

**Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**

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

Auditoría De Cumplimiento a Inversiones Físicas: 2021-0-09100-22-0306-2022

Modalidad: Presencial

Núm. de Auditoría: 306

***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 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	1,657,627.2
Muestra Auditada	998,163.9
Representatividad de la Muestra	60.2%

De los 700 conceptos que comprendieron la ejecución, supervisión y asesoría de las obras, por un total ejercido de 1,657,627.2 miles de pesos en 2021, se seleccionó para revisión una muestra de 34 conceptos por un importe de 998,163.9 miles de pesos, que representó el 60.2 % del total erogado en el proyecto de inversión reportado por la entidad fiscalizada en la Cuenta Pública 2021, 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		Importe c/IVA		Alcance de la revisión (%)
	Ejecutados	Seleccionados	Ejercido	Seleccionado	
DGTFM-58-14	618	14	1,235,842.6 <sup>1</sup>	707,206.9 <sup>1</sup>	57.2
DGTFM-09-15	48	13	198,066.9 <sup>2</sup>	119,593.9 <sup>2</sup>	60.4
DGTFM-32-14	34	7	223,717.7 <sup>3</sup>	171,363.1 <sup>3</sup>	76.6
Totales	700	34	1,657,627.2	998,163.9	60.2

FUENTE: La extinta Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, ahora 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.

<sup>1</sup> Integrado por un monto ejercido de obra de 745,332.7 miles de pesos y 490,509.9 miles de pesos de ajuste de costos.

<sup>2</sup> Integrado por un monto ejercido de servicios de 118,991.9 miles de pesos y 79,075.0 miles de pesos de ajuste de costos.

<sup>3</sup> Integrado por un monto ejercido de servicios de 179,691.8 miles de pesos y 44,025.9 miles de pesos de ajuste de costos.

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 89,492.5 miles de pesos, que incluye el IVA de recursos federales 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 03 006 K040 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 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 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 998,163.9 miles de pesos) y para el ejercicio fiscal de 2021 se tiene un importe ejercido de 1,657,627.2 miles de pesos, correspondiente a los tres contratos anteriormente citados.

**Antecedentes**

El proyecto de inversión de infraestructura económica denominado “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 de transporte que se presenta en el corredor de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca mediante la realización de un sistema ferroviario con una longitud de 57.7 km, de los cuales 40.7 km corresponden al Estado de México y 17.0 km a la Ciudad de México, con un ancho de derecho de vía de 16.0 m y que, una vez concluido, conectará a las ciudades de México y de Toluca.

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

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

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

La Auditoría Superior de la Federación (ASF) revisó los recursos reportados como erogados en el referido proyecto, en las cuentas públicas de los ejercicios fiscales de 2014 a 2020, cuyos resultados y acciones se reflejan en los informes individuales correspondientes.

Para efectos de fiscalización de los recursos federales considerados para el proyecto en 2021, se revisó un contrato de obra pública y dos de servicios relacionados con la obra pública, los cuales se describen a continuación.

CONTRATOS Y CONVENIOS REVISADOS

(Miles de pesos y días naturales)

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto c/IVA	Plazo
DGTFM-58-14, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPI. Suministro, instalación y puesta en marcha de material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vías, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 kV y edificios técnicos en línea del Tren Interurbano México-Toluca.	05/12/14	Ferrocarril Interurbano, S.A. de C.V.	13,570,094.3	06/12/14-01/05/18 1,243 d.n.
Convenio modificatorio de las cláusulas segunda y quinta contractuales.	09/12/14			
Convenio modificatorio del inciso c de la cláusula séptima contractual.	19/01/16			
Convenio para la adecuación de especificaciones particulares de diversos conceptos de obra y la recalendarización de actividades.	05/09/16			
Convenio para la adecuación de especificaciones particulares de diversos conceptos de obra y la recalendarización de actividades.	09/09/16			
Convenio de ampliación del monto.	13/12/16		651,886.1 (4.8%)	
Convenio para la adecuación de especificaciones particulares de diversos conceptos de obra y la recalendarización de actividades.	28/08/17			
Convenio para la adecuación de especificaciones particulares de diversos conceptos de obra y la recalendarización de actividades.	27/10/17			
Convenio de ampliación del monto.	22/03/18		1,494,672.6 (11.0%)	
Convenio de ampliación del plazo.	02/04/18			02/05/18-31/12/19 609 d.n. (49.0%)
Convenio para la adecuación de especificaciones particulares de diversos conceptos de obra y la recalendarización de actividades.	08/08/18			
Convenio de ampliación del plazo.	12/12/19			01/01/20-31/12/20 366 d.n. (29.4%)
Convenio de ampliación del plazo.	23/12/20			01/01/21-31/12/22 730 d.n. (58.7%)
Convenio de ampliación al monto y plazo de ejecución.	22/10/21		2,383,453.7 (17.6%)	01/01/23-31/12/23 365 d.n. (29.4%)
A la fecha de la revisión (agosto de 2022) los trabajos objeto del contrato se encontraban en proceso de ejecución, con avances físico y financiero de 70.81.%				
Monto modificado			18,100,106.7	3,313 d.n.
Ejercido en estimaciones en años anteriores			12,072,034.4	
Ejercido en estimaciones de obra en 2021			745,332.7 <sup>1</sup>	
Pendiente por erogar (obra)			5,282,739.6	

<sup>1</sup> En 2021 se ejercieron 1,235,842.6 miles de pesos integrado por un monto ejercido de obra de 745,332.7 miles de pesos y 490,509.9 miles de pesos de ajuste de costos.

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto c/IVA	Plazo
DGTFM-09-15, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPI. Supervisión, control y certificación de auditoría independiente de seguridad (ISA) del suministro, instalación y puesta en marcha de material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vías, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 kV y edificios técnicos en línea del tren interurbano México-Toluca.	04/09/15	Grupo formado por Audingmex, S.A. de C.V., Audingintraesa, S.A., Sistemas Integrales para el Transporte, S.A. de C.V. y TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V.	520,358.7	07/09/15-16/10/18 1,136 d.n.
Convenio de reprogramación de los servicios.	17/11/15			
Convenio de ampliación del monto.	23/04/18		129,687.3 (24.9%)	
Convenio de ampliación del monto y del plazo.	10/04/18		259,533.3 (49.9%)	17/10/18-31/03/20 532 d.n. (46.8%)
Convenio de ampliación del monto y del plazo.	01/04/20		92,028.9 (17.7%)	01/04/20-31/12/20 275 d.n. (24.2%)
Convenio de modificación al monto y plazo.	05/01/21		184,976.3 (35.6%)	01/01/21-31/12/21 365 d.n. (32.1%)
A la fecha de la revisión (agosto de 2022) los servicios objeto del contrato se encontraban en proceso de ejecución con avances físico y financiero de 84.99%				
		Monto modificado	1,186,584.5	2,308 d.n.
		Ejercido en estimaciones en años anteriores	889,504.8	
		Ejercido en estimaciones de servicios en 2021	118,991.9 <sup>2</sup>	
		Pendiente por erogar (servicios)	178,087.8	
<sup>2</sup> En 2021 se ejercieron 198,066.9 miles de pesos integrado por un monto ejercido de servicios de 118,991.9 miles de pesos y 79,075.0 miles de pesos de ajuste de costos.				
DGTFM-32-14, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPI. Asesoría, control y seguimiento de todos los eventos relacionados con el proyecto de obra civil, obra electromecánica, obra de talleres y cocheras, adquisición de material rodante, de licitaciones pendientes, revisión de toda la documentación generada durante la ejecución de los trabajos en 57.7 kilómetros hasta la puesta en operación del Tren Interurbano México-Toluca.	18/08/14	SGS de México, S.A. de C.V.	950,490.5	20/08/14-04/06/18 1,385 d.n.
Convenio de ampliación del monto.	28/12/15		120,500.2 (12.7%)	
Convenio de ampliación del monto.	10/11/16		6,612.8 (0.7%)	
Convenio de ampliación del monto.	15/11/16		1,896.6 (0.2%)	
Convenio para precisar las especificaciones contractuales.	29/06/17			
Convenio de ampliación del monto y del plazo.	15/11/17		81,914.0 (8.6%)	05/06/18-31/12/18 210 d.n. (15.2%)
Convenio de ampliación del monto.	20/09/18		131,705.1 (13.9%)	
Convenio de ampliación del monto y del plazo.	02/01/19		95,954.0 (10.1%)	01/01/19-30/06/19 181 d.n. (13.1%)
Convenio de ampliación del monto y del plazo.	01/07/19		92,287.6 (9.7%)	01/07/19-31/12/19 184 d.n. (13.3%)
Convenio de ampliación del monto y del plazo.	09/01/20		168,925.1 (17.8%)	01/01/20-31/12/20 366 d.n. (26.4%)

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto c/IVA	Plazo
Convenio de ampliación de monto y plazo.	05/01/21		196,441.7 (20.7%)	01/01/21-31/12/21 365 d.n. (26.4%)
A la fecha de la revisión (agosto de 2022) los servicios objeto del contrato se encontraban en proceso de ejecución con avances físico y financiero de 99.48%.				
Monto modificado			1,846,727.6	2,691 d.n.
Ejercido en estimaciones en años anteriores			1,647,045.1	
Ejercido en estimaciones de servicios en 2021			179,691.8 <sup>3</sup>	
Pendiente por erogar (servicios)			19,990.7	
<sup>3</sup> En 2021 se ejercieron 223,717.7 miles de pesos integrado por un monto ejercido de servicios de 179,691.8 miles de pesos y 44,025.9 miles de pesos de ajuste de costos.				

FUENTE: La extinta Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, ahora 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.

LPI Licitación Pública Internacional.

## 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. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, se constató que la entidad fiscalizada, por conducto de su residencia de obra, autorizó, y la supervisión externa, validó pagos en exceso por un monto de 638.2 miles de pesos, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-649, "Carga, acarreo y descarga de material ferroviario (riel UIC 60-E1, sujeciones, aparatos de dilatación, aparatos de cambio de vía y demás material ferroviario necesario para la ejecución de los trabajos)..." con un precio unitario de 487.93 pesos en las estimaciones núms. 55NP y 60NP y de ajuste de costos núms. 34ACNP y 40ACNP con periodos de ejecución comprendidos del 1 al 28 de febrero y del 1 al 31 de julio, ambas de 2021, y del 1 al 31 de julio de 2020 y del 1 al 31 de enero de 2021, pagadas el 2 de agosto, 15 de noviembre, 11 de enero y 11 de noviembre, todas de 2021, respectivamente, con recursos del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), en virtud de que no se deflactó en el apartado de "equipo y herramienta" el costo horario del camión tráiler plataforma extensible, no obstante también se le pagó ajuste de costos, ni se determinaron correctamente los rendimientos de dicho camión, de la grúa TEREX RT230-1 y la camioneta Pick-up en la matriz del análisis del precio unitario de dicho concepto ya que los rendimientos determinados para la maquinaria no se

corresponden con los señalados en la documentación que sirvió como soporte del pago, por lo que, la ASF determinó un nuevo rendimiento considerando las toneladas incluidas en los generadores de obra y como resultado se obtuvo un nuevo precio unitario de 116.60 pesos por cada tonelada, que multiplicado por las 1,140.54 toneladas generadas dio un monto de 132,986.96 pesos, que difiere del monto pagado de 556,503.68 pesos, por lo que existe una diferencia de 423,516.72 pesos, más 214,732.97 pesos de ajuste de costos; lo anterior, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, 113, fracciones I y VI, y 115, fracciones V y XI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III; y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, las cláusulas sexta "forma de pago" y octava "ajuste de costos".

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 23 de agosto de 2022 formalizada con el acta núm. 003/CP2021, con el oficio núm. 5.1.203.342 del 7 de septiembre de 2022, el Director de Control y Seguimiento de Auditorías de la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la SICT remitió copia del escrito sin número ni fecha mediante el cual el residente de obra indicó que, el importe del insumo "camión plataforma extensible" utilizado para el análisis de la observación de la Auditoría Superior de la Federación (ASF) y el cual efectivamente no está deflactado por 3,585.7 miles de pesos, corresponde a una cotización con un valor de renta de un camión de capacidad de 25 toneladas que es la mitad de la capacidad realmente considerada para el estudio y procedencia del precio unitario autorizado por la dependencia (50 toneladas); que se proporciona a la ASF la cotización correcta de dicho insumo por 5,525.3 miles de pesos ya que no se integró en el expediente original proporcionado debido a un error involuntario en su digitalización, asimismo, se entregó un reporte fotográfico en donde se observa la utilización de dicho camión lo que demuestra la validez de la cotización señalada; que en lo referente a la determinación de los rendimientos del camión plataforma extensible, la grúa TEREX RT230-1 y la camioneta Pick Up, estos fueron obtenidos por la ASF, conforme a la documentación que sirvió como soporte de pago es decir las toneladas incluidas en los generadores de obra, cuando para determinar los rendimientos de un precio unitario para trabajos extraordinarios se podrá tomar como base el análisis de un precio establecido en el contrato cuyo procedimiento constructivo sea similar, ajustando los rendimientos en función del grado de dificultad y alcance del nuevo precio de acuerdo al artículo 107, segundo párrafo, fracción II, inciso b) y c) del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados a las Mismas (RLOPSRM); además sólo se consideraron las toneladas ejecutadas en el periodo de tres estimaciones presentadas en 2019 sin tomar en cuenta las cuatro estimaciones autorizadas durante los años de 2020 y 2021, y de ser el caso, si se realizara el cálculo con las toneladas pagadas en todas las estimaciones esto representaría un cálculo del rendimiento inferior al considerado en la matriz del concepto no previsto autorizado, y en consecuencia un incremento del precio, lo que se presume, provocaría un daño o perjuicio a la Hacienda Pública Federal así como infringir el mencionado artículo del RLOPSRM; y por último, la ASF tampoco consideró el cambio del proceso de ejecución que originó el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-649, los atrasos y los periodos efectivos de ejecución que no corresponden a los periodos de las estimaciones.

Una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada, se determinó que la observación subsiste, en virtud de que, si bien la entidad fiscalizada presentó una cotización del insumo "camión plataforma extensible" por 5,525.3 miles de pesos que al ser deflactada da como resultado un valor de 4,250.0 miles de pesos, ésta no formó parte del expediente presentado durante los trabajos de auditoría, por lo que se consideró la cotización proporcionada de 3,585.7 miles de pesos que ya deflactada resulta un monto de 2,758.1 miles de pesos, la cual fue integrada y presentada en dicho expediente, además de que ni en el costo básico del insumo, en el costo horario o en la bitácora se estableció que dicho camión tendría que ser de una capacidad de 50 toneladas, por otra parte, con respecto a los rendimientos de la maquinaria incluidos en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-649; se aclara que no se pudo tomar como base el análisis de un precio establecido en el contrato ya que es un precio unitario fuera del catálogo originado por el cambio de procedimiento constructivo por lo que no existió en el contrato un trabajo similar; asimismo, al no mencionarse los avances y la utilización de la maquinaria en la bitácora de obra este ente fiscalizador determinó analíticamente los rendimientos del camión plataforma extensible, la grúa TEREX RT230-1 y la camioneta Pick Up, considerando las toneladas incluidas en los generadores de las tres estimaciones que se tenían en ese momento (2019), aunado a que la entidad fiscalizada no mostró evidencia documental del procedimiento y método empleado para la determinación y cálculo de los mismos. Por último, no es congruente la postura establecida por la entidad fiscalizada en esta cuenta pública, ya que en la revisión de la Cuenta Pública de 2019 y con los mismos argumentos previamente descritos por este órgano fiscalizador se dio por aceptada dicha observación, y mediante el oficio núm. 4.3.2.4.2.-658/2020 del 23 de septiembre de 2020 se solicitó al superintendente del citado contrato el reintegro a la Tesorería de la Federación (TESOFE) del importe observado por la ASF, así como los intereses generados a la fecha de su reintegro.

#### 2021-0-09100-22-0306-06-001 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 638,249.69 pesos (seiscientos treinta y ocho mil doscientos cuarenta y nueve pesos 69/100 M.N.), por los pagos en exceso realizados más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación o reintegro, con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, que tiene por objeto el "Suministro, instalación y puesta en marcha de material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vías, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 kV y edificios técnicos en línea del Tren Interurbano México-Toluca" que fueron autorizados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por conducto de su residencia de obra, y validados por la supervisión externa, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-649, "Carga, acarreo y descarga de material ferroviario (riel UIC 60-E1, sujeciones, aparatos de dilatación, aparatos de cambio de vía y demás material ferroviario necesario para la ejecución de los trabajos)..." con un precio unitario de 487.93 pesos en las estimaciones núms. 55NP y 60NP y de ajuste de costos núms. 34ACNP y 40ACNP con periodos de ejecución comprendidos del 1 al 28 de febrero y del 1 al 31 de julio, ambas de 2021, y del 1 al 31 de julio de 2020 y del 1 al 31 de enero de 2021, pagadas el 2 de agosto,



15 de noviembre, 11 de enero y 11 de noviembre, todas de 2021, respectivamente, con recursos del Fondo Nacional de Infraestructura, en virtud de que no se deflactó en el apartado de "equipo y herramienta" el costo horario del camión tráiler plataforma extensible, no obstante también se le pagó ajuste de costos, ni se determinaron correctamente los rendimientos de dicho camión, de la grúa TEREX RT230-1 y la camioneta Pick-up en la matriz del análisis del precio unitario de dicho concepto ya que los rendimientos determinados para la maquinaria no se corresponden con los señalados en la documentación que sirvió como soporte del pago, por lo que la ASF determinó un nuevo rendimiento considerando las toneladas incluidas en los generadores de obra y como resultado se obtuvo un nuevo precio unitario de 116.60 pesos por cada tonelada, que multiplicado por las 1,140.54 toneladas generadas dio un monto de 132,986.96 pesos, que difiere del monto pagado de 556,503.68 pesos, por lo que existe una diferencia de 423,516.72 pesos, más 214,732.97 pesos de ajuste de costos; lo anterior se realizó en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, 113, fracciones I y VI, y 115, fracciones V y XI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III; y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, cláusulas sexta "forma de pago" y octava "ajuste de costos".

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

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

2. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, se constató que la entidad fiscalizada, por conducto de su residencia de obra, autorizó, y la supervisión externa, validó pagos en exceso por un monto de 882.7 miles de pesos, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-651, "Traslado, reparto y tendido de material ferroviario (riel UIC 60-E1, sujeciones, aparatos de dilatación, aparatos de cambio de vía y demás material ferroviario necesario para la ejecución de los trabajos..." con un precio unitario de 887.12 pesos en las estimaciones núms. 55NP y 60NP y de ajuste de costos núms. 34ACNP y 40ACNP con periodos de ejecución comprendidos del 1 al 28 de febrero y del 1 al 31 de julio, ambas de 2021, y del 1 al 31 de julio de 2020 y del 1 al 31 de enero de 2021, pagadas el 2 de agosto, 15 de noviembre, 11 de enero y 11 de noviembre, todas de 2021, respectivamente, con recursos del FONADIN, en virtud de que no se determinaron correctamente el rendimiento de la maquinaria cargadora de materiales tipo spider incluida en la matriz de dicho concepto, ya que no se corresponde con el señalado en la documentación que sirvió como soporte del pago, por lo que, la ASF obtuvo un nuevo rendimiento tomando en cuenta las toneladas incluidas en los generadores de obra, así como un nuevo precio unitario de 334.87 pesos por cada tonelada que multiplicado por las 1,020.16 toneladas generadas, dio un monto de 341,620.98 pesos que difiere del monto pagado de 905,004.33 pesos, por lo que existe una diferencia de 563,383.85 pesos, más 319,355.52 pesos de ajuste de costos; lo anterior, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, 113, fracciones I y VI y 115, fracciones V y XI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III; y del contrato de obra pública a

precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, las cláusulas sexta "forma de pago" y octava "ajuste de costos".

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 23 de agosto de 2022 formalizada con el acta núm. 003/CP2021, con el oficio núm. 5.1.203.342 del 7 de septiembre de 2022, el Director de Control y Seguimiento de Auditorías de la DGPOP de la SICT remitió copia del escrito sin número ni fecha mediante el cual el residente de obra indicó que en lo referente a la determinación del rendimiento de la maquinaria cargadora de materiales tipo spider incluida en la matriz del concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-651, éste fue obtenido por la ASF, conforme a la documentación que sirvió como soporte de pago es decir las toneladas incluidas en los generadores de obra, cuando para determinar el rendimiento de esta maquinaria se realizó un análisis conciliado con la dependencia, la supervisión externa y el contratista conforme lo dispuesto en el artículo 107, fracción III del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados a las Mismas (RLOPSRM) lo cual se comprueba con minutas y demás documentación que se proporciona al personal de la ASF a manera de ejemplo; además sólo se consideraron las toneladas ejecutadas en el periodo de tres estimaciones presentadas en 2019 sin tomar en cuenta las cuatro estimaciones autorizadas durante los años de 2020 y 2021, y de ser el caso, si se realizara el cálculo con las toneladas pagadas en todas las estimaciones esto representaría un cálculo del rendimiento inferior al considerado en la matriz del concepto no previsto autorizado, y en consecuencia un incremento del precio, lo que se presume, provocaría un daño o perjuicio a la Hacienda Pública Federal así como infringir el mencionado artículo del RLOPSRM; y por último, la ASF tampoco consideró el cambio del proceso de ejecución que originó el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-651, los atrasos en la obra civil y los periodos efectivos de ejecución que no corresponden a los periodos de las estimaciones.

Una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada, se determinó que la observación subsiste, en virtud de que, efectivamente no se consideraron para el cálculo del rendimiento las minutas y demás documentación conciliadas con la dependencia, la supervisión externa y la contratista ya que no formaron parte del expediente proporcionado a la ASF, además que no se puede asegurar si es la totalidad de las mismas ya que se menciona que son a manera de ejemplo ni como incidieron en el cálculo del rendimiento; asimismo, al no mencionarse los avances y la utilización de la maquinaria en la bitácora de obra este ente fiscalizador determinó analíticamente el rendimiento de la maquinaria cargadora de materiales tipo spider considerando las toneladas incluidas en los generadores de las tres estimaciones que se tenían en ese momento (2019), aunado a que la entidad fiscalizada no mostró evidencia documental del procedimiento y método empleado para la determinación y cálculo del rendimiento señalado. Por último, no es congruente la postura establecida por la entidad fiscalizada en esta cuenta pública, ya que en la revisión de la Cuenta Pública de 2019 y con los mismos argumentos previamente descritos por este órgano fiscalizador se dio por aceptada dicha observación, y mediante el oficio núm. 4.3.2.4.2.-658/2020 del 23 de septiembre de 2020 se solicitó al superintendente del citado contrato el reintegro a la Tesorería de la Federación (TESOFE) del importe observado por la ASF, así como los intereses generados a la fecha de su reintegro.

**2021-0-09100-22-0306-06-002 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 882,738.87 pesos (ochocientos ochenta y dos mil setecientos treinta y ocho pesos 87/100 M.N.), por los pagos en exceso realizados más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación o reintegro, con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, que tiene por objeto el "Suministro, instalación y puesta en marcha de material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vías, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 kV y edificios técnicos en línea del Tren Interurbano México-Toluca" que fueron autorizados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por conducto de su residencia de obra, y validados por la supervisión externa, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-651, "Traslado, reparto y tendido de material ferroviario (riel UIC 60-E1, sujeciones, aparatos de dilatación, aparatos de cambio de vía y demás material ferroviario necesario para la ejecución de los trabajos..." con un precio unitario de 887.12 pesos en las estimaciones núms. 55NP y 60NP y de ajuste de costos núms. 34ACNP y 40ACNP con periodos de ejecución comprendidos del 1 al 28 de febrero y del 1 al 31 de julio, ambas de 2021, y del 1 al 31 de julio de 2020 y del 1 al 31 de enero de 2021, pagadas el 2 de agosto, 15 de noviembre, 11 de enero y 11 de noviembre, todas de 2021, respectivamente, con recursos del Fondo Nacional de Infraestructura, en virtud de que no se determinaron correctamente los rendimientos de la maquinaria cargadora de materiales tipo spider incluida en la matriz de dicho concepto, ya que no se corresponden con los señalados en la documentación que sirvió como soporte del pago, por lo que la ASF obtuvo un nuevo rendimiento tomando en cuenta las toneladas incluidas en los generadores de obra, así como un nuevo precio unitario de 334.87 pesos por cada tonelada que multiplicado por las 1,020.16 toneladas generadas, dio un monto de 341,620.98 pesos que difiere del monto pagado de 905,004.33 pesos, por lo que existe una diferencia de 563,383.85 pesos, más 319,355.52 pesos de ajuste de costos; lo anterior se realizó en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, 113, fracciones I y VI, y 115, fracciones V y XI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III; y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, cláusulas sexta "forma de pago" y octava "ajuste de costos".

**Causa Raíz Probable de la Irregularidad**

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

**3.** Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, se constató que la entidad fiscalizada, por conducto de su residencia de obra, autorizó, y la supervisión externa, validó pagos en exceso por un monto de 3,927.3 miles de pesos en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-653, "Instalación de riel UIC 60 E1 (350HT) para vía elástica nueva...", con un precio unitario de 1,246.93 pesos en las estimaciones núms. 54NP, 56NP, 58NP, 59NP, 60NP, 61NP y 62NP con periodos de

ejecución comprendidos del 1 al 31 de enero, del 1 al 31 de marzo y del 1 de mayo al 3 de septiembre, todas de 2021 y de ajuste de costos núms. 32ACNP, 33ACNP, 34ACNP, 35ACNP, 39ACNP y 41ACNP con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de junio al 30 de septiembre de 2020 y del 1 de enero al 28 de febrero de 2021, pagadas el 29 de marzo, 2 de agosto, 2 de septiembre, 15 de noviembre, 11 de noviembre, 22 de noviembre, 11 de enero, 11 de febrero, 2 de marzo y 11 de noviembre, todas de 2021, respectivamente, con recursos del FONADIN, en virtud de que no se deflactó en el apartado de "equipo y herramienta" el insumo de "Falsa Traviesa" en la matriz del análisis del precio unitario de dicho concepto y no obstante lo anterior se le pagó ajuste de costos, por lo que, la ASF obtuvo un nuevo precio unitario de 970.47 pesos, que multiplicado por los 8,399.14 metros lineales de vía soldada generada dio un monto de 8,151,113.40 pesos, que difiere del monto pagado de 10,473,139.64 pesos, por lo que existe una diferencia de 2,322,026.24 pesos, más 1,605,260.51 pesos de ajuste de costos; lo anterior, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, 113, fracciones I y VI, y 115, fracciones V y XI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III; y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, las cláusulas sexta "forma de pago" y octava "ajuste de costos".

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 23 de agosto de 2022 formalizada con el acta núm. 003/CP2021, con el oficio núm. 5.1.203.342 del 7 de septiembre de 2022, el Director de Control y Seguimiento de Auditorías de la DGPOP de la SICT remitió copia del escrito sin número ni fecha mediante el cual el residente de obra manifestó que para deflactar el apartado del equipo y herramienta "falsa traviesa" incluido en la matriz del concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-653, la ASF consideró la fecha de cotización de la factura proporcionada por la contratista en lugar de la fecha en que el contratista realmente hizo el pago al proveedor.

Una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada, se determinó que la observación subsiste, en virtud de que, no obstante que la entidad fiscalizada señaló que se debió de tomar en cuenta la fecha de pago al proveedor y no la de cotización de la factura proporcionada por la contratista; en la normativa se indica que cuando se tenga la necesidad de realizar trabajos por conceptos no previstos en el catálogo original del contrato, para determinar los nuevos precios unitarios el contratista se deberá calcular el nuevo precio unitario aplicando los costos de los insumos contenidos en los precios unitarios del contrato y para los que no estén contenidos en ellos se propondrán los que se hayan investigado en el mercado, considerando los costos de los insumos referidos a los presentados en el acto de presentación y apertura de las proposiciones, por lo que se consideró la fecha de cotización y no la del pago al proveedor.

#### **2021-0-09100-22-0306-06-003 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 3,927,286.75 pesos (tres millones novecientos veintisiete mil doscientos ochenta y

seis pesos 75/100 M.N.), por los pagos en exceso realizados más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación o reintegro, con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, que tiene por objeto el "Suministro, instalación y puesta en marcha de material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vías, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 kV y edificios técnicos en línea del Tren Interurbano México-Toluca" que fueron autorizados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por conducto de su residencia de obra, y validados por la supervisión externa, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-653, "Instalación de riel UIC 60 E1 (350HT) para vía elástica nueva...", con un precio unitario de 1,246.93 pesos en las estimaciones núms. 54NP, 56NP, 58NP, 59NP, 60NP, 61NP y 62NP con periodos de ejecución comprendidos del 1 al 31 de enero, del 1 al 31 de marzo y del 1 de mayo al 3 de septiembre, todas de 2021 y de ajuste de costos núms. 32ACNP, 33ACNP, 34ACNP, 35ACNP, 39ACNP y 41ACNP con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de junio al 30 de septiembre de 2020 y del 1 de enero al 28 de febrero de 2021, pagadas el 29 de marzo, 2 de agosto, 2 de septiembre, 15 de noviembre, 11 de noviembre, 22 de noviembre, 11 de enero, 11 de febrero, 2 de marzo y 11 de noviembre, todas de 2021, respectivamente, con recursos del Fondo Nacional de Infraestructura, en virtud de que no se deflactó en el apartado de "equipo y herramienta" el insumo de "Falsa Traviesa" en la matriz del análisis del precio unitario de dicho concepto y no obstante lo anterior se le pagó ajuste de costos, por lo que la ASF obtuvo un nuevo precio unitario de 970.47 pesos que multiplicado por los 8,399.14 metros lineales de vía soldada generada dio un monto de 8,151,113.40 pesos, que difiere del monto pagado de 10,473,139.64 pesos, por lo que existe una diferencia de 2,322,026.24 pesos, más 1,605,260.51 pesos de ajuste de costos; lo anterior se realizó en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción III, 113, fracciones I y VI, y 115, fracciones V y XI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III; y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, cláusulas sexta "forma de pago" y octava "ajuste de costos".

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

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

4. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, se constató que la entidad fiscalizada, por conducto de su residencia de obra, autorizó, y la supervisión externa validó pagos en exceso por un monto de 694.7 miles de pesos, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-1327, "Servicio de vigilancia y seguridad por 24 hrs. en subestación de tracción auxiliar...", en la estimación núm. 54 NP con periodo de ejecución comprendido entre el 1 al 31 de enero de 2021, pagada el 29 de marzo de 2021 con recursos del FONADIN, en virtud de que, los trabajos son responsabilidad del contratista hasta su entrega a la entidad fiscalizada, aunado a que en el costo indirecto se incluyó el apartado de "Seguridad e Higiene"; lo anterior, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las

Mismas, artículos 113, fracciones I y VI, 115, fracciones V y XI, 119, 211 y 213, fracción VII; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III; y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, las cláusulas sexta "forma de pago".

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 23 de agosto de 2022 formalizada con el acta núm. 003/CP2021, con el oficio núm. 5.1.203.342 del 7 de septiembre de 2022, el Director de Control y Seguimiento de Auditorías de la DGPOP de la SICT remitió copia del escrito sin número ni fecha mediante el cual el residente de obra manifestó que con el oficio núm. 4.3.3.2-11/2016 del 20 de diciembre de 2016, la dependencia instruyó al contratista a llevar a cabo trabajos para la construcción de la subestación provisional para proveer de energía a las pruebas del primer tren y confirmó que estos trabajos motivarán un convenio modificatorio; que la SICT determinó la necesidad de utilizar dos transformadores de Ferrocarriles Suburbanos por lo cual firmó un contrato de comodato el cual se estipuló que la SICT respondería por la pérdida o deterioro del bien, derivado del mal uso, falta de mantenimiento o cualquier otra omisión por lo que la dependencia se obligó a que dichos equipos se mantuvieran en buen estado de conservación y uso, considerando los gastos de mantenimiento incluyendo su resguardo con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, por lo anterior, y toda vez que la dependencia proporcionó al contratista dichos transformadores que incluyen su instalación en obra, y que la instruyó para que en la subestación auxiliar se contara con personal capacitado con una caseta de vigilancia y se tuviera un medio de comunicación por las condiciones de seguridad y resguardo, no obstante en la minuta de fecha 12 de septiembre de 2017 no se especificó la contratación del servicio de vigilancia, no es óbice la procedencia del concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-1327 "Servicio de vigilancia y seguridad por 24 hrs., en la subestación auxiliar"; y por último señaló que la ASF consideró que dicho concepto debe estar dentro de los costos indirectos apartado "Seguridad e Higiene"; sin embargo, éstos corresponden exclusivamente a la ejecución de la obra y la construcción de la subestación no se realizó dentro de los alcances del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14.

Una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada, se determinó que la observación subsiste, en virtud de que, no se justificó el pago del concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-1327, "Servicio de vigilancia y seguridad por 24 hrs. en subestación de tracción auxiliar...", ya que, en el punto 19 de la minuta del 12 de septiembre de 2017, se indicó de manera muy general que en dicha subestación sólo se debía considerar personal capacitado con una caseta de vigilancia y un medio de comunicación (teléfono fijo), más no contratar un servicio de vigilancia y seguridad por 24 horas que generara un precio no considerado en el catálogo original, aunado a que la entidad fiscalizada no acreditó que la construcción de la subestación provisional para proveer de energía a las pruebas del primer tren y la utilización de dos transformadores de Ferrocarriles Suburbanos sean trabajos diferentes al objeto y alcance del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, además, no entregó el contrato de comodato

mencionado ni formalizó el convenio modificatorio correspondiente, por lo que persiste el importe correspondiente de 694.7 miles de pesos.

#### 2021-0-09100-22-0306-06-004 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 694,723.82 pesos (seiscientos noventa y cuatro mil setecientos veintitrés pesos 82/100 M.N.), por el pago en exceso realizado más de los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación o reintegro, con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, que tiene por objeto el "Suministro, instalación y puesta en marcha de material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vías, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 kV y edificios técnicos en línea del Tren Interurbano México-Toluca" que fueron autorizados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por conducto de su residencia de obra, y validados por la supervisión externa, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-1327, "Servicio de vigilancia y seguridad por 24 hrs. en subestación de tracción auxiliar...", en la estimación núm. 54NP con periodo de ejecución comprendido entre el 1 al 31 de enero de 2021, pagada el 29 de marzo de 2021 con recursos del Fondo Nacional de Infraestructura, en virtud de que los trabajos son responsabilidad del contratista hasta su entrega a la entidad fiscalizada, aunado a que en el costo indirecto se incluyó el apartado de "Seguridad e Higiene"; lo anterior se realizó en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I y VI, 115, fracciones V y XI, 119, 211 y 213, fracción VII; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, cláusula sexta "forma de pago".

#### **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 base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14, que tiene por objeto la "Asesoría, control y seguimiento de todos los eventos relacionados con el proyecto de obra civil, obra electromecánica, obra de talleres y cocheras, adquisición de material rodante, de licitaciones pendientes, revisión de toda la documentación generada durante la ejecución de los trabajos en 57.7 kilómetros hasta la puesta en operación del Tren Interurbano México-Toluca", se constató que la entidad fiscalizada, por conducto de su residencia de obra, autorizó el pago del concepto no previsto en el catálogo original núm. 032-EXT-040, "Suministro y colocación de letrero espectacular de 10 x 5 m con una altura total de 11 m, que se compone de un poste tipo unipolar, ancla para colocación, preparación del terreno, excavación y colado, grúa para la instalación y todo lo necesario para su correcta ejecución", por un monto de 1,299.7 miles de pesos, sin considerar que dichos trabajos ejecutados no corresponden con el objeto del contrato de servicios, además de que en los costos indirectos

del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, al cual da asesoría y lleva el control y seguimientos de diversos aspectos, ya estaba incluido un apartado denominado 4.-“letrero nominativo de obra” por 1,907.5 miles de pesos, siendo la contratista responsable del suministro y colocación de los mismos; por lo anterior, la entidad fiscalizada contravino el artículo 113, fracción I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y la cláusula primera “Objeto del Contrato” del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14.

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 23 de agosto de 2022 formalizada con el acta núm. 003/CP2021, con el oficio núm. 5.1.203.342 del 7 de septiembre de 2022, el Director de Control y Seguimiento de Auditorías de la DGPOP de la SICT remitió copia de la nota núm. 126/2022 del 5 de septiembre de 2022, mediante la cual el residente de obra manifestó que la ejecución del concepto no previsto en el catálogo original núm. 032-EXT-40 “ Suministro y colocación del letrero espectacular...” se encontró alineado a lo indicado en el objeto del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14, toda vez que en sus términos de referencia en el apartado Módulo C, “Gestión y Coordinación del Proyecto” , Módulo C2 “Verificación y gestión de los controles”, se estableció la actividad “Asistir a la SCT en las relaciones públicas y de publicidad del proyecto” motivo por el cual la dependencia determinó la colocación de dicho letrero para mantener informada a la población; y que, en lo referente al apartado 4 “letrero nominativo de obra” incluido en los costos indirectos del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, se precisa que los letreros son sólo para identificar los frentes de trabajo, zonas de acopio, etc.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada, se determinó que subsiste la observación, en virtud de que, si bien la entidad fiscalizada informó que en los términos de referencia del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14 se estableció la actividad “Asistir a la SCT en las relaciones públicas y de publicidad del proyecto” motivo por el cual la dependencia determinó la colocación de dicho letrero para mantener informada a la población el cual es distinto a los considerados en el apartado 4 “letrero nominativo de obra” incluidos en los costos indirectos del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14; no se estableció dentro de los alcances del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14 la elaboración de letreros espectaculares como parte de la asistencia a la SICT en las relaciones públicas y de publicidad ya que el objeto del contrato es el de servicios de asesoría, control y seguimiento, ni que los letreros nominativos incluidos en los costos indirectos del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14 fueran sólo para identificar los frentes de trabajo, zonas de acopio, etc.



2021-9-09112-22-0306-08-001

**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, autorizaron en el contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14, que tiene por objeto la "Asesoría, control y seguimiento de todos los eventos relacionados con el proyecto de obra civil, obra electromecánica, obra de talleres y cocheras, adquisición de material rodante, de licitaciones pendientes, revisión de toda la documentación generada durante la ejecución de los trabajos en 57.7 kilómetros hasta la puesta en operación del Tren Interurbano México-Toluca", el pago del concepto no previsto en el catálogo original núm. 032-EXT-040, "Suministro y colocación de letrero espectacular de 10 x 5 m con una altura total de 11 m, que se compone de un poste tipo unipolar, ancla para colocación, preparación del terreno, excavación y colado, grúa para la instalación y todo lo necesario para su correcta ejecución", por un monto de 1,299,685.77 pesos, sin considerar que dichos trabajos ejecutados no corresponden con el objeto del contrato de servicios, además de que en los costos indirectos del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, al cual da asesoría y lleva el control y seguimientos de diversos aspectos, ya estaba incluido un apartado denominado 4.-"letrero nominativo de obra" por 1,907,508.34 pesos siendo la contratista responsable del suministro y colocación de los mismos en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 113, fracciones I y VI, y del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14, cláusula primera "Objeto del contrato".

6. Se observó que se formalizaron convenios modificatorios, en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, que tiene por objeto el "Suministro, instalación y puesta en marcha de material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vías, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 kV y edificios técnicos en línea del Tren Interurbano México-Toluca" y en los contratos de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núms. DGTFM-32-14 y DGTFM-09-15, que tienen por objeto la "Asesoría, control y seguimiento de todos los eventos relacionados con el proyecto de obra civil, obra electromecánica, obra de talleres y cocheras, adquisición de material rodante, de licitaciones pendientes y revisión de toda la documentación generada durante la ejecución de los trabajos en 57.7 kilómetros hasta la puesta en operación del Tren Interurbano México-Toluca" y la "Supervisión, Control, y Certificación de Auditoría Independiente de Seguridad (ISA) del suministro, instalación y puesta en marcha del material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vía, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 kV, y edificios técnicos en línea del Tren Interurbano México-Toluca", que exceden el 25.0 %, para los dos primeros, del

plazo contractual y para el tercero, en importe y plazo original, sin que se haya acreditado que el titular del área responsable de la contratación de la entidad fiscalizada comunicó la formalización de dichos convenios al Órgano de Control Interno (OIC) en la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 23 de agosto de 2022 formalizada con el acta núm. 003/CP2021, con el oficio núm. 5.1.203.342 del 7 de septiembre de 2022, el Director de Control y Seguimiento de Auditorías de la DGPOP de la SICT remitió copia del oficio núm. 4.3.-001323/2022 del 30 de agosto de 2022 mediante el cual el Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Subsecretaría de Infraestructura de la SICT instruyó a la Directora de Obras y Contratos de su dirección general, para que, en lo sucesivo, cuando se celebren convenios modificatorios mayores a un 25.0% de los contratos de obras públicas y servicios relacionados con las mismas, se comunique la formalización de dichos convenios al OIC en la SICT.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, se considera que se solventa la observación, ya que en el transcurso de la auditoría y con motivo de la intervención de la ASF, se realizaron las acciones de control necesarias mediante el oficio núm. 4.3.-001323/2022 del 30 de agosto de 2022 con el cual el Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Subsecretaría de Infraestructura de la SICT instruyó a la Directora de Obras y Contratos de su dirección general, para que, en lo sucesivo, cuando se celebren convenios modificatorios mayores a un 25.0% de los contratos de obras públicas y servicios relacionados con las mismas, se comunique la formalización de dichos convenios al OIC en la SICT.

**7.** Con la revisión del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-09-15, que tiene por objeto la "Supervisión, control y certificación de auditoría independiente de seguridad (ISA) del suministro, instalación y puesta en marcha de material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y del viaducto, vías, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de tracción de 25 kV y edificios técnicos en línea del tren interurbano México-Toluca", se constató que la entidad fiscalizada, por conducto de su residencia de obra, no verificó que la empresa supervisora cumpliera con sus obligaciones contractuales y de sus términos de referencia, ya que, de acuerdo con sus alcances, no manifestó la detección de las fallas en los plintos que fueron corregidos derivados de la restitución de neoprenos y la reparación del soporte fisurado del amortiguador anti-lazo del Boggie, sus causas y el seguimiento de las medidas correctivas necesarias; lo anterior, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I y VI, y 115, fracciones V y XVI, y del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-09-15, las cláusulas primera "objeto del contrato", sexta "forma de pago" y décima segunda "responsabilidades del contratista", el apartado 4.4.2 de los Términos de Referencia y EP ROD 001 Material Rodante.

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 23 de agosto de 2022 formalizada con el acta núm. 003/CP2021, con el oficio núm. 5.1.203.342 del 7 de septiembre de 2022, el Director de Control y Seguimiento de Auditorías de la DGPOP de la SICT remitió copia del escrito sin número ni fecha mediante el cual el residente de obra manifestó que la residencia de obra si verificó que la contratista cumpliera con sus obligaciones contractuales, ya que mediante el “Informe de daño de plintos laterales Km 4+998 a 5+003 vía 1 por maniobras de sustitución de neoprenos de trabes de viaducto 1B” y el “Informe de daños de plintos laterales PK. 1+302, 1+333, 4+542, a 4+560, 5+027 a 5+048 vía 1 y PK. 5+662 al PK. 5+690 por vía 2 ocasionado por las maniobras de sustitución de neoprenos de trabes del viaducto 1B”, ambos presentados por la supervisión externa por medio de los escritos núms. 5030-AAST-SCT-3698 y 5030-AAST-SCT-3722 del 21 de mayo y 4 de junio de 2021, mediante los cuales le notificó a la residencia sobre los daños a la estructura de vía derivado de los cambios de neopreno en el Tramo 1, dándole su debido seguimiento; asimismo, referente a la reparación del soporte fisurado del amortiguador del boogie se notificó por medio de los “Reportes diarios de actividades del contrato DGTFM-09-15” con los cuales se le informó a la SICT de dicha fisura así como también de su reparación y la inspección de calidad efectuada después de la misma; además, con el oficio núm. 4.3.1.4.2.0.1-779/2018 del 17 de octubre de 2018 la SICT autorizó la metodología de la reparación. Por último, la misma SICT y sus direcciones elaboraron un reporte mensual con la clave 2.2.1. Informe de la Supervisión del sitio de fabricación del material rodante con fecha del 1 al 31 de octubre de 2018, por lo que, derivado de todo lo anterior, dicha supervisión externa no ha causado incumplimiento alguno a la normativa aplicable.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada, se determinó que se atiende la observación, debido a que se proporcionaron informes y oficios mediante los cuales la supervisión externa informó de las fallas presentadas en los plintos que fueron corregidos derivados de la restitución de neoprenos y la reparación del soporte fisurado del amortiguador anti-lazo del Boggie, y sus seguimientos, con lo que se demostró que la empresa supervisora cumplió con sus obligaciones contractuales y los términos de referencia del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-09-15.

**8.** 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, quedando un importe total asignado de 100,000.00 miles de pesos, y un importe ejercido como reportado en la Cuenta Pública de 89,892.5 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 número 1936, denominado FONADIN, y la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes celebraron el Convenio de 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 1,657,627.2 miles de pesos para la construcción del tramo 4.

### **Montos por Aclarar**

Se determinaron 6,142,999.13 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 8 resultados, de los cuales, en uno no se detectó irregularidad y 2 fueron solventados por la entidad fiscalizada antes de la emisión de este Informe. Los 5 restantes generaron:

1 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria y 4 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 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 “Suministro y Puesta en Marcha de Material Rodante, Sistemas Ferroviarios y de Comunicaciones, Boletaje, Centro de Control, Sistemas Electromecánicos del Túnel y del Viaducto, Vías, Sistemas de Energía y Construcción de Dos Subestaciones de Tracción de 25 Kv y Edificios Técnicos en Línea del Tren Interurbano México-Toluca, en el Estado de México”, a fin de comprobar que las inversiones físicas se presupuestaron, ejecutaron y pagaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables, y específicamente respecto de la muestra revisada que se establece en el apartado relativo al alcance, se concluye que, en

términos generales, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes cumplió las disposiciones legales y normativas aplicables en la materia, excepto por las irregularidades siguientes:

- Se determinó un pago en exceso por un monto de 638.2 miles de pesos en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-649, "Carga, acarreo y descarga de material ferroviario (riel UIC 60-E1)...", en virtud de que no se deflactó en el apartado de equipo y herramienta el costo horario del camión tráiler plataforma extensible y no obstante también se le pagó ajuste de costos ni se determinaron correctamente los rendimientos de dicho camión, de la grúa TREX y la camioneta pick-up en la matriz de dicho concepto.
- Pago en exceso de 882.7 miles de pesos del concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-651, "Traslado, reparto y tendido de material ferroviario (riel UIC 60-E1)...", en virtud de que no se determinaron correctamente los rendimientos de la maquinaria cargadora de materiales tipo spider incluida en la matriz de dicho concepto.
- Pago en exceso de 3,927.3 miles de pesos del concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-653, "Instalación de riel UIC 60 E1 (350HT) para vía elástica nueva...", en virtud de que no se deflactó en el apartado de equipo y herramienta el insumo "Falsa Travesía" y no obstante también se le pagó ajuste de costos.
- Se realizó un pago indebido de 694.7 miles de pesos en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PFC-T4-OE-1327, "Servicio de vigilancia y seguridad por 24 hrs...", en virtud de que los trabajos son responsabilidad del contratista hasta su entrega a la entidad, aunado a que en el costo indirecto se incluyó el apartado de "Seguridad e Higiene".
- Se autorizó un concepto no previsto en el catálogo original núm. 032-EXT-040, "Suministro y colocación de letrero espectacular de 10 x 5 m...", " por un monto de 1,299.7 miles de pesos, sin considerar que dichos trabajos no corresponden con el objeto del contrato de servicios, además de que en los costos indirectos del contrato de obra ya estaba incluido un apartado denominado "letrero nominativo de obra" por 1,907.5 miles de pesos.

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

#### *Áreas Revisadas*

La extinta Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, ahora 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. Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 107, fracción III, 113, fracciones I y VI, y 115, fracciones V y XI, 119, 211 y 213, fracción VII.
2. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículo 66, fracciones I y III.
3. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTfM-58-14, las cláusulas sexta "forma de pago" y octava "ajuste de costos", del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTfM-09-15, las cláusulas primera "objeto del contrato", sexta "forma de pago" y décima segunda "responsabilidades del contratista", el apartado 4.4.2 de los Términos de Referencia y EP

ROD 001 Material Rodante, del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14 la cláusula primera "Objeto del contrato", del contrato de servicios relacionados con la obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14 la cláusula primera "Objeto del contrato".

*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.