

Secretaría de Comunicaciones y Transportes**Tren Interurbano México-Toluca, en el Estado de México y el Distrito Federal**

Auditoría de Inversiones Físicas: 14-0-09100-04-0406

DE-079

Criterios de Selección

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios cuantitativos y cualitativos establecidos en la normativa institucional de la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2014, considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF 2011-2017.

Adicionalmente, con ella se atendió la solicitud formulada por la CVASF o por los legisladores mediante el oficio núm. CVASF/LXII/0018/2015 del 12 de enero de 2015.

Objetivo

Fiscalizar y verificar la gestión financiera de los recursos federales canalizados al proyecto, a fin de comprobar que las inversiones físicas se programaron, presupuestaron, adjudicaron, contrataron, ejecutaron y pagaron conforme a la legislación aplicable y que su funcionamiento y puesta en operación se realizó de acuerdo a lo previsto.

Alcance

	EGRESOS
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	3,239,277.1
Muestra Auditada	3,076,781.4
Representatividad de la Muestra	95.0%

Del total de los recursos federales asignados al proyecto Tren Interurbano México-Toluca, en el Estado de México y el Distrito Federal, cuyos trabajos se realizan al amparo de seis contratos de servicios relacionados con las obras públicas y cuatro contratos de obras públicas que en conjunto comprendieron la realización de estudios, el suministro y puesta de material rodante así como la ejecución, control y supervisión de las obras por un total ejercido de 3,239,277.1 miles de pesos en 2014, de los cuales se revisaron 150 conceptos por un importe de 3,076,781.4 miles de pesos, que representó el 95.0% del monto erogado, por ser los más representativos y susceptibles de medir y cuantificar en planos y en campo, como se detalla en la siguiente tabla:

CONCEPTOS REVISADOS
(Miles de pesos y porcentajes)

Número de contrato	Conceptos		Importes		Alcance de la revisión (%)
	Ejecutados	Seleccionados	Ejercido	Seleccionado	
DGTFM-09-14	22	22	578,811.0	578,811.0	100.0
DGTFM-10-14	24	0	9,761.7	0.0	0.0
DGTFM-17-14	0	0	152,734.0	0.0	0.0
DGTFM-19-14	2	2	1,057,796.3	1,057,796.3	100.0
DGTFM-28-14	2	2	819,295.2	819,295.2	100.0
DGTFM-32-14	73	73	92,282.0	92,282.0	100.0
DGTFM-34-14	28	28	19,600.5	19,600.5	100.0
DGTFM-43-14	22	22	9,620.4	9,620.4	100.0
DGTFM-58-14	0	0	0.0	0.0	0.0
DGOP-LPN-F-1-043-14	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>499,376.0</u>	<u>499,376.0</u>	100.0
Totales	174	150	3,239,277.1	3,076,781.4	95.0

FUENTE: Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno del Distrito Federal, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados y en la información y documentación proporcionados por la entidad fiscalizada.

Antecedentes

El proyecto Tren Interurbano México-Toluca pertenece al sector de vías generales de comunicación y consiste en la construcción de un sistema ferroviario con una longitud total de 57.7 km y un ancho de derecho de vía de 16.0 m que serán aprovechados para la implantación de la vía y actividades de mantenimiento de las instalaciones. Adicionalmente, el proyecto considera la construcción de dos terminales, cuatro estaciones, un taller de mantenimiento y un área destinada para cocheras.

El proyecto de 57.7 km totales se localiza dentro del Estado de México con una longitud aproximada de 40.7 km, y de 17.0 km en el Distrito Federal. En el caso del Estado de México, cruza cinco municipios: Zinacantepec, Toluca, Metepec, San Mateo Atenco, Lerma y Ocoyoacac; y en su tramo dentro del Distrito Federal, el proyecto cruza por las delegaciones de Cuajimalpa de Morelos y Álvaro Obregón.

La principal vía de acceso para llegar a la zona es la autopista México-Toluca y existen además otras vialidades en toda el área.

La inversión programada para este proyecto es de 2,946.9 millones de dólares americanos o su equivalente en moneda nacional de 38,608.9 millones de pesos al tipo de cambio de 13.1 pesos al mes de noviembre de 2013.

El proyecto consiste en la construcción de un sistema ferroviario destinado al traslado de personas y se inicia en el municipio de Zinacantepec, Estado de México, y termina en la Delegación Álvaro Obregón del Distrito Federal, con una longitud de 57.7 km. Tratándose de un servicio público, se contará con instalaciones de ascenso y descenso de pasajeros, además de instalaciones para el resguardo y mantenimiento del material rodante.

Para efectos de fiscalización de los recursos federales ejercidos en 2014 se revisaron cuatro contratos de obra pública y cuatro contratos de servicios relacionados con las obras públicas, los cuales se describen a continuación:

El contrato de servicios relacionados con la obra pública a precio alzado núm. DGTFM-09-14 tuvo por objeto realizar los estudios topográficos, mecánica de suelos, ambientales, hidrológicos, jurídicos, financieros, ferroviarios, electromecánicos y material rodante para la elaboración del proyecto ejecutivo para la construcción del tren interurbano México-Toluca; fue adjudicado el 1 de abril de 2014 mediante el procedimiento de invitación nacional a cuando menos tres personas núm. IO-009000988-N11-2014 por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT a la empresa SENERMEX Ingeniería y Sistemas, S.A. de C.V., y en él se pactó un monto de 578,811.0 miles de pesos y un plazo de 184 días naturales, del 2 de abril al 2 de octubre de 2014.

Al 31 de diciembre de 2014 se reportó hasta la estimación núm. 6 un monto erogado de 578,811.0 miles de pesos; y a la fecha de la revisión (julio de 2015) el contrato se encontraba finiquitado.

El contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-19-14 tuvo por objeto realizar la construcción del tramo ferroviario Zinacantepec-kilómetro 36+150 de 36.15 km de longitud, con inicio en el km 0+000 y terminación en el km 36+150, en el Estado de México; fue adjudicado el 11 de julio de 2014 mediante el procedimiento de licitación pública nacional núm. LO-009000988-N9-2014 por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT al grupo formado por las empresas La Peninsular Compañía Constructora, S.A. de C.V., y Constructora de Proyectos Viales de México, S.A. de C.V., por un monto de 10,148,322.9 miles de pesos y un plazo de 732 días naturales, comprendido del 11 de julio de 2014 al 11 de julio de 2016.

Al 31 de diciembre de 2014 se reportó hasta la estimación núm. 2 un total erogado de 1,057,796.3 miles de pesos y a la fecha de la revisión (julio de 2015) el contrato estaba en proceso de ejecución.

El contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-28-14 tuvo por objeto realizar la construcción del túnel ferroviario portal poniente del túnel al portal oriente del túnel de 4.634 km de longitud, con inicio en el km 036+150 y terminación en el km 040+784, en el Distrito Federal, fue adjudicado el 6 de agosto de 2014 mediante el procedimiento de licitación pública nacional núm. LO-009000988-N19-2014 por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT al grupo formado por Construcciones y Trituraciones, S.A. de C.V., y la empresa ICA, S.A. de C.V., por un monto de 2,855,386.9 miles de pesos y un plazo de 750 días naturales, comprendido del 7 de agosto de 2014 al 25 de agosto de 2016.

Al 31 de diciembre de 2014 se reportó hasta la estimación núm. 1 un total erogado de 819,295.2 miles de pesos y a la fecha de la revisión (julio de 2015) el contrato se encontraba suspendido temporalmente.

El 18 de agosto de 2014, mediante el procedimiento de invitación a cuando menos tres personas núm. IO-009000988-N35-2014 evaluado por el procedimiento de puntos y porcentajes, la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT adjudicó

a la empresa SGS de México, S.A. de C.V., el contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14, cuyo objeto consiste en realizar 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 km hasta la puesta en operación del Tren Interurbano México-Toluca por un monto de 950,490.5 miles de pesos y un plazo de 1,385 días naturales del 20 de agosto de 2014 al 4 de junio de 2018.

Al 28 de noviembre 2014, fecha de pago de la estimación núm. 3, se habían erogado 92,282.0 miles de pesos; y a la fecha de la revisión (julio de 2015) el contrato se encontraba en proceso de ejecución.

El contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-34-14, cuyo objeto consiste en realizar la supervisión y control de obra para la construcción del tramo ferroviario Zinacantepec-kilómetro 36+150 de 36.150 km de longitud, con inicio en el km 0+000 y terminación en el km 36+150, en el Estado de México, fue adjudicado el 28 de agosto de 2014 mediante el procedimiento de invitación a cuando menos tres personas núm. IO-009000988-N39-2014, el cual fue evaluado por el procedimiento de puntos y porcentajes, por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT a la empresa TRIADA Consultores, S.A. de C.V.; y en él se pactó un monto de 195,895.1 miles de pesos y un plazo de 840 días naturales, comprendido del 26 de agosto de 2014 al 12 de diciembre de 2016.

Al 31 de diciembre de 2014 se reportó que hasta la estimación núm. 2 se erogó 19,600.5 miles de pesos; y a la fecha de la revisión (julio de 2015) el contrato estaba en proceso de ejecución.

El contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-43-14, cuyo objeto consiste en realizar la supervisión y control para la construcción del túnel ferroviario portal poniente de 4.634 km de longitud, con inicio en el km 036+150 y terminación en el km 040+784, en el Distrito Federal, fue adjudicado el 24 de septiembre de 2014 mediante el procedimiento de invitación a cuando menos tres personas núm. IO-009000988-N51-2014, evaluado mediante el procedimiento de puntos y porcentajes, por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT a la empresa DIRAC, S.A.P.I. de C.V., por un monto de 153,547.2 miles de pesos y un plazo de 870 días naturales, del 25 de septiembre de 2014 al 10 de febrero de 2017.

Al 31 de diciembre de 2014 se reportó hasta la estimación núm. 2 un monto erogado de 9,620.4 miles de pesos, y a la fecha de la revisión (julio de 2015) el contrato se encontraba en proceso de ejecución.

El contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-58-14, cuyo objeto consiste en realizar el suministro y puesta en marcha de material rodante, sistemas ferroviarios, sistemas de comunicaciones, boletaje, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel y de 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, fue adjudicado el 5 de diciembre de 2014 mediante el procedimiento de licitación pública internacional núm. LO-009000988-T45-2014, evaluado por el procedimiento de puntos y porcentajes, por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la

SCT al grupo Ferrocarril Interurbano, S.A. de C.V.; y en él se pactó un monto de 13,570,094.4 miles de pesos y un plazo de 1,243 días naturales, comprendido del 6 de diciembre de 2014 al 1 de mayo de 2018.

Al 31 de diciembre 2014 no se habían erogado recursos; y a la fecha de la revisión (julio de 2015) el contrato se encontraba en proceso de ejecución.

El contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-1-043-14, cuyo objeto consiste en realizar los trabajos de construcción y obras complementarias del tramo 3 para el viaducto elevado del Tren Interurbano Toluca-Valle de México, localizado entre los cadenamientos 41+150, salida del portal oriente del túnel y 57+792 Estación Observatorio del metro L-1, así como las cocheras del tren y dos viaductos singulares llamados Santa Fe (entre los cadenamientos 49+312 al 49+636) y Tacubaya (entre los cadenamientos 56+219 al 56+381); fue adjudicado el 16 de diciembre de 2014 mediante el procedimiento de licitación pública nacional núm. LO-909005989-N9-2014 (909005989-DGOP-F-011-14) por la Dirección General de Obras Públicas (DGOP) al grupo formado por las empresas CAABSA Constructora S.A. de C.V., Prefabricados y Transportes, S.A. de C.V., Cargo Crane, S.A. de C.V., Grupo Corporativo Amodher, S.A. de C.V., Omega Construcciones Industriales, S.A. de C.V. y Gonzalez Soto y Asociados, S.A. de C.V.; y en él se pactó un monto de 10,426,277,1 miles de pesos y un plazo de 730 días naturales, comprendido del 20 de diciembre de 2014 al 18 de diciembre de 2016.

Al 16 de diciembre 2014 se habían erogado 499,376.0 miles de pesos por concepto de anticipo; y a la fecha de la revisión (julio de 2015) el contrato se hallaba suspendido temporalmente.

Resultados

1. En la revisión a la documentación del proyecto “Construcción del Tren interurbano México-Toluca” se observó que, previamente al inicio de los trabajos, la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM) de la SCT no incluyó en el proyecto las medidas de mitigación que se implementarían para garantizar la preservación o restitución de las condiciones ambientales de forma equivalente en las áreas afectadas por el desarrollo de las obras; tampoco obtuvo ni tramitó ante las autoridades competentes los dictámenes, permisos y licencias de construcción, la propiedad o los derechos de propiedad, incluyendo derechos de vía y la expropiación de inmuebles sobre los cuales se ejecutarían las obras públicas, en su caso, los derechos otorgados por quien pudiera disponer legalmente de los mismos; situación que le impidió llevar a cabo con oportunidad la adquisición y regularización de la tenencia de la tierra antes de iniciar la construcción de las obras.

Mediante el oficio núm. 4.3.769/2015 de fecha 28 de agosto de 2015, la entidad fiscalizada hizo entrega de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA), la resolución emitida por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) con el oficio No. SGPA/DGIRA/DG/0 3773 de fecha 25 abril de 2014, el catálogo de conceptos en que se enlistan los estudios y conceptos de mitigación ambiental, así como el programa de ejecución de los tres tramos que comprende el proyecto; y los convenios de colaboración con el Gobierno del Distrito Federal (GDF), el Gobierno del Estado de México (GEM), el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y la Comisión Federal de Electricidad (CFE). Asimismo mencionó que se realizaron las gestiones necesarias con las autoridades

municipales y estatales, con lo cual se dio cumplimiento a la normativa en lo relacionado con las licencias y permisos necesarios.

Por lo que se refiere al trazo para la construcción del tren, éste se realiza sobre el derecho de vía de la CFE, de la autopista de cuota y de la carretera libre México-Toluca, por lo que con fundamento en el derecho de expropiación del 5 de noviembre de 1943, se consideró que eran terrenos federales y únicamente se habían identificado 120 predios que era necesario expropiar, para esto es importante señalar que los recursos para la expropiación de los terrenos y de los bienes distintos de la tierra (BDTS), estaban considerando únicamente 120 inmuebles y ésta se incrementó por causas de fuerza mayor, con las acciones tomadas se considera que se actuó dentro del marco normativo vigente que rige estas acciones.

Posteriormente mediante el oficio núm. 4.3.856/2015 de fecha 24 de septiembre de 2015 manifestó que en el Marco de Colaboración con la CFE, el Distrito Federal, el Estado de México y el INAH, la SCT tramitó los dictámenes, permisos y licencias de construcción requeridos durante la ejecución del Proyecto Ferroviario; por lo que respecta a la propiedad y derecho de vía, y de acuerdo a las cláusulas primera, segunda y tercera del convenio Marco de Colaboración celebrado el 30 de mayo de 2014 entre la CFE y la SCT, se iniciaron los trabajos conforme al Proyecto Ejecutivo, de los cuales 33.9 km le correspondían a la Comisión Federal de Electricidad, conforme al Decreto de 1943 que declara de utilidad pública la expropiación de los terrenos necesarios en beneficio de la CFE; por lo que la SCT actuó con oportunidad conforme a la información de la que tenía conocimiento hasta la suscripción del convenio con la CFE; y hasta que iniciaron los trabajos de obra (septiembre de 2014), fue cuando la contratista manifestó a la SCT la existencia de tenedores de la tierra que impedían la realización de los trabajos; además, aclaró que no obstante que la Av. las Torres no forma parte del trazo y del derecho de vía para la ejecución del Proyecto Ferroviario, precautoriamente se toman medidas por si resultaran afectadas las concesiones Público-Privadas de la zona, desde enero de 2015 la SCT realiza las acciones y gestiones correspondientes para formalizar un convenio entre particulares (constructora y concesionaria), para garantizar que una vez concluidos los trabajos del tren, se restituyan las condiciones operativas y funcionales que existían previas a la construcción del tren. Finalmente, la SCT realizará las gestiones correspondientes con la empresa coordinadora para que al amparo del contrato núm. DGTFM-32-14 realice las acciones conducentes que aseguren y den certidumbre al proceso de ejecución de obra durante el periodo del “Proyecto Ferroviario”.

Una vez analizada la información, la ASF considera que se atiende parcialmente la observación, al haber proporcionado la Manifestación de Impacto Ambiental y el catálogo de conceptos en donde se enlistan los estudios y acciones de mitigación ambiental a implementar en el proyecto, además de haber informado que formalizará un convenio entre particulares (constructora y concesionaria) para garantizar una vez concluidos los trabajos se restituyan las condiciones operativas y funcionales que prevalecían antes de la construcción del tren sobre la Av. Las Torres; sin embargo, con sus argumentos reiteró que previo a la ejecución de los trabajos no había adquirido los predios que eran necesarios expropiar, ni los bienes distintos de la tierra (BDTS) ubicados en el trayecto del tren.

14-0-09100-04-0406-01-001 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes implemente los mecanismos necesarios para fortalecer los procesos y sistemas de control administrativo con objeto de que en lo subsecuente sus áreas responsables de tramitar y obtener la liberación de los derechos de vía y cualquier otro permiso necesario para la ejecución de las obras públicas a su cargo, lo realicen previo al inicio de la misma a fin de evitar retrasos y daños al erario público por concepto del pago de gastos no recuperables.

2. De la revisión a las bases de la licitación pública nacional núm. LO-909005989-N9-2014, se observó que la Dirección General de Obras Públicas (DGOP) del Gobierno del Distrito Federal no evaluó conforme a sus bases de licitación los aspectos de evaluación I.- Propuesta Técnica, inciso i.d), "Estructura de la organización", debido a que la entidad fiscalizada descalificó a los demás licitantes al asignar un puntaje de cero porque la documentación solicitada "la presenta incompleta", lo cual no es coherente con lo requerido por la entidad fiscalizada al establecer en las bases como requisitos que, el licitante que presente una mayor congruencia en la organización del grupo de trabajo se le asignará el máximo de puntuación y a partir de este máximo asignado se repartirán de manera proporcional los puntos en razón del grado de estructuración, ya que determinó una unidad de medición a algo intangible como la congruencia.

Mediante el oficio núm. GDF/SOBSE/DPLOP/28.8.15/0004 de fecha 4 de agosto de 2015 la entidad fiscalizada expone que, emitió la convocatoria a la Licitación Pública Nacional número LO-909005989-N9-2014 donde se establecieron los criterios para la evaluación de las propuestas en igualdad de condiciones para cada uno de los participantes para esto resultó necesario evaluar la congruencia del esquema estructural de organización respecto a los trabajos a ejecutar, su experiencia y las especificaciones cuantitativas en relación al presupuesto y programas presentados para la ejecución de los trabajos, dicho criterio de evaluación se estableció de conformidad con lo dispuesto en los Lineamiento en Materia Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios y de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas. Adicionalmente entregó el Acta de Fallo de fecha 11 de mayo de 2014 donde muestra que obtuvieron puntajes menores en los rubros de calidad de mano de obra, programas generales y específicos de la obra, respecto de la empresa de la propuesta ganadora, y en relación a los demás licitantes, aunque proporcionaron su organigrama propuesto del grupo de trabajo, el mismo no cumplió con los parámetros a evaluar (anotando la especialidad, categoría y número de profesionales y obreros requeridos por especialidad, de acuerdo al presupuesto y los programas de obras), por tanto, como resultado de la evaluación integral de la evaluación técnica se determinó el puntaje de 0.0.

Posteriormente la entidad fiscalizada mediante el oficio núm. GDF/SOBSE/DGOP/DPLOP/24.09.15/0001 de fecha 23 de septiembre de 2015, entregó el anexo T-6 "Organigrama propuesto del grupo de trabajo", correspondiente a cuatro de las cinco propuestas técnicas que participaron en la licitación pública número LO-909005989-N9-2014, para reiterar que evaluó de manera integral de acuerdo al capítulo V, "requisitos a satisfacer por los interesados" y capítulo VI "criterios claros y detallados para la evaluación de las propuestas".

En alcance, con oficio núm. GDF/SOBSE/DRI/419/2015 del 6 de noviembre de 2015 la entidad fiscalizada entregó el oficio núm. GDF/SOBSE/DGOP/DPLOP/05.11.15/0001 del 5 de noviembre 2015, con el que manifestó que de las cinco propuesta presentadas dos cumplieron y que aun cuando es cierto que ninguno de los “organigramas propuestos del grupo de trabajo”, contempla la totalidad de los requisitos también lo es que en el caso particular de las empresas que obtuvieron puntaje se contó con los elementos necesarios para evaluar de manera integral el programa de mano de obra establecido, por lo que se consideró que no afectó substancialmente el documento proporcionado por los licitantes sumado a que el otorgamiento del punto máximo a solo dos licitantes no significó una afectación a la solvencia de las propuestas presentadas por cada uno de ellos, mencionando que aun quitando el punto asignado a la empresa ganadora no se modifica el resultado de la evaluación, ni afecta el resultado de fallo, dejando claro que para la adjudicación de los trabajos, al licitante cuya proposición cumplió con los requerimientos legales y que obtuvo en su propuesta técnica en suma con la económica la puntuación más alta se realizó en términos de lo dispuesto en la Ley de Obras Publicas y Servicios Relacionados con las mismas y conforme los Lineamientos para la Aplicación del Criterio de Evaluación de Proporciones, que emite la Secretaría de la Función Pública asegurando las mejores condiciones de contratación para el Gobierno del Distrito Federal.

Al respecto, la ASF considera que subsiste la observación, ya que si bien la entidad fiscalizada demostró que la propuesta ganadora fue la solvente con mayor puntaje aun cuando se le quitara el punto relativo al anexo T-6 "Organigrama propuesto del grupo de trabajo", también lo es que ningún licitante cumplió en su totalidad con los requisitos establecidos en las bases, por lo que se confirma que en la evaluación de las propuestas técnicas no se aplicaron cabalmente los criterios establecidos en dichas bases.

14-B-09000-04-0406-08-001 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control del Gobierno del Distrito Federal, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no se apegaron a los criterios establecidos en las bases de licitación para el proceso de contratación de la obra pública denominada construcción y obras complementarias del tramo 3 para el viaducto elevado Tren Interurbano Toluca-Valle de México.

3. De la revisión al contrato de obra núm. DGTFM-19-14, se observó que la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT autorizó y realizó pagos a la contratista por obra no ejecutada por 622,796.3 miles de pesos, integrados por 299,996.5 y 322,799.8 miles de pesos, en las estimaciones núms. 1 y 2 con periodos de ejecución comprendidos del 12 de julio al 11 de agosto y del 11 de agosto al 20 de septiembre de 2014, por el concepto extraordinario PUE-0010 “suministro de acero de refuerzo de diferentes diámetros. Incluye almacenaje y puesto en sitio de los trabajos” por 61,739.41 ton integradas por 29,739.43 y 31,999.98 ton, respectivamente; sin embargo, dicho concepto incluye el almacenaje y puesto en el sitio de los trabajos, y el reporte fotográfico que soporta el pago de dichas estimaciones sólo demuestra que el acero se encontraba en la etapa de fabricación y no que se había entregado en la obra. Cabe mencionar que el 28 de julio de 2014 la contratista recibió 435,000.0 miles de pesos, por el concepto de pago del anticipo, monto que incluye la adquisición de materiales, aunado a que en esas fechas prevalecían atrasos en la

ejecución de los trabajos por causa de los constantes conflictos sociales generados por la falta de liberación de derecho de vía tal como se refleja en las notas de la bitácora de la obra.

En respuesta, con el oficio núm. 4.3.769/2015 de fecha 28 de agosto de 2015 la entidad fiscalizada manifestó que con las minutas de fechas, 4 y 11 de agosto de 2014, la contratista solicitó la autorización para el suministro de acero por una posible escases y presentó el precio extraordinario correspondiente; asimismo, con el dictamen técnico de fecha 15 de agosto de 2014 se determinó precedente la autorización de los precios unitarios fuera de catálogo (extraordinarios) relacionados con el suministro de acero de refuerzo; por lo que, con la minuta de 16 de agosto de 2014 la contratista presentó a revisión la estimación núm. 1 por el suministro de acero de refuerzo y el 19 de agosto de 2014 se realizó visita a la fábrica de acero para comprobar la capacidad del proveedor y garantizar el suministro y calidad de este insumo; además, el 3 de septiembre de 2014 la entidad fiscalizada pagó 299,996.5 miles de pesos a la contratista en la estimación núm. 1 por 29,739.43 ton de acero de refuerzo correspondiente al precio unitario, PUE 0010 "suministro de acero...", y el 29 de septiembre de 2014 se pagaron 322,799.8 miles de pesos en la estimación núm. 2 por 31,999.98 ton de acero de refuerzo correspondiente al mismo concepto.

Mediante el oficio núm. 4.3.2.5.2.2.1-007-2015 de fecha 26 de marzo de 2015 la residencia de obra solicitó a la contratista la devolución de 203,781.5 miles de pesos más los intereses generados por 17,739.40 ton de acero no suministradas y aclaró que la falta de adquisición de dicha cantidad de acero fue por decisión propia del contratista. Cabe mencionar que la residencia de obra autorizó las estimaciones núms. 5, 6, 7, 8 y 9, mismas que se pagaron al contratista aplicando la deductiva por el pago en exceso mencionado.

Posteriormente, con el oficio núm. 4.3.-935/2015 de fecha 16 de octubre de 2015 la entidad fiscalizada entregó la minuta del 4 de agosto de 2014, dictamen técnico de fecha 15 de agosto de 2014, oficio núm. 4.3.2.5.2.2.1.-007/2015, escrito núm. TMT-T1-DIR-0266-15, las carátulas y cuerpos de las estimaciones núms. 5, 6, 7, 8, 9 y 15 pagadas los meses de diciembre de 2014, enero, febrero, marzo y octubre de 2015 donde se llevó acabo la deductiva por 292,641.3 miles de pesos; además, entregó el recibo bancario del entero efectuado por la contratista en favor de la Tesorería de la Federación por un importe de 8,412.2 miles de pesos a cuenta de los 15,274.0 miles de pesos determinados por concepto de los intereses generados.

Con los oficios núms. 4.3.-950/2015 y 4.3.-964/2015 de fechas 20 y 26 de octubre de 2015, respectivamente, entregó copias de la línea de captura y la transferencia bancaria realizada por la contratista en favor de la Tesorería de la Federación de 6,861.8 miles de pesos como complemento de los intereses generados.

Además, con el oficio núm. 4.3.-1120/2015 del 27 de noviembre de 2015, la entidad fiscalizada entregó los comprobantes de pago de las estimaciones núms. 5, 6, 7, 8, 9 y 15 que sustentan la aplicación de la deductiva por 292,641.3 miles de pesos y envió el comprobante del reintegro realizado por la contratista a la TESOFE por 21,969.3 miles de pesos como complemento de la suerte principal observada más 1,607.8 miles de pesos de los intereses generados por dicho reintegro; además, entregó copia de la estimación núm. 17 en la que se aplicó una deductiva de 387,144.7 miles de pesos, correspondientes también al complemento de la suerte principal.

Adicionalmente, con el oficio 4.3.1-387/2015 del 15 de diciembre de 2015, entregó copias de la línea de captura y la transferencia bancaria realizada por la contratista en favor de la Tesorería de la Federación por un importe de 17,503.5 miles de pesos como complemento total de los intereses generados.

Finalmente, con los oficios núms. 4.3.0.2-002/2016 y 4.3.0.2.-005/2016 del 7 y 13 de enero de 2016 se proporcionó copia del oficio núm. 31100000001 con el que la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal solicitó a la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la SCT realizar el pago a la contratista de la estimación núm. 17 por un importe de 77,610.3 miles de pesos, que incluye la deductiva de los 387,144.7 miles de pesos complementarios de la suerte principal, así como copia de la carátula del Sistema Integral de Administración Financiera Federal (SIAFF), que contiene la cuenta por liquidar certificada (CLC) con folio núm. 1, y que comprueba que el pago de dicha estimación se efectuó el 12 de enero de 2016.

Al respecto, la ASF considera atendida la observación en el aspecto correctivo, ya que la entidad fiscalizada comprobó que la contratista reintegró un importe total de 701,755.3 miles de pesos de la suerte principal, desglosado de la siguiente manera: 679,786.0 miles de pesos, mediante la aplicación de deductivas en las estimaciones núms. 5, 6, 7, 8, 9, 15 y 17, y de 21,969.3 miles de pesos, mediante depósito a la TESOFE. Conviene mencionar que el importe total resarcido por la contratista fue superior en 78,959.0 miles de pesos, al monto total observado por la ASF de 622,796.3 miles de pesos; y que por la relevancia de la irregularidad observada se considera pertinente darle vista al Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que deslinde las responsabilidades administrativas a que haya lugar.

Asimismo, se considera que se atiende la observación en cuanto a los intereses determinados por la entidad fiscalizada por un importe de 34,385.3 miles de pesos, los cuales fueron reintegrados por la contratista a la Tesorería de la Federación.

14-9-09112-04-0406-08-001 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión autorizaron y pagaron 622,796.3 miles de pesos por concepto de pago de obra no ejecutada al 31 de diciembre de 2014 del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo de terminado núm. DGTFM-19-14.

4. De la revisión al contrato de obra núm. DGTFM-28-14 referente a las obras del Tramo 2 (Túnel), se observó que la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT autorizó y realizó en la estimación núm. 1 con un periodo de ejecución comprendido del 7 al 31 de agosto de 2014, un pago a la contratista por obra no ejecutada por 318,116.4 miles de pesos, integrados por 134,682.2 y 134,086.0 miles de pesos, correspondientes a 7,263.17 y 7,231.02 horas por utilizar el “Escudo de 8.50 m de Ø EPB-TOPO”, considerando el costo de 22.9 miles pesos por depreciación, inversión, seguros y mantenimiento incluido en el costo horario en reserva, que se utilizó en los insumos que conforman los precios unitarios de los conceptos núms. 44 “Excavación y operación en túnel en cualquier zona y tipo de material con maquina tuneladora de frente pleno (tunneling Boring Machine-TBM) y 61 “Excavación y

operación en túnel en cualquier zona y tipo de material con maquina tuneladora de frente pleno (tunneling Boring Machine-TBM)”; más 49,348.2 miles de pesos por las 6,794.46 ton de acero de refuerzo $f'_{y}=4,200$ kg/cm² incluido en los precios unitarios de los conceptos núms. 45 al 59 y 62 al 76 “Suministro y fabricación en obra o taller, almacenaje y transporte hasta el tren de colocación de dovela prefabricada”; sin embargo, los trabajos correspondientes a los conceptos referidos no fueron ejecutados, ya que la obra se encontraba suspendida mediante acta del 3 de octubre de 2014.

Mediante el oficio núm. 4.3.769/2015 de fecha 28 de agosto de 2015 la entidad fiscalizada manifestó que realizó el pago por 318,116.4 miles de pesos considerando que la documentación soporte de la estimación núm. 1 fue revisada y avalada para su pago por el residente de obra de la empresa encargada de la asesoría de los trabajos, y una vez que el residente de obra de la SCT identificó que existían inconsistencias en los conceptos y los precios unitarios programados en relación al pago de dicha estimación, solicitó a la contratista mediante los oficios núms. 4.3.1.2.-114-A/2014, 4.3.2.5.-117/2015, 4.3.2.5.-124/2015 y 4.3.2.5.-139/2015 de fechas 13 de octubre de 2014, 2, 15 y 30 de julio de 2015, respectivamente, el reintegro del pago con sus respectivos intereses. Además, con los escritos s/n de fecha 14 de octubre del 2014, y CEX-TIMT-SCT-195/2015 y CEX-TIMT-SCT-202/2015 de fechas 15 y 21 de julio de 2015, la entidad fiscalizada informó que a la fecha la DGTFM realiza las gestiones necesarias para recuperar el pago efectuado con sus intereses y determinar las acciones que implementará, aclarando que cuenta con las garantías (fianza de cumplimiento) que le permitirán la recuperación de la cantidad pagada más sus intereses.

Posteriormente, con el oficio núm. 4.3.-1018/2015 de fecha 4 de noviembre de 2015 la entidad fiscalizada envió a la ASF las líneas de captura y los recibos bancarios de pago en favor de la Tesorería de la Federación por 100,000.0 y 218,116.4 miles de pesos de fechas 28 de octubre y 3 de noviembre de 2015, respectivamente, que en suma comprueban el resarcimiento de los 318,116.4 miles de pesos observados más el depósito de 25,929.6 miles de pesos de los intereses generados.

Una vez analizada la información, la ASF considera atendida la observación en el aspecto correctivo, en virtud de que la entidad fiscalizada comprobó mediante los recibo bancarios en favor de la Tesorería de la Federación que la contratista realizó el pago de los 318,116.4 miles de pesos observados más 25,929.6 miles de pesos por concepto de los intereses generados a la fecha que se realizó el resarcimiento; por la relevancia de la irregularidad observada se considera pertinente darle vista al Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que deslinde las responsabilidades administrativas a que haya lugar.

14-9-09112-04-0406-08-002 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión autorizaron y pagaron 318,116.4 pesos por concepto de pago de obra no ejecutada al 31 de diciembre de 2014, del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-28-14.

5. De la revisión al contrato de servicios núm. DGTFM-43-14 referente a la supervisión y control del contrato de obra núm. DGTFM-28-14 del Tramo 2 (Túnel), se observó que la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT pagó a la contratista 6,291.5 miles de pesos que se integran por 329.2 y 5,962.3 miles de pesos en las estimaciones núms. 1 y 2 con periodos de ejecución comprendidos del 25 al 30 de septiembre y del 1 al 31 de octubre de 2014, respectivamente, por el pago de los conceptos incluidos en las partidas del catálogo de los conceptos núms. A01 “Revisión del proyecto ejecutivo...” y A02 “Actividades durante la ejecución de los trabajos de construcción.”; sin embargo, dichos pagos no proceden, ya que se constató que dichas actividades no fueron ejecutadas por el contratista porque derivan de la revisión del proyecto ejecutivo, como consta en el Acta Circunstanciada formalizada el 13 de octubre de 2014, que comprueba que la contratista recibió en formato PDF el proyecto ejecutivo del tramo 2 para la construcción del Túnel Ferroviario y se comprometió a revisarlo y emitir su informe al respecto, mismo que entregó hasta el 25 de noviembre de 2014. Cabe mencionar que los 329.2 miles de pesos observados corresponden al pago fraccionado del 10.0% de la unidad de los conceptos incluidos en la partida núm. A01, y los 5,962.3 miles de pesos al pago fraccionado del 50.0% adicional de la unidad de los conceptos incluidos en la partida mencionada más el pago fraccionado de 3.5 % de la partida núm. A02 “Actividades durante la ejecución de los trabajos de construcción.”, asimismo, durante la visita de verificación física realizada por personal de la ASF y de la DGTFM se comprobó que los trabajos de construcción del túnel no habían iniciado, por lo que no procede el pago de los conceptos incluidos en la partida A.02 antes referida

Mediante el oficio núm. 4.3.769/2015 de fecha 28 de agosto de 2015, la entidad fiscalizada indicó que las actividades estimadas de la partida A01 “Actividades previas al inicio de los trabajos de construcción” si fueron ejecutadas previo al inicio de los trabajos de construcción por el contratista y que en los documentos soporte de la realización de dichas actividades están incluidos en los generadores de las estimaciones núms. 1 y 2 las cuales se entregaron conforme el programa de ejecución de los trabajos cuya unidad de medida es un entregable mensual, y su contenido se detalla en el catálogo de conceptos.

Posteriormente, con oficio núm. 4.3.-935/2015 de fecha 16 de octubre de 2015 la entidad fiscalizada entregó a la ASF las líneas de captura y recibos bancarios de fecha 10 de octubre de 2015 por 4,898.4 y 385.2 miles de pesos en favor de la Tesorería de la Federación por el reintegro de los trabajos pagados no ejecutados en las partidas núms. A01 “Revisión del proyecto ejecutivo...” y A02 “Actividades durante la ejecución de los trabajos de construcción”, más los intereses generados.

Finalmente, con el oficio núm. 4.3.-1120/2015 del 27 de noviembre de 2014, la entidad fiscalizada entregó copia de dos depósitos bancarios de fecha 27 de noviembre de 2015 por 1,393.1 y 123.3 miles de pesos efectuados por la contratista en favor de la Tesorería de la Federación por el reintegro de los trabajos pagados no ejecutados en las partidas núms. A01 “Revisión del proyecto ejecutivo...” y A02 “Actividades durante la ejecución de los trabajos de construcción”, más los intereses generados.

Al respecto, la ASF considera atendida la observación en el aspecto correctivo, ya que si bien la entidad fiscalizada comprobó que la contratista realizó el reintegro a la Tesorería de la Federación del importe observado por la ASF de 6,291.5 miles de pesos, más 508.5 miles de pesos de los intereses generados, por la relevancia de la irregularidad observada se considera

pertinente darle vista al Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que deslinde las responsabilidades administrativas a que haya lugar.

14-9-09112-04-0406-08-003 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión autorizaron y pagaron obra no ejecutada por 6,291.5 miles de pesos por concepto de pago de servicios no ejecutados al 31 de diciembre de 2014, del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-43-14.

6. De la revisión al contrato de servicios de supervisión núm. DGTFM-34-14 se observó que la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT realizó pagos indebidos por 11,389.9 miles de pesos a través de las estimaciones núms. 1 y 2 correspondientes a los periodos del 26 de agosto al 31 de agosto de 2014 y del 1 de septiembre al 29 de septiembre de 2014, aun cuando los trabajos de obra no se habían ejecutado.

Mediante el oficio núm. 4.3.769/2015 de fecha 28 de agosto de 2015, la entidad fiscalizada indicó que la supervisión externa presentó en tiempo y forma con sus respectivos soportes las estimaciones núms. 1 y 2, y aclaró que el cobro de los servicios de supervisión no es por plantilla, sino por informe de actividades, por lo que la supervisora debió de haber previsto el cumplimiento de sus informes mensuales en la extensión y con la información que se hubiese generado en el periodo que se reporta, haciendo mención que el costo de los informes es invariable e independiente de si el contratista realizó muchas o pocas actividades en un cierto periodo de tiempo, esto no generará un costo adicional de los servicios. Asimismo, informó que aplicó en la estimación núm. 14 una deductiva de 557.7 miles de pesos por concepto de reintegro por trabajos no ejecutados y entregó el comprobante del depósito realizado por la contratista a la Tesorería de la Federación de 52.7 miles de pesos con fecha del 15 de octubre de 2015 por concepto de los intereses generados.

Finalmente con el oficio núm. 4.3.1.-350/2015 del 30 de noviembre de 2015, la entidad fiscalizada entregó copia de tres depósitos de fecha 30 de noviembre por 10,332.8, 499.4 y 1,096.4 miles de pesos efectuados por la contratista en favor de la Tesorería de la Federación por el reintegro de los trabajos pagados no ejecutados en las partidas A01 "Revisión del proyecto ejecutivo..." y A02 "Actividades durante la ejecución de los trabajos de construcción", los dos primeros y el último por los intereses generados.

Al respecto, la ASF considera que se atiende la observación en el aspecto correctivo, ya que si bien la entidad fiscalizada comprobó que se efectuó el reintegro de los 11,389.9 miles de pesos observados por ASF más 1,149.1 miles de pesos de los intereses generados, por la relevancia de la irregularidad observada se considera pertinente darle vista al Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que deslinde las responsabilidades administrativas a que haya lugar.

14-9-09112-04-0406-08-004 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de Control de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo

correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión autorizaron y pagaron 11,389.9 miles de pesos por concepto de pago de servicios no prestados al 31 de diciembre de 2014, del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-34-14.

7. De la revisión al contrato de servicios núm. DGTFM-32-14, se observó que la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT pagó 68,013.4 miles de pesos a la contratista, sin acreditar la ejecución de los conceptos pagados en las estimaciones núms. 1, 2 y 3 con periodos del 20 al 31 de agosto, del 1 al 30 de septiembre y del 1 al 30 de octubre de 2014, respectivamente; así como, de los conceptos correspondientes al control y seguimiento de los eventos relacionados con el proyecto de obra civil, obra electromecánica, obra de talleres y cocheras, y la adquisición de material rodante, ya que a la fecha de la revisión no se habían ejecutado, y que se identifican en el catálogo de conceptos de la siguiente manera; 3.- Durante la ejecución de la Construcción del Túnel, Pozo de Ataque de la Tuneladora, Trincheras de Acceso y Salida; 4.- Durante la ejecución de la construcción del viaducto 2 (tramo Santa Fe-Observatorio) y 1 Estación Elevada; 5.- Durante la ejecución de la Construcción de los Talleres; 6.- Durante la ejecución de la obra electromecánica y fabricación del material rodante; y 7.- Final de las obras.

Mediante el oficio núm. 4.3.769/2015 de fecha 28 de agosto de 2015, la entidad fiscalizada indicó que los pagos efectuados han sido realizados conforme al programa de erogaciones pactados en el contrato mencionando que se tratan de servicios relacionados con obra pública y cuya unidad de medida es un entregable mensual; mediante un informe cuyo contenido se detalla en el catálogo de conceptos adjunto, reiterando que al estar impactada la obra civil por falta de liberación de derecho de vía derivada de una causa de fuerza mayor impredecible en la etapa de planeación del proyecto y ajena a las partes provoca que las actividades del contratista sean escasas y que al reactivar trabajos normales puedan llegar a ser intensas a lo cual esto no provocará un incremento en el costo de las actividades de sus informes mensuales.

Posteriormente, con oficio núm. 4.3.-935/2015 del 16 de octubre de 2015 la entidad fiscalizada entregó a la ASF la minuta del 14 de octubre de 2015 donde se asentó que se determinó y concilió con la contratista el reintegro de un importe de 20,936.0 miles de pesos por el pago de servicios de asesoría no ejecutados y de 1,828.4 miles de pesos de los intereses generados, y proporcionó las líneas de captura en favor de la TESOFE con vigencia al 31 de octubre de 2015; asimismo, con el oficio núm. 4.3.-950/2015 del 20 de octubre del 2015 entregó el comprobante de pago que registra la transferencia de la cuenta del contratista a la Tesorería de la Federación por un importe de 1,828.4 miles de pesos por concepto de los intereses generados.

Con oficio núm. 4.3.-1087/2015 del 20 de noviembre de 2015 la entidad fiscaliza entregó los informes que cumplieron con las actividades contratadas he informo que los que no cumplen serán deducidos en la estimación núm. 14 los cuales sumaron el importe de 18,752.1 miles de pesos y no los 20,936.0 miles de pesos mencionados, y aclaró que el restante del monto observado queda soportado mediante los informes antes referidos los cuales cumplieron en su totalidad con todas las actividades contratada conforme a sus términos de referencia.

Con el oficio núm. 4.3.-1120/2015 del 27 de noviembre de 2015, la entidad fiscalizada entregó la estimación núm. 14 pagada el 18 de noviembre de 2015, en la cual aplicó una deductiva a la contratista de 18,752.1 miles de pesos por concepto de los trabajos de asesoría pagados no ejecutados.

Finalmente, con el oficio núm. 4.3.-1116/2015 del 27 de noviembre de 2015, la entidad fiscalizada informó que conforme a lo estipulado en los términos de referencia del contrato, sección I, punto 7, alcance de los servicios la empresa contratista mediante el escrito SGS/DGTFM/32-14/00-0267/2015 de fecha del 26 de noviembre de 2015 manifestó que los trabajos previos al inicio de la obra consistentes en: módulo A: Análisis y verificación de estudios, proyectos y componentes del proyecto; módulo B: Apoyo y asesoramiento durante todo el proceso de licitación de los proyectos, y módulo C: Gestión y Coordinación del proyecto, se desarrollarán mediante actividades con carácter previo a la construcción, durante la misma y con posterioridad a ella, que estarán siempre encaminados fundamentalmente hacia la conclusión exitosa del proyecto, por lo que las contraprestaciones pactadas en el contrato (precios unitarios) no serán objeto de incremento e incluye las percepciones totales a que tiene derecho dicha empresa por el desarrollo del contrato en sus términos, lo que la entidad fiscalizada consideró procedente porque no hay inconveniente en las condiciones manifestadas por la contratista, puesto que se respetarán los alcances del contrato y no se rebasará el monto presentado en su propuesta económica.

Al respecto, la ASF considera que se atiende la observación, en el aspecto correctivo, ya que si bien la entidad fiscalizada comprobó el reintegro de 18,752.1 miles de pesos, más 1,828.4 miles de pesos de los intereses generados y aclaró que no hay inconveniente en las condiciones manifestadas por la contratista en cuanto a que se respetarán los alcances del contrato y de que no se rebasará el monto presentado en su propuesta económica; por la relevancia de la irregularidad observada se considera pertinente darle vista al Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que deslinde las responsabilidades administrativas a que haya lugar.

14-9-09112-04-0406-08-005 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión autorizaron y pagaron 68,013.4 miles de pesos por concepto de pago de obra no ejecutada al 31 de diciembre de 2014, del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-32-14.

8. En la revisión del contrato de servicios núm. DGTFM-09-14 referente a los estudios y material rodante para la elaboración del proyecto ejecutivo del Tren Interurbano México-Toluca, se observó que la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT realizó un pago en exceso por 48,400.6 miles de pesos por trabajos ejecutados fuera de los alcances establecidos en los términos de referencia del contrato y que se pagaron con cargo a los conceptos núms. 1, 5, 8, incisos 8.1 y 8.11, 9 incisos 9.4, 9.5, y 9.6, 18 y 19; toda vez, que durante la visita de verificación física realizada en julio de 2015 por personal de la DGTFM en forma conjunta con personal de la ASF, se constató que en el tramo 1 el avance físico reportado era del 17.0%; que los trabajos relacionados con el tramo 2 desde el día 6 de

octubre de 2014 se reportaron suspendidos, como según consta en el oficio núm. 4.3.1.2.-085A/2014 del día 3 de octubre de 2014; y en cuanto a los trabajos relacionados con el tramo 3 con cargo al Gobierno del Distrito Federal a la fecha de la auditoría se formalizaron dos actas circunstanciadas de suspensión de obra del 22 de enero y el 21 de mayo 2015, respectivamente. Con base a lo anterior, se constató que en los tres tramos se presentan atrasos significativos, debido a la falta de liberación de derecho de vía, la deficiente proyección del trazo, los asentamientos humanos existentes, la falta de cambio de uso de suelo, la falta de gestión ante las autoridades estatales sin tomar en cuenta el total de obras inducidas.

Mediante el oficio núm. 4.3.769/2015 de fecha 28 de agosto de 2015, la entidad fiscalizada proporcionó documentación y sus argumentos en los que indicó que, no se realizaron pagos en exceso, ya que el proyecto ejecutivo se cubrió al 100.0% conforme a los alcances contratados y recibidos en su totalidad, también mencionó que a la fecha no se ha modificado el proyecto original, que se ha construido con base a ese proyecto ejecutivo y que se llevó a cabo la revisión y aprobación del proyecto ejecutivo conforme a los términos del contrato de la asesoría técnica.

Posteriormente, con oficio núm. 4.3.856/2015 de fecha 24 de septiembre de 2015 expuso que, la modificación del trazo corresponde únicamente al tramo 3, en la Vialidad Vasco de Quiroga el cual es competencia del Distrito Federal.

Al respecto, la ASF considera que se atiende parcialmente la observación, ya que si bien la entidad fiscalizada aclaró que no se realizaron pagos en exceso porque el proyecto ejecutivo se cubrió al 100.0% conforme a los alcances contratados, también lo es que los trabajos no se están realizando conforme al proyecto ejecutivo original aprobado, ya que mediante la visita realizada por personal de la ASF y de la SCT en julio de 2015, se constató la suspensión de las obras por la modificación del trazo del tren Interurbano México-Toluca que recorría toda la Avenida Vasco de Quiroga y continuaba sobre Avenida Observatorio en el tramo 3, así como el movimiento de torres de la CFE (obras inducidas) y la adquisición de terrenos y reubicación de infraestructura y equipamiento urbanos del tramo 1 y por problemas de carácter social con asentamientos irregulares en el tramo 2, lo que en su conjunto han afectado el desarrollo de los trabajos conforme lo convenido.

14-0-09100-04-0406-01-002 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes implemente los mecanismos necesarios para fortalecer los procesos y los sistemas de control administrativo, con objeto de que sus áreas encargadas de recibir, autorizar y pagar el importe de los servicios relacionados con la obra pública contratados, verifiquen que los trabajos realizados por las contratistas cumplan con los alcances establecido en los términos de referencia convenidos, y eviten que se presenten inconvenientes de carácter económico, legal, social, etc., que afecten el desarrollo de los trabajos y provoquen modificaciones a los proyectos y retrasos en los plazos de ejecución de las obras.

14-9-09112-04-0406-08-006 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo

correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no evaluaron correctamente el proyecto ejecutivo para la adjudicación del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precio alzado núm. DGTFM-09-14, ya que durante su ejecución se realizaron modificaciones al trazo del proyecto que provocaron la suspensión de las obras y, atraso en el desarrollo de los trabajos de los contratos de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núms. DGTFM-19-14, DGTM-28-14 y DGOP-LPN-F-1-043-14, y de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núms. DGTM-32-14, DGTFM-34-14 y DGTFM-43-14.

9. En la revisión de las bitácoras de obra correspondientes al proyecto “Construcción del Tren Interurbano México-Toluca” se observaron deficiencias en el uso, elaboración, control y seguimiento de los asuntos relacionados con los contratos, debido a que las áreas encargadas de la ejecución de las obras no cumplieron con vigilar el registro en tiempo de las notas, ya que fueron asentadas con fechas posteriores a la ejecución los asuntos trascendentes que derivan de la ejecución de los trabajos, como se describe a continuación:

Por lo que respecta al contrato de obra núm. DGTFM-19-14, referente a las obras del Tramo I (Zinacantepec), se observó que con las notas núms. 1 y 2 de fecha 10 de septiembre de 2014 se da apertura a la bitácora y se establece como fecha de inicio de los trabajos el 11 de julio de 2014 y como fecha de término el 11 de julio de 2016; asimismo se constató que en las notas de bitácora existe la falta de comunicación entre la residencia y la contratista, debido a que de las notas núms. 3 a la 213 solo fueron registradas por el contratista hasta el mes de diciembre 2014, y sin recibir respuesta de la residencia de obra. Además, se observó que no existe participación en los registros de la bitácora tanto de la supervisión externa como la empresa de asesoría del proyecto.

Los trabajos realizados que se registran en las notas de bitácora durante los meses de julio a diciembre de 2014 se refieren a trabajos preliminares relacionados con la entrega oficial de los derechos de vía, autorizaciones de cambio de suelo, mitigación y compensación ambiental, topografía, sondeo geotécnico y desmantelamiento de torres de CFE que aún estaban energizadas; sin embargo, el programa de trabajo correspondiente al contrato referido establece la ejecución de los trabajos relacionados con la “línea en superficie”, “línea en estructura elevada (viaductos)”, “obras inducidas”, “obras de mitigación de impacto ambiental”, “estación Zinacantepec”, “estación Terminal de Autobuses” y “obras complementarias”.

En cuanto a los contratos de obra núms. DGTFM-28-14 y DGOP-LPN-F-1-043-14, referentes a las obras del Tramo 2 (construcción del túnel ferroviario) y Tramo 3 (construcción del viaducto elevado, salida del portal del túnel, cocheras del tren y dos viaductos singulares), se observó que a diciembre de 2014 no existía registro de apertura de ninguna bitácora.

Mediante el oficio núm. 4.3.769/2015 de fecha 28 de agosto de 2015, la entidad fiscalizada mencionó que reestructuró la Unidad Administrativa de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal y que durante el proceso fue necesario iniciar la construcción con personal que no contaba con el perfil requerido para el manejo y control de la obra; debido a lo anterior, el inicio en el registro de las Bitácoras Electrónicas de Obra Pública presentó contratiempos; sin embargo, aclaró que se tomarán las acciones y se emitirán las instrucciones necesarias para que en las Bitácora Electrónica de Obra Pública se implementen

los mecanismos necesarios para evitar incurrir en estas irregularidades, a fin de validar y garantizar el cumplimiento a la normativa vigente, así como la incorporación de las supervisoras externas y de la empresa de asesoría de proyecto en la firma de la bitácora de obra.

Posteriormente mediante el oficio núm. 4.3.856/2015 de fecha 24 de septiembre de 2015 la entidad fiscalizada hace entrega de los oficios núms. 4.3.0.6.-790 de 11 de septiembre de 2015, donde solicitó capacitación a la SFP, 4.3.0.6.- 162, de 14 de septiembre de 2015 donde solicita a la Dirección General de Recursos Humanos de la SCT cursos de capacitación para el uso de la BEOP y el oficio núm. 4.3.2.5.-192/2015 de 21 de septiembre de 2015, mediante el cual exhorta a sus residentes para el uso y manejo adecuados de la bitácora electrónica.

Finalmente mediante el oficio núm. 4.3.-950/2015 de fecha 20 de octubre de 2015 entrega impresión del correo electrónico de fecha 20 de octubre del 2015, mediante el cual el Subdirector de Capacitación en Auditoría a Obra Pública, relaciona a treinta personas de la DGTFM que participaron el 29 de septiembre de 2015 en el curso taller de bitácora electrónica impartido por la Secretaría de la Función Pública.

Al respecto, la ASF considera atendida la observación, en virtud de la entidad fiscalizada entregó el oficio núm. 4.3.0.6.-790 de 11 de septiembre de 2015, que comprueba que solicitó capacitación a la SFP, que solicitó a la Dirección General de Recursos Humanos de la SCT cursos de capacitación para el uso de la BEOP, que con el oficio núm. 4.3.2.5.-192/2015 de 21 de septiembre de 2015, exhortó a sus residentes para el uso y manejo adecuados de la Bitácora electrónica y acreditó con copia de relación de personal que el 29 de septiembre ya tomó el curso.

10. De la revisión al anexo E-8 listado de insumos que intervienen en la integración de la propuesta del licitante ganador de la licitación pública nacional núm. LO-909005989-N9-2014, se observó que la Dirección General de Obras Públicas (DGOP) del Gobierno del Distrito Federal no verificó que en el costo directo de los materiales (“acero de refuerzo para pretensados...”, “pintura de esmalte” y “tubo AC sin costura...”) y mano de obra necesarios (“oficial albañil”, “chofer” y “ayudante general”), para la correcta ejecución de los trabajos, fueron afectados por dos precios distintos que incrementaron en 12,973.5 miles de pesos el costo directo de la propuesta ganadora. Por lo que con base en lo anterior, se detectó que la entidad fiscalizada no aseguró al estado las mejores condiciones disponibles en cuanto a calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Mediante el oficio núm. GDF/SOBSE/DPLOP/28.8.15/0004 de fecha 4 de agosto de 2015 la entidad fiscalizada informó que los precios diferentes en el costo del acero de refuerzo para pretensados, cada clave se refiere a un diámetro diferente, lo que implica que se trata de dos precios distintos.

En ese sentido, en lo que respecta al insumo de pintura esmalte que tienen dos precios distintos aclara que son utilizados para elementos distintos.

Por otro lado, el concepto de Tubo AC sin costura corresponde a un elemento de fabricación especial, para la distribución de gas en la cual se emplea una tubería de acero de 20 pulgadas de diámetro, por lo que su unidad de medida es por pieza, por lo que dicho insumo no es el mismo que el tubo AC de 10” de diámetro, el cual está señalado en metros lineales, debido a

que este concepto solo se utiliza para tramos rectos, por lo que se considera que no existe tal diferencia en los precios.

Respecto a los oficiales albañiles a que refiere el listado de insumos, corresponden a distintas categorías lo cual origina la aplicación de costos distintos, ya que el primer oficial albañil sólo supervisa el proporcionamiento de la mezcla del lodo a base de polímeros y el segundo desarrolla actividades de albañilería.

El concepto de chofer con la clave MC2-004 (\$364.29) no requiere especialidad ya que tiene sus turnos de trabajo fijos; sin embargo, el chofer con clave MO.101 (\$724.76) es un conductor de camioneta piloto (guía para el transporte de prefabricados), y por la propia naturaleza del puesto y del trabajo a desempeñar, requiere una mayor responsabilidad y un precio más elevado.

En relación al concepto de ayudante general con clave MO-001 (\$299.08), se trata de un oficio que realiza actividades generales de apoyo y requiere de un perfil especializado, mientras que el concepto referido con la clave MOAYUD (\$464.63) requiere una mayor experiencia y especialización para elaborar lodos a base de polímeros para las pilas de cimentación.

Asimismo señala que, no existen precios distintos en los insumos los cuales hayan generado algún incremento injustificado en el costo directo de la propuesta, y que en todo momento esta Secretaría aseguró las mejores condiciones disponibles en cuanto a calidad, financiamiento y oportunidad para el Gobierno del Distrito Federal.

Posteriormente, mediante oficio núm. GDF/SOBSE/DGOP/DPOP/24.09.15/0001 entregó el oficio núm. GDF/SOBSE/DGOP/DPOP/DPLOP/22.09.15/0004 con el cual solicitó a la contratista que como complemento al listado de insumos se integre la descripción específica de los insumos observados y anexó el boletín núm. 1 para que estos insumos no sean utilizados en el futuro más que para los conceptos que se mencionan en el mismo.

Al respecto, la ASF considera atendida la observación, en virtud de que la entidad fiscalizada comprobó que solicitó a la contratista que especificara la correcta aplicación de los precios conforme a la utilización de los insumos y porque elaboró un boletín que entregó a la contratista para identificar los precios que se utilizarán en cada uno de los conceptos que incluyan los insumos observados.

Recuperaciones Operadas

En el transcurso de la revisión se recuperaron recursos por 1,120,106.1 miles de pesos, con motivo de la intervención de la ASF.

Resumen de Observaciones y Acciones

Se determinó(aron) 10 observación(es), de la(s) cual(es) 2 fue(ron) solventada(s) por la entidad fiscalizada antes de la integración de este informe. La(s) 8 restante(s) generó(aron): 2 Recomendación(es) y 7 Promoción(es) de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria.

Dictamen

El presente se emite el 17 de diciembre de 2015, 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 "Tren Interurbano México-Toluca, en el Estado de México y el Distrito Federal, a fin de comprobar que las inversiones físicas se programaron, presupuestaron, adjudicaron, contrataron, ejecutaron y pagaron conforme a la legislación aplicable y que su funcionamiento y puesta en operación se realizó de acuerdo a lo previsto, y específicamente respecto de la muestra revisada que se establece en el apartado relativo al alcance, se concluye que, en términos generales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Gobierno del Distrito Federal no cumplieron con las disposiciones legales y normativas aplicables en la materia, entre cuyos aspectos observados destacan los siguientes:

- 622,796.3 miles de pesos por obra pagada no ejecutada al 31 de diciembre de 2014 correspondiente a 61,739.41 ton de acero de refuerzo en el concepto extraordinario PUE-0010 "Suministro de Acero de Refuerzo", del contrato de obra núm. DGTFM-19-14. (TRAMO 1).
- 318,116.4 miles de pesos por obra no ejecutada por 134,682.2, 134,086.0 y 49,348.2 miles de pesos, correspondientes a 7,263.17 y 7,231.02 horas por utilizar el "Escudo de 8.50 m de Ø EPB-TOPO", de los conceptos núms. 44 y 61, más 6,794.46 ton de acero de refuerzo $f'y=4,200$ kg/cm² incluido en los precios unitarios de los conceptos núms. 45 al 59 y 62 al 76. (TRAMO 2).
- 11,389.9 miles de pesos por pago de servicios no ejecutados en el concepto A02 "Actividades durante la ejecución de los trabajos de construcción...", del contrato de servicios de supervisión núm. DGTFM-34-14. (TRAMO 1).
- 6,291.5 miles de pesos por pago de servicios no ejecutados en los conceptos A01 "Revisión del proyecto ejecutivo..." y A02 "Actividades durante la ejecución de los trabajos de construcción...", del contrato de servicios de supervisión núm. DGTFM-43-14. (TRAMO 2).
- 68,013.4 miles de pesos por pago de servicios no ejecutados en los conceptos A01 "Durante la ejecución de la construcción..." y A02 "Durante la ejecución de la obra...", del contrato de servicios de asesoría núm. DGTFM-32-14. (TRAMOS I, 2 y 3).
- No se establecieron criterios de igualdad de condiciones para todos y cada uno de los participantes durante la evaluación de las propuestas al no apegarse a las bases de licitación en el contrato de obra núm. DGOP-LPN-F-1-043-14. (TRAMO 3).
- No se comprobó la liberación oportuna del derecho de vía y la expropiación de inmuebles de los predios donde se ejecutan las obras. (TRAMOS I, 2 y 3).

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Verificar que los la planeación, programación y presupuestación se realizaron de conformidad con la normativa aplicable.
2. Verificar que el procedimiento de contratación se realizó de conformidad con la normativa aplicable.

3. Verificar que la ejecución y el pago de los trabajos se realizaron de conformidad con la normativa aplicable.

Áreas Revisadas

La Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno del Distrito Federal.

Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas

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

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: Artículo 134, tercer párrafo.
2. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: Artículo 66, fracción III.
3. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: Artículos 38 y 53, párrafo segundo .
4. Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: Artículos 113, fracciones I, VI y IX, y 115, fracciones V, X, y 185, primer párrafo.
5. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Clausula Sexta.- Forma de pago, primer párrafo del contrato de obra pública núm. DGTFM-28-14; Clausula Séptima.- Forma de pago, primer párrafo del contrato de obra pública núm. DGTFM-28-14; y Clausula Sexta.- Forma de pago, primer párrafo, del contrato de servicios núm. DGTFM-43-14.

Fundamento Jurídico de la ASF para Promover Acciones

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

Artículo 79, fracción II, párrafos tercero y quinto, y fracción IV, párrafos primero y penúltimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículos 6, 12, fracción IV; 13, fracciones I y II; 15, fracciones XIV, XV y XVI; 29, fracción X; 32; 39; 49, fracciones I, II, III y IV; 55; 56, y 88, fracciones VIII y XII, de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

Comentarios de la Entidad Fiscalizada

Es importante señalar que la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada para aclarar o justificar los resultados y las observaciones presentadas en las reuniones fue analizada con el fin de determinar la procedencia de eliminar, rectificar o ratificar los resultados y las observaciones preliminares determinadas por la Auditoría Superior de la Federación, y que se presentó a esta entidad fiscalizadora para los efectos de la elaboración definitiva del Informe del Resultado.