catálogo referentes a la supervisión durante la ejecución de los trabajos de construcción, aun cuando la obra todavía no se había iniciado.

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 planeación, programación, presupuestación y contratación de los trabajos se realizaron 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.

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 de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 19, párrafo segundo; 20; 31, fracciones XXIV y XXXII; y 42, fracción VII.
2. Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 113, fracciones I, III y VI, 190, 211, párrafo primero, 213, fracción III, inciso a, y 216, fracción I.
3. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículo 66, fracciones I y III.
4. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, artículo 28, fracción I, de la cláusula cuarta del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-04-21, del numeral 6.3 "Actividades durante el proceso de construcción" de los términos de referencia del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-03-21.

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.