

**Fondo Nacional de Fomento al Turismo**

**Proyecto Tren Maya**

Auditoría De Cumplimiento a Inversiones Físicas: 2019-3-21W3N-22-0379-2020

379-DE

***Criterios de Selección***

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

***Objetivo***

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

**Consideraciones para el seguimiento**

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

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

***Alcance***

	<b>EGRESOS</b>
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	351,787.3
Muestra Auditada	351,787.3
Representatividad de la Muestra	100.0%

Se revisaron los 202 conceptos que comprendieron los servicios relacionados con el Proyecto Tren Maya por un total de 351,787.3 miles de pesos ejercidos en la Cuenta Pública 2019, como se detalla en la tabla siguiente.

CONCEPTOS REVISADOS (Miles de pesos y porcentajes)					
Número de contrato	Conceptos		Importe		Alcance de la revisión (%)
	Ejecutados	Seleccionados	Ejercido	Seleccionados	
C-TM-001/2019	5	5	39,600.0	39,600.0	100.0
C-TM-002/2019	4	4	28,800.0	28,800.0	100.0
C-TM-003/2019	10	10	23,870.0	23,870.0	100.0
C-TM-005/2019	21	21	33,074.2	33,074.2	100.0
C-TM-006/2019	5	5	11,234.7	11,234.7	100.0
C-TM-007/2019	7	7	55,722.4	55,722.4	100.0
C-TM-008/2019	88	88	150,943.2	150,943.2	100.0
TMCHI-PL/19-S-02	22	22	3,330.8	3,330.8	100.0
TMFON-EA/19-S-01	2	2	1,462.9	1,462.9	100.0
TMYUC-PL/19-S-01	<u>38</u>	<u>38</u>	<u>3,749.1</u>	<u>3,749.1</u>	100.0
Total	202	202	351,787.3	351,787.3	100.0

FUENTE: Fondo Nacional de Fomento al Turismo, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados, proporcionados por la entidad fiscalizada.

Coordenadas aproximadas del inicio de los primeros cuatro tramos del Tren Maya:

- Tramo 1 Inicio: 17.547579, -91.975552.
- Tramo 2 Inicio: 18.621193, -90.726923.
- Tramo 3 Inicio: 20.398538, -90.042412.
- Tramo 4 Inicio: 20.940488, -89.003743.

### **Antecedentes**

El Proyecto del Tren Maya es un proyecto de infraestructura económica que consiste en construir y operar la infraestructura de un tren que conecta la región del sur y sureste de la república.

El Tren Maya tiene como principal objetivo impulsar el desarrollo socioeconómico de la región sur y sureste del país y de las comunidades locales, mediante un servicio de transporte de pasajeros eficiente y confiable, así como una red ferroviaria de transporte de carga moderna, que permita acelerar el comercio en la región y el intercambio de mercancías con el resto del país; además de fortalecer la industria turística de la zona al atraer más turistas durante periodos más largos, evitar la concentración turística en un solo punto, todo lo anterior con la consecuente generación de derrama económica local; adicionalmente, fomentar la inclusión social y la creación de empleo a través del desarrollo económico de la zona y el acceso a mayores oportunidades.

Lo anterior, debido a la problemática presentada en los estados del sur y sureste del país, ya que estos han presentado tasas de crecimiento económico inferiores a las de estados como Nuevo León y Querétaro; incluso, dentro de la región, sólo aquellos estados con actividad

turística preponderante como Yucatán y Quintana Roo, han tenido crecimientos semejantes a los estados del norte y centro del país.

Para los casos de Yucatán y Quintana Roo, el crecimiento se ha concentrado en los centros urbanos de la región, los cuales se encuentran a distancias considerables entre sí, conectadas por una red carretera con bajas velocidades de diseño y un transporte ferroviario deficiente, lo que ha traído como consecuencia una limitada integración económica y una baja participación de los municipios de menor tamaño en el crecimiento económico y las actividades productivas de la región.

Además, la falta de conectividad y la ausencia de alternativas de transporte eficiente en la zona han limitado entre otros aspectos:

- La integración de comunidades locales en la actividad económica de los centros urbanos.
- El acceso de los habitantes a empleos mejor remunerados.
- La consolidación de cadenas productivas.
- La creación de oportunidades para los negocios locales de expandir sus mercados y redes.

Por otro lado, la región sur-sureste cuenta con una extensa oferta de atractivos turísticos como playas de agua cristalina, zonas arqueológicas (algunas de ellas declaradas Patrimonio de la Humanidad), cenotes, ríos subterráneos, pueblos mágicos, gastronomía, destinos culturales, entre otros; sin embargo, el rezago en conectividad ha limitado las alternativas disponibles para visitar destinos o atractivos turísticos en condiciones óptimas de tiempo, costo y seguridad desde sus destinos principales.

En este mismo contexto, se muestra una gran concentración de visitantes en los destinos de Cancún y Riviera Maya, mientras que para el resto de los destinos de la península, no se ha logrado desarrollar plenamente el potencial de sus atractivos turísticos, limitando con ello los beneficios asociados a la actividad turística.

Entre los principales beneficios del proyecto están:

- El fortalecimiento de la conectividad derivado de la ejecución del Proyecto Tren Maya, ya que éste tendrá efecto en los hábitos de consumo de los turistas al extender la duración de su estancia y permitirles visitar otros destinos en el mismo viaje, lo que aumentará la demanda de servicios turísticos y el aprovechamiento de recursos con potencial turístico que no han sido desarrollados plenamente, teniendo como resultado un incremento de la actividad y una mayor derrama económica a nivel local.
- El Tren Maya creará nuevos servicios de transporte que serán más rápidos que las opciones actuales, debido que el tren está proyectado para viajar a una velocidad promedio de 130.0 km/h, con una velocidad máxima de 160.0 km/h para pasajeros; por lo que, en promedio, el proyecto permitirá ahorrar 46.0% del tiempo de viaje a las personas que migren a él. En el caso de carga, el Tren Maya será capaz de

transportar mercancías a una velocidad 72.0% superior que las vías actuales y un 12.0% superior que el autotransporte.

- La economía se verá beneficiada por una reducción en los Costos de Operación Vehicular por los pasajeros que migran al Tren Maya.
- Igualmente, el transporte de carga que circula por la región podrá utilizar la nueva modalidad de transporte y obtener ahorros en los costos de operación vehicular respecto de los que se incurren actualmente, lo que permitirá una mayor integración logística en la región.
- Además, al reducir los tiempos de traslado entre distintos destinos, el Tren Maya apoyará la integración económica de la zona incrementando la productividad, dando lugar al mejoramiento de la interacción en el mercado laboral, derrama del conocimiento y vínculos entre productores de bienes intermedios y finales.

Por otra parte, es importante destacar que existen riesgos asociados al Programa y Proyecto de Inversión (PPI), y entre los principales se encuentran los siguientes:

- Liberación de derecho de vía: No poder adquirir la propiedad de los terrenos de acuerdo con un programa previamente definido (en particular en donde no existe actualmente vía), además de correr el riesgo de que los precios de terrenos se incrementen.
- Riesgo geológico: Riesgo de aparición de fallas geológicas, por las características del suelo u obstrucciones físicas que no sean identificadas en la elaboración del proyecto ejecutivo.
- Riesgo arqueológico: Riesgo de llevar a cabo salvamentos de sitios arqueológicos que originalmente no fueron programados.
- Riesgo de interfase: Riesgo de que surjan incompatibilidades entre los diferentes componentes del Proyecto y/o disputas entre los diferentes constructores, mantenedores y operadores.
- Riesgo de demanda: El riesgo de que la demanda proyectada (carga y pasajeros) sea menor a la real y por ello no se alcancen los beneficios socioeconómicos esperados.

La planeación integral del Proyecto deberá considerar el diseño y ejecución de medidas de mitigación para estos riesgos, algunas de las cuales ya se encuentran en proceso de implementación por parte del FONATUR.

### **Descripción del proyecto.**

Inicialmente, el Proyecto contempló 7 tramos, con un aproximado de línea férrea de 1,441.0 km, que planteaban el recorrido siguiente:

- Tramo 1, Selva 1, Palenque-Escárcega, con una longitud aproximada de 227.0 km.
- Tramo 2, Golfo 1, Escárcega-Calkiní, éste último al límite del Estado de Campeche, con una longitud aproximada de 244.0 km.
- Tramo 3, Golfo 2, Calkiní-Izamal, con una longitud aproximada de 150.0 km.
- Tramo 4, Golfo 3, Izamal-Tulum, con una longitud aproximada de 196.0 km.
- Tramo 5, Caribe 2, Cancún-Tulum, con una longitud aproximada de 119.0 km.
- Tramo 6, Caribe 1, Tulum-Bacalar, con una longitud aproximada de 220.0 km.

- Tramo 7, Selva 2, Bacalar-Escárcega, con una longitud aproximada de 285.0 km.

De los cuales, para los Tramos 1, 2 y 3 se examinó la posibilidad de que pasaran por el derecho de vía del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec: <https://www.ferroistmo.com.mx/>.

Posteriormente, se planteó un cambio de recorrido en el Tramo 4, como resultado del análisis de implicaciones técnicas de la antigua ruta, el impacto en la explotación del tren y en la seguridad en las autovías de la región, quedando ahora la conexión Izamal-Cancún, con una longitud aproximada de 257.0 km.

Cabe destacar que, el nuevo recorrido permitirá consolidar la conectividad entre Cancún y Mérida, dos de los principales centros de población de la Península, que ven reducido el tiempo de recorrido entre ellas, al evitar el paso por Cobá y la Riviera Maya antes de llegar a Cancún, reduciendo así el recorrido en aproximadamente 61.0 kilómetros; además, al ubicar el Tramo 4 sobre el trazo de la Autopista 180D Mérida-Cancún se generarán ventajas sobre el proyecto que incluyen la nueva adquisición del derecho de vía y la reducción de riesgos de construcción e interfaz.

Ahora bien, la solución propuesta, consiste en aproximadamente 1,554.0 km de vía con alrededor de 30 estaciones localizadas en grandes ciudades y poblados de la región, además de contar con señalización y sistemas de telecomunicaciones; y el material rodante que incluye 30 locomotoras y 180 carros de pasajeros, patios de encierro y talleres.

Por lo anterior, los tramos establecidos fueron modificados y quedaron de la manera siguiente:

- Tramo 1, Selva 1, Palenque-Escárcega, con una longitud aproximada de 228.0 km.
- Tramo 2, Golfo 1, Escárcega-Calkiní, con una longitud aproximada de 235.0 km.
- Tramo 3, Golfo 2, Calkiní-Izamal, con una longitud aproximada de 172.0 km.
- Tramo 4, Golfo 3, Izamal-Cancún, con una longitud aproximada de 257.0 km.
- Tramo 5, Caribe 2, Cancún-Tulum, con una longitud aproximada de 121.0 km.
- Tramo 6, Caribe 1, Tulum-Bacalar, con una longitud aproximada de 254.0 km.
- Tramo 7, Selva 2, Bacalar-Escárcega, con una distancia aproximada de 287.0 km.

Cabe destacar que los datos antes descritos son preliminares, toda vez que a la fecha de revisión no se contaba con el proyecto definitivo, por lo tanto podrían sufrir modificaciones. Otros datos relevantes del proyecto son:

- Los tramos 4 y 5 del Proyecto serán los que oferten la mayor capacidad para transporte de pasajeros en el horizonte de evaluación.
- El Proyecto provocará una redistribución en los modos de transporte utilizados en la región a partir de 2023. Más de la mitad de la demanda capturada por el Tren Maya serán mexicanos, ya sea turistas o habitantes locales.
- El Tren Maya además, funcionará como transporte de carga, principalmente de material de construcción y productos agroalimentarios, iniciando con una demanda

aproximada de 2.4 millones de toneladas por año, hasta alcanzar los 10.0 millones de toneladas.

- En el caso del turismo, el nuevo servicio del Tren aumentará la estancia de los turistas en la región, generando 8.0% más “noches turista” en la zona en su primer año y 17.5% para 2030.

Por otra parte, respecto al monto total de inversión, los costos del Proyecto correspondientes a la infraestructura férrea, material rodante y señalización se estableció en 125,000,000.0 miles de pesos, sin incluir IVA; adicionalmente, en el monto de inversión se han incluido costos asociados al desarrollo del Proyecto tales como 600,000.0 miles de pesos correspondientes a la adquisición del derecho de vía y 8,500,000.0 miles de pesos, sin IVA, correspondientes a las adecuaciones necesarias a la autopista Mérida-Cancún, que compartirá derecho de vía con el Tramo 4 (Izamal-Cancún) del Proyecto. Por lo tanto, el monto total de inversión se estima en 134,500,000.0 miles de pesos, más el IVA correspondiente de 21,500,000.0 miles de pesos, lo que equivale a 156,000,000.0 miles de pesos. En este monto no se considera la adquisición de material rodante adicional previsto para los años 2033 y 2043, a fin de cubrir el aumento de demanda del Proyecto que asciende a un total de 7,100,000.0 miles de pesos.

El monto total de inversión incluye 61.0 km adicionales de vía respecto de la ruta original, así como la construcción de vía doble con laderos para el cruce y adelantamiento de trenes cada 50 km, como resultado de la modificación del trazo del Tramo 4.

Entre los principales conceptos de obra y equipamiento se incluyen:

- Obras de drenaje menor.
- Puentes y viaductos.
- Pasos de fauna y medidas de mitigación ambiental.
- Túneles.
- Terracerías 1 y 2 vías.
- Superestructura de vía principal.
- Superestructura de vía laderos.
- Señalización.
- Material rodante.
- Estaciones y terminales.
- Talleres de mantenimiento mayor.
- Talleres de mantenimiento menor.
- Liberación del derecho de vía.
- Proyecto ejecutivo, supervisión y gerencia.

Por otro lado, los costos de operación y mantenimiento del Proyecto para 30 años ascienden a 134,700,000.0 miles de pesos, sin IVA, 156,300,000.0 miles de pesos con IVA.

Lo anterior, con base en el Análisis Costo-Beneficio que se encuentra disponible en el Portal de Transparencia Presupuestaria, recuperado el 29 de octubre de 2020, en el enlace siguiente:

[https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/ficha\\_opa#2021W3N0001](https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/ficha_opa#2021W3N0001)

Asimismo, en el portal de Transparencia Presupuestaria se establecieron los datos siguientes:

El monto estimado global de recursos que se requerirán para el funcionamiento adecuado de los activos derivados de un programa o proyecto de inversión es de 134,770,913.8 miles de pesos; además, el monto estimado de recursos asociados a la ejecución del programa o proyecto de inversión distintos a los gastos de inversión, operación y mantenimiento se plantea de 7,801,870.0 miles de pesos; y que el costo total de inversión será de 156,000,444.2 miles de pesos.

Repartido de la manera siguiente:

Año de inversión	Recursos fiscales (miles de pesos)
2020	36,282,312.6
2021	108,780,177.4
2022	10,937,954.2
Totales	156,000,444.20

También, en el portal se reportó que el costo total del PPI, es decir, el monto total de recursos asociados a la ejecución del programa o proyecto de inversión distintos a los gastos de inversión, operación y mantenimiento es de 321,384,873.4 miles de pesos, a la fecha.

Adicionalmente, el Fondo Nacional de Fomento el Turismo, durante el ejercicio fiscal 2019 tuvo un presupuesto de 8,254,176.4 miles de pesos; asimismo, en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2019 (PEF 2019) le fueron asignados 6,000,000.0 miles de pesos al FONATUR para el desarrollo del Proyecto Tren Maya de acuerdo con lo siguiente:

- 180,000.0 miles de pesos para estudios de preinversión en dos PPI's registrados en la cartera de inversión por FONATUR en 2018, desglosados de la manera siguiente:
  - 120,000.0 miles de pesos en la clave 1821W3N0006 Estudios de Preinversión para la construcción de vía ferroviaria del Tren Maya.
  - 60,000.0 miles de pesos en la clave 1821W3N0007 Estudios de Preinversión para la construcción de Polos de Desarrollo a lo largo de la Ruta del Tren Maya.
- 5,820,000.0 miles de pesos asignados en el Programa Presupuestario (PP) R023 Provisiones para el desarrollo de trenes de pasajeros y de carga, dentro de la partida 79902 Provisiones para erogaciones especiales.

Durante el ejercicio fiscal 2019, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), aplicó reservas por motivos de control presupuestario por un monto total de 4,782,043.9 miles de pesos, reflejando dichas reducciones en el presupuesto del FONATUR.

También, en el presupuesto para el ejercicio fiscal 2019 del FONATUR se observaron dos reducciones por concepto de transferencia de recursos entre entidades por un monto de 43,498.8 miles de pesos, de acuerdo con lo siguiente:

- 14,953.3 miles de pesos transferidos a la Secretaría de Marina (SEMAR), por el pago del servicio de telemetría para el desarrollo del Proyecto Tren Maya según el convenio de colaboración suscrito con FONATUR.
- 28,545.5 miles de pesos que se transfirieron al Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI) conforme a un convenio de colaboración suscrito con FONATUR, para la realización del Proceso de Consulta Indígena y Jornada de Ejercicio Participativo Ciudadano sobre el Proyecto de Desarrollo Tren Maya.

De igual manera, se consideran las reducciones aplicadas al presupuesto del FONATUR a través de reservas presupuestarias, transferencias entre entidades y el reintegro a TESOFE de los recursos no ejercidos del presupuesto 2019, por 466,317.0 miles de pesos.

Por lo tanto, al cierre del ejercicio 2019 se refleja un presupuesto modificado y ejercido de 708,140.3 miles de pesos, que corresponde al resultado de las diferentes adecuaciones presupuestarias entre los Programas Presupuestarios y Programas y/o Proyectos de Inversión (PPI) a cargo del FONATUR, mismos que están relacionados al desarrollo del Proyecto Tren Maya, sobre el presupuesto original 2019 de 6,000,000.0 miles de pesos.

Dicho presupuesto modificado corresponde al total de los recursos efectivamente ejercidos por 708,140.3 miles de pesos con cargo al presupuesto del ejercicio fiscal 2019, de acuerdo con la tabla siguiente:

PP	PPI	Descripción	Capítulo	Original PEF 2019	Importes en pesos			Ejercido
					Reserva aplicada	Transferencias	Modificado	
K028	182W3N0006	Estudios de preinversión Tren Maya	6000	120,000,000.00	-	-	2,370,227.31	2,370,227.31
K027	182W3N0007	Estudios preinversión Polos de Desarrollo Tren Maya	6000	60,000,000.00	26,801,720.16	-	34,417,835.27	34,417,835.27
R023	NA	Provisiones para el desarrollo de trenes de pasajeros y de carga	7000	5,820,000,000.00	4,468,000,000.00	-	-	-
F002	NA	Estudios de preinversión Tren Maya (LAASSP)	3000	-	287,242,183.09	43,498,774.00	671,352,222.07	671,352,222.07
K029	192W3N0006	Adquisición y acondicionamiento de derecho de vía	5000	-	-	-	-	-
K029	192W3N0006	Adquisición y acondicionamiento de derecho de vía	6000	-	-	-	-	-
Totales				6,000,000,000.00	4,782,043,903.25	43,498,774.00	708,140,284.65	708,140,284.65

Ahora bien, el importe señalado de 708,140.3 miles de pesos, se originó del pago correspondiente a 38 contratos de servicios relacionados con el Proyecto Tren Maya, que se muestran en la tabla siguiente:



Grupo Funcional Desarrollo Económico

Tipo	Núm. De Contrato	Concepto	Fecha de celebración	Plazo	Monto contratado (en pesos=)	Reportado al 31/12/19
A.D.	C-040/2019	Contratación del Servicio Denominado Diseño y Construcción de Stand, para la Promoción del Tren Maya en el Evento Organizado por la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF) dentro del Congreso Expo Rail 2019.	26/03/2019	26/03/19-31/12/19	420,534.80	Terminado
A.D.	C-171/2019	Impresiones Fotográficas de Localidades Representativas de los Estados de: Yucatán, Quintana Roo, Campeche, Tabasco, Chiapas.	20/11/19	20/11/19-31/12/19	620,000.00	Terminado
A.D.	C-172/2019	Contratación De Los "Servicios Integrales De Logística Para La Participación Del Proyecto "Tren Maya" En Evento, Dentro Del 10º Festival Del Chocolate Tabasco 2019".	21/11/19	21/11/19-24/11/19	439,870.84	Terminado
A.D.	C-173/2019	Servicios Integrales Logística para la participación de Fonatur en Eventos, dentro del 30 Congreso Nacional de Ingeniería Civil del Colegio De Ingenieros Civiles México En El WTC.	24/11/19	24/11/19-28/11/19	483,188.00	Terminado
A.D.	C-179/2019	Servicios Integrales para una Museografía del Fonatur y un Espacio Visual del Proyecto Tren Maya para el Fonatur.	29/11/19	29/11/19-31/12/19	2,630,700.00	Terminado
A.D.	C-180/2019	Servicios de Imprenta para la Producción de Materiales Diversos para el Desarrollo del Ejercicio de Participación Ciudadana.	29/11/19	29/11/19-31/12/19	1,084,017.00	Terminado
A.D.	C-TM-001/2019	Servicio de Asesoría Legal para la Estructuración Jurídica del Tren Maya.	19/03/19	19/03/19-31/12/19	44,000,000.00	En Continuidad
A.D.	C-TM-002/2019	Servicio de Asesoría Económico-Financiera para la Estructuración del Tren Maya.	19/03/19	19/03/19-31/12/19	32,000,000.00	En Continuidad
A.D.	C-TM-003/2019	Servicio de Asesoría Técnica en el Programa Maestro, Preselección de Trazo y Estimación de Demanda del Tren Maya.	19/03/19	19/03/19-31/12/19	23,870,000.00	Terminado
A.D.	C-TM-004/2019	"Caravana Informativa (El Tren que nos une)".	19/03/19	19/03/19-31/12/19	25,228,915.89	Terminado
A.D.	C-TM-005/2019	Servicio de Asesoría Técnica del Tren Maya para la Estructuración del Proyecto Integral, la Contratación de la Ingeniería Básica y la Supervisión Técnica de dicha Ingeniería Básica.	02/05/19	02/05/19-31/05/20	59,552,659.52	En Continuidad
A.D.	C-TM-006/2019	Contrato de Prestación del Servicio de Asistencia Técnica para la Coordinación Fonatur-ONU HABITAT en el Desarrollo de un Programa Integral Territorial de la Región Sureste de México, y Elaboración de Insumos Estratégicos para Fortalecer la Integración de las Vocaciones Económicas de las Microrregiones con la Demanda de Transporte de Carga del Tren Maya.	17/06/19	17/06/19-31/12/19	11,262,382.00	En Continuidad
A.D.	C-TM-007/2019	Trabajos Técnico-Jurídicos para la Identificación y Liberación de Áreas de Afectación para la Constitución del Derecho de Vía del Proyecto denominado Tren Maya.	14/08/19	14/08/19-31/12/19	62,408,000.00	En Continuidad
L.P.N.	C-TM-008/2019	Ingeniería Básica para el Tren Maya.	23/08/19	23/08/19-23/04/20	298,987,654.32	En Continuidad
L.P.N.	C-TM-010/2019	Estudio Integral de Seguridad para el Tren Maya.	29/11/19	29/11/19-30/09/20	9,317,081.12	En Continuidad
A.D.	C-TM-011/2019	Arrendamiento de Camionetas Seminuevas, sin Opción a Compra, para la Operación del Proyecto Tren Maya.	20/11/19	01/12/19-31/03/20	483,120.00	En Continuidad
A.D.	C-TM-012/2019	Análisis de Conformación Social Indígena de la Región Asociada al Proyecto "Tren Maya" como Estudio previo para un Diagnóstico Social.	29/11/19	29/11/19-31/12/19	527,995.00	Terminado
I.T.P.	C-TM-09/2019	Servicios para la Caracterización General de Uso de Suelo en Diferentes Puntos Representativos del Trazo del Proyecto "Tren Maya" en los Tramos Chiapas, Tabasco, Yucatán y Campeche.	26/09/19	26/09/19-25/10/19	1,263,493.88	Terminado
A.D.	C-TM-FON-01/2019	Servicios de Personal Directivo Especializado en Diversas Materias como la Ambiental, Social, Ingeniería en Vías Férreas, Topografía y Sustentabilidad.	01/11/19	01/11/19-31/12/19	4,967,283.60	En Continuidad
A.D.	C-TM-TAB-001/2019	Servicios Integrales de Logística para la Participación del Proyecto Tren Maya, en Evento.	01/08/19	01/08/19-04/08/19	299,221.00	Terminado
A.D.	C-TM-TAB-002/2019	Servicios para la Elaboración de Dictamen y Análisis Estructural de la Infraestructura Ferroviaria Puente Boca del Cerro Tenosique, Tabasco.	09/10/19	09/10/19-18/10/19	150,000.00	Terminado
A.D.	FONATUR-FTM01/2019	Servicios de Personal Especializado para llevar a cabo la Planeación Coordinación y Desarrollo del Proyecto Tren Maya en Diversas Materias como la Ambiental, Social, Ingeniería, entre otras.	01/04/19	01/04/19-31/12/19	68,232,458.71	En Continuidad
I.T.P.	TMCAM-PL/19-S-01	Proyecto Conceptual de Regeneración Urbana para el Polo De Desarrollo del Tren Maya en el Municipio de Escárcega, Campeche.	31/10/19	01/11/19-31/12/19	2,240,010.44	Terminado
I.T.P.	TMCAM-PL/19-S-02	Anteproyecto Arquitectónico de Estación del Tren Maya en Escárcega, Campeche.	31/10/19	01/11/19-31/12/19	1,475,274.96	Terminado
A.D.	TMCAM-PL/19-S-03	Propuesta Conceptual para el Ordenamiento Turístico y Territorial de Conhuás-Calakmul-Xpujil, Campeche.	07/11/19	08/11/19-19/12/19	623,855.30	Terminado
A.D.	TMCAM-PL/19-S-04	Propuesta Conceptual para el Desarrollo Turístico de la Región Conhuás, Campeche.	19/11/29	19/11/19-20/12/19	575,628.89	Terminado
I.T.P.	TMCAN-PL/19-S-02	Anteproyecto Arquitectónico de Estación del Tren Maya en Playa del Carmen, Quintana Roo.	26/11/19	27/11/19-31/12/19	2,951,868.25	Terminado
A.D.	TMCAN-PL/19-S-03	Levantamiento Topográfico de la Estación del Tren Maya en Playa del Carmen, Quintana Roo.	29/11/19	02/12/19-16/12/19	298,569.85	Terminado
I.T.P.	TMCHI-PL/19-S-01	Proyecto de Plan Maestro para el Polo de Desarrollo del Tren Maya en Palenque, Chiapas.	30/08/19	02/09/19-29/11/19	3,330,793.23	Terminado
I.T.P.	TMCHI-PL/19-S-02	Anteproyecto Arquitectónico de Estación y Plaza Central del Tren Maya en Palenque, Chiapas.	10/10/19	11/10/19-31/12/19	2,953,788.90	Terminado

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

Tipo	Núm. De Contrato	Concepto	Fecha de celebración	Plazo	Monto contratado (en pesos=)	Reportado al 31/12/19
A.D.	TMCHI-PL/19-S-03	Estudios de Ingeniería del Sitio para la Estación del Tren Maya en Palenque, Chiapas.	19/11/19	20/11/19-31/12/19	685,866.30	Terminado
I.T.P.	TMFON-EA/19-S-01	Elaboración, Seguimiento y Obtención de la Exención de Manifestación de Impacto Ambiental para el Tramo FIT del Tren Maya.	28/11/19	29/11/19-23/12/19	1,462,860.40	Terminado
I.T.P.	TMTAB-PL/19-S-01	Anteproyecto Arquitectónico Conceptual de Desarrollo Ecoturístico en el Municipio de Tenosique, Tabasco.	15/10/19	16/10/19-24/12/19	2,142,784.14	Terminado
I.T.P.	TMTAB-PL/19-S-02	Anteproyecto Arquitectónico de Estación del Tren Maya en Tenosique, Tabasco.	22/10/19	23/10/19-31/12/19	1,779,353.40	Terminado
I.T.P.	TMTAB-PL/19-S-03	Líneas Estratégicas para la Propuesta de Proyectos Detonadores en el Municipio de Tenosique, Tabasco.	31/10/19	01/11/19-31/12/19	2,396,266.81	Terminado
I.T.P.	TMYUC-PL/19-S-01	Estudio de Disponibilidad de Suelo para Crecimiento Urbano del Polo de Desarrollo en la Ciudad de Mérida, Yucatán.	17/09/19	18/09/19-16/12/19	3,749,096.42	Terminado
I.T.P.	TMYUC-PL/19-S-02	Anteproyecto Arquitectónico de Estación del Tren Maya en Chichén Itzá, Yucatán.	08/11/19	11/11/19-30/12/19	2,072,656.42	Terminado
I.T.P.	TMYUC-PL/19-S-03	Estudios Preliminares Arquitectónicos Conceptuales para la Estación del Tren Maya en Mérida, Yucatán.	28/11/19	29/11/19-30/12/19	2,975,174.62	Terminado

FUENTE: Fondo Nacional de Fomento al Turismo, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados, proporcionados por la entidad fiscalizada.

d.n. Días naturales.

A.D. Adjudicación directa.

I.T.P. Invitación a cuando menos Tres Personas.

L.P.N. Licitación Pública Nacional.

De los cuales, para efectos de fiscalización de los recursos federales ejercidos en el proyecto mencionado en 2019, se revisaron diez contratos, siete de adquisiciones y tres de servicios relacionados con la obra pública, los cuales se describen en la tabla siguiente:

CONTRATOS Y CONVENIOS REVISADOS  
(Miles de pesos y días naturales)

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
C-TM-001/2019/A.D.	19/03/19	Woodhouse Lorente Ludlow, S.C.	44,000.0	19/03/19-31/12/19 288 d.n.
Servicio de Asesoría Legal para la Estructuración Jurídica del Tren Maya.				
Convenio modificadorio de ampliación en plazo al contrato núm. TMCHI-PL/19-S-01, con clave 01.	16/12/19			1/01/20-31/03/20 91 d.n.
Convenio modificadorio de ampliación en plazo al contrato núm. TMCHI-PL/19-S-01, con clave 01.	31/03/19			1/04/20-30/04/20 30 d.n.
Se verificó que a la fecha de la revisión (noviembre de 2020) los servicios contratados se encuentran en proceso con un avance financiero del 90.0%.				
Monto contratado.			44,000.00	409 d.n.
Monto ejercido.			39,600.0	
C-TM-002/2019/A.D.	19/03/19	Pricewaterhousecoopers S.C.	32,000.0	19/03/19-31/12/19 288 d.n.
Asesoría Económico-Financiera para la Estructuración del Tren Maya.				

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
<p>Convenio modificatorio de ampliación en plazo al contrato núm. C-TM-002, con clave 01. Se verificó que a la fecha de la revisión (noviembre de 2020) los servicios contratados se encuentran en continuidad.</p>	31/12/19			01/01/20-31/03/2020 91 d.n.
Monto contratado.			32,000.0	379 d.n.
Monto ejercido.			28,000.0	
C-TM-003/2019/A.D.	19/03/19	Steer Davies & Gleave México S.A. de C.V.	23,870.0	19/03/19-31/12/19 288 d.n.
<p>Asesoría Técnica en el Programa Maestro, Preselección de Trazo y Estimación de Demanda del Tren Maya.</p> <p>Se verificó que a la fecha de la revisión (noviembre de 2020) los servicios contratados se encuentran concluidos y con un avance financiero del 100.0%.</p>				
Monto contratado.			23,870.0	288 d.n.
Monto ejercido.			23,870.0	288 d.n.
C-TM-005/2019/A.D.	02/05/19	MEXTYPSA S.A. DE C.V.	59,552.7	02/05/19-31/05/20 396 d.n.
<p>Asesoría Técnica del Tren Maya para la Estructuración del Proyecto Integral, la Contratación de la Ingeniería Básica y la Supervisión Técnica de dicha Ingeniería Básica.</p> <p>Se verificó que a la fecha de la revisión (noviembre de 2020) los servicios contratados se encuentran en proceso con un avance financiero del 55.5%.</p>				
Monto contratado.			59,552.7	396 d.n.
Monto ejercido.			33,074.2	396 d.n.
C-TM-006/2019/A.D.	17/06/19	Eclecsis Sinergia y Tecnología, S. de R.L. de C.V.	11,262.4	17/06/19-31/05/20 198 d.n.
<p>Asistencia Técnica Para La Coordinación Fonatur-ONU HABITAT en el Desarrollo de un Programa Integral Territorial de la Región Sureste de México, y la Elaboración de Insumos Estratégicos para Fortalecer la Integración de las Vocaciones Económicas de las Microrregiones con la Demanda de Transporte de Carga del Tren Maya.</p>				
<p>Convenio modificatorio de ampliación en plazo y en monto al contrato núm. C-TM-006, con clave 01. Se verificó que a la fecha de la revisión (noviembre de 2020) los servicios contratados se encuentran en proceso con un avance financiero del 85.8%.</p>	31/12/19		1,823.3	31/12/19-10/02/20 41 d.n.
Monto contratado.			13,085.7	239 d.n.
Monto ejercido.			11,234.7	
C-TM-007/2019/A.D.	14/08/19	BYA Barrientos y Asociados S.A. de C.V.	62,408.0	14/08/19-31/12/19 140 d.n.
<p>Trabajos Técnico-Jurídicos para la Identificación y Liberación de Áreas de Afectación para la Constitución del Derecho de Vía del Proyecto denominado Tren Maya.</p>				

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

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
Convenio modificatorio de ampliación en plazo al contrato núm. C-TM-007, con clave 01.	16/12/19			31/12/19-31/03/20 91 d.n.
Convenio modificatorio de ampliación en plazo al contrato núm. C-TM-007, con clave 02.	31/03/20			01/04/20-30/09/20 183 d.n.
Se verificó que a la fecha de la revisión (noviembre de 2020) los servicios contratados se encuentran en continuidad.				
Monto contratado.			62,408.0	414 d.n.
Monto ejercido.			55,722.4	
C-TM-008/2019/L.P.N.	23/08/19	Key Capital S.A.P.I. de C.V.	298,987.7	23/08/19-23/04/20 245 d.n.
		Senermex Ingeniería y Sistemas, S.A. de C.V.		
		Daniferrotools, S.A. de C.V.		
		Geotecnia y Supervisión Técnica, S.A. de C.V.		
Ingeniería Básica para el Tren Maya.				
Se verificó que a la fecha de la revisión (noviembre de 2020) los servicios contratados se encuentran en proceso con un avance financiero del 50.4%.				
Monto contratado.			298,987.7	245 d.n.
Monto ejercido.			150,943.2	245 d.n.
TMCHI-PL/19-S-01/I.T.P.	30/08/19	Ecología y Acción Urbana, S.A. de C.V.	3,330.8	02/09/19-29/11/19 89 d.n.
Plan Maestro para el Polo de Desarrollo del Tren Maya en Palenque, Chiapas.				
Se verificó que a la fecha de la revisión (noviembre de 2020) los servicios contratados se encuentran concluidos y con un avance financiero del 100.0%.				
Monto contratado.			3,330.8	89 d.n.
Monto ejercido.			3,330.8	89 d.n.
TMFON-EA/19-S-01/I.T.P.	28/11/19	Corporativo en Soluciones Integrales VR, S.C.	1,462.9	29/11/19-23/12/19 25 d.n.
Elaboración, Seguimiento y Obtención de la Exención de Manifestación de Impacto Ambiental para el Tramo FIT del Tren Maya.				
Se verificó que a la fecha de la revisión (noviembre de 2020) los servicios contratados se encuentran concluidos y con un avance financiero del 100.0%.				
Monto contratado.			1,462.9	25 d.n.
Monto ejercido.			1,462.9	25 d.n.
TMYUC-PL/19-S-01/I.T.P.	17/09/19	T. de Enrique Norten Arquitectos, S.C.	3,749.1	18/09/19-16/12/19 90 d.n.
Estudio de Disponibilidad de Suelo para Crecimiento Urbano del Polo de Desarrollo en la Ciudad de Mérida, Yucatán.				
Se verificó que a la fecha de la revisión (noviembre de 2020) los servicios contratados se encuentran concluidos y con un avance financiero del 100.0%.				
Monto contratado.			3,749.1	90 d.n.

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
Monto ejercido.			3,749.1	90 d.n.

FUENTE: Fondo Nacional de Fomento al Turismo, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados, proporcionados por la entidad fiscalizada.

d.n. Días naturales.

A.D. Adjudicación directa.

I.T.P. invitación a cuando menos Tres Personas.

L.P.N. Licitación Pública Nacional.

## Resultados

1. Con la revisión de los contratos núms. C-TM-001/2019, con el objeto “Servicio de Asesoría Legal para la Estructuración Jurídica del Tren Maya” y C-TM-002/2019, con el objeto “Servicio de Asesoría Económico-Financiera para la Estructuración del Tren Maya”, ambos formalizados el 19 de marzo de 2019, se determinó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), no administró con eficiencia, eficacia y economía, los recursos destinados al Proyecto Tren Maya, toda vez que durante el procedimiento de contratación, solicitaron diversas cotizaciones a empresas con la experiencia especializada necesaria para la ejecución de los servicios, debido a que el Proyecto Tren Maya se planteó como un proyecto bajo el modelo de Asociación Público Privada (APP).

Posteriormente, se celebró el Convenio Marco de Colaboración para la Implementación del Proyecto “Tren Maya”, entre la Secretaría de Turismo, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, la empresa de participación estatal Fonatur Tren Maya S.A. de C.V. y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el 16 de abril de 2019, en el que, entre otros puntos, en la Cláusula Segunda, fracción IV, “Por las partes”, se acordó *“Mantener una adecuada comunicación institucional a efecto de atender las solicitudes relacionadas con la implementación del “TREN MAYA”, y acordar las acciones a seguir que en su caso se requieren para el cumplimiento del objeto del presente Convenio”* (sic); asimismo, en la Cláusula Cuarta, “Convenios Específicos” se estableció que *“Para la ejecución de actividades específicas se elaborarán convenios específicos que, una vez suscritos por “LAS PARTES” a través de quienes cuenten con las facultades legales para ello, pasarán a formar parte del presente Convenio”* (sic), razón por la que FONATUR tenía la posibilidad de solicitar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que se desempeñara como el asesor legal, económico-financiero y técnico, para el Proyecto Tren Maya, debido a que ésta cuenta con la experiencia y la estructura orgánica para desarrollar proyectos ferroviarios dentro de la Administración Pública Federal al contar con la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal; no obstante, si bien los contratos se formalizaron previamente a la celebración del convenio precitado, no se observó, verificó y valoró que las propuestas incluían costos y percepciones superiores a los vigentes durante el ejercicio fiscal 2019 para la Administración Pública Federal (APF), mismos que se encuentran establecidos en el Anexo 23.1.1. Límites de Percepción Ordinaria Total en la Administración Pública Federal (Netos Mensuales) del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2019, publicado el 28 de diciembre de 2018 en el Diario Oficial de la Federación.

Adicionalmente, de la revisión de las propuestas generadas, se observó que, incluso el nivel “pasante” propuesto considera percepciones de 384.0 miles de pesos, que son superiores a las de la APF, de acuerdo con el Anexo 23.1. Administración Pública Federal, y Anexo 23.1.1. Límites de Percepción Ordinaria Total en la Administración Pública Federal (Netos Mensuales), del Presupuesto de Egresos de la Federación para el 2019, ya mencionado, mismo que estableció que la percepción ordinaria total para un Secretario de Estado sería de 135.5 miles de pesos; asimismo, del ejercicio realizado al tiempo efectivo de hora hombre, se calculó que de la fecha del inicio de los trabajos el 19 de marzo de 2019 al final de estos, el 31 de diciembre de 2019, únicamente hubieron 248 días laborales con jornadas de 8 horas, que corresponden a 1,984.00 horas efectivas, mismas que difieren de las 2,115.38 horas consideradas en su propuesta; por último, se realizó el ejercicio de formar un equipo con los niveles del personal que se establece en la Administración Pública Federal, considerando a la SCT, con base en la especialidad de trabajos que desempeña, determinando costos como se muestran en la tabla siguiente:

Tabla 1. Análisis de la propuesta del contrato núm. C-TM-001/2019 y su comparación con una estructura de la APF.

Precios de la propuesta ganadora del contrato núm. C-TM-001/2019.				Análisis de percepciones por día y por mes, tomando en cuenta 8 horas y 24 jornadas hábiles por mes.			Precios de la propuesta ganadora del contrato con personal de la APF.				Análisis para determinar el importe multiplicando las horas contratadas por el costo de cada hora por servidor público.			
Núm.	Tipo de trabajador/nivel	Costo por hora	Horas	Importe	Costo por hora	Costo por día	Costo por mes	Núm.	Tipo de personal/nivel	Costo por mes	Costo por día	Costo por hora	Horas	Importe
1	Socio con experiencia profesional de más de 20 años.	\$5,800.00	2,115.38	\$12,269,230.77	\$5,800.00	\$46,400.00	\$1,113,600.00	1	Secretario de Estado	\$135,488.00	\$5,645.33	\$705.67	2,115.38	\$1,492,760.20
2	Socio con experiencia profesional de más de 10 años.	\$5,000.00	2,115.38	\$10,576,923.08	\$5,000.00	\$40,000.00	\$960,000.00	2	Subsecretario	\$134,392.00	\$5,599.67	\$699.96	2,115.38	\$1,480,681.38
3	Asociado con experiencia profesional de más de 6 años.	\$4,000.00	2,115.38	\$8,461,538.46	\$4,000.00	\$32,000.00	\$768,000.00	3	Director	\$73,100.00	\$3,045.83	\$380.73	2,115.38	\$805,388.63
4	Asociado con experiencia profesional de más de 3 años.	\$3,000.00	2,115.38	\$6,346,153.85	\$3,000.00	\$24,000.00	\$576,000.00	4	Subdirector	\$50,849.00	\$2,118.71	\$264.84	2,115.38	\$560,237.24
5	Asociado con experiencia profesional de más de 1 años.	\$2,000.00	2,115.38	\$4,230,769.23	\$2,000.00	\$16,000.00	\$384,000.00	5	Jefe de Departamento	\$32,896.00	\$1,370.67	\$171.33	2,115.38	\$362,428.06
6	Pasante	\$1,000.00	2,115.38	\$2,115,384.62	\$1,000.00	\$8,000.00	\$192,000.00	6	Personal operativo	\$19,153.00	\$798.04	\$99.76	2,115.38	\$211,030.31
TOTAL				\$44,000,000.00								Total	\$4,912,525.82	
												Diferencia	-\$39,087,474.18	

En este sentido, de haber considerado a la SCT, los costos relativos al personal habrían sido aproximadamente de 4,912.5 miles de pesos, es decir, el 11.2% del total considerado para pago con cargo al contrato núm. C-TM-001/2019.

No obstante, adicional a la comparativa, la propuesta consideró 2,115.38 horas para el desarrollo de los servicios, cuando las horas máximas efectivas correspondientes al plazo de los servicios eran 1,984.00, por lo que se observa un importe de 2,732.8 miles de pesos, como se detalla en la tabla siguiente:

Tabla 2. Análisis de la propuesta del contrato núm. C-TM-001/2019, considerando horas del periodo contractual.

Núm.	Tipo de trabajador	P.U.	Horas	Importe
1	Socio con experiencia profesional de más de 20 años.	\$5,800.00	1984.00	\$11,507,200.00
2	Socio con experiencia profesional de más de 10 años.	\$5,000.00	1984.00	\$9,920,000.00
3	Asociado con experiencia profesional de más de 6 años.	\$4,000.00	1984.00	\$7,936,000.00
4	Asociado con experiencia profesional de más de 3 años.	\$3,000.00	1984.00	\$5,952,000.00
5	Asociado con experiencia profesional de más de 1 años.	\$2,000.00	1984.00	\$3,968,000.00
6	Pasante	\$1,000.00	1984.00	\$1,984,000.00
Total				\$41,267,200.00
Contratado				\$44,000,000.00
<b>Diferencia</b>				<b>\$2,732,800.00</b>

En este mismo contexto, para el caso del contrato núm. C-TM-002/2019, se realizó el mismo ejercicio, en el que se observó que incluso el nivel inferior propuesto, el “Analista Económico-Financiero. Más de 3 años de experiencia”, tiene un salario mayor al de un Secretario de Estado, de acuerdo con el Anexo 23.1. Administración Pública Federal, y Anexo 23.1.1. Límites de Percepción Ordinaria Total en la Administración Pública Federal (Netos Mensuales), del Presupuesto de Egresos de la Federación para el 2019, mismo que estableció que la percepción ordinaria total para un Secretario de Estado sería de 135.5 miles de pesos; además, se realizó el ejercicio de formar un equipo con el tipo de personal que se establece en la Administración Pública Federal, de acuerdo con la tabla siguiente:



Tabla 3. Análisis de la propuesta del contrato núm. C-TM-002/2019 y su comparación con una estructura de la APF.

Precios de la propuesta ganadora del contrato núm. C-TM-002/2019.				Análisis de percepciones por día y por mes, tomando en cuenta 8 horas y 24 jornadas hábiles por mes.			Precios de la propuesta ganadora del contrato con personal de la APF.				Análisis para determinar el importe multiplicando las horas contratadas por el costo de cada hora por servidor público.				
Núm.	Tipo de trabajador/nivel	Costo por hora	Horas	Importe	Costo por hora	Costo por día	Costo por mes	Núm.	Tipo de personal/nivel	Costo por mes	Costo por día	Costo por hora	Horas	Importe	
1	Director de Proyecto. Más de 10 años de experiencia	\$4,500.00	1245.14	\$5,603,112.84	\$4,500.00	\$36,000.00	\$864,000.00	1	Jefe de Unidad	\$130,972.00	\$5,457.17	\$682.15	1245.14	\$849,364.46	
2	Experto en Esquemas de Inversión Mixta en México. Más de 15 años de experiencia.	\$4,500.00	1245.14	\$5,603,112.84	\$4,500.00	\$36,000.00	\$864,000.00	2	Director General	\$116,546.00	\$4,856.08	\$607.01	1245.14	\$755,810.64	
3	Especialista internacional en vías férreas y material rodante. Más de 10 años...	\$6,800.00	1245.14	\$8,466,926.07	\$6,800.00	\$54,400.00	\$1,305,600.00	3	Secretario de Estado	\$135,488.00	\$5,645.33	\$705.67	1245.14	\$878,651.10	
4	Especialista financiero. Más de 5 años...	\$3,000.00	1245.14	\$3,735,408.56	\$3,000.00	\$24,000.00	\$576,000.00	4	Subdirector	\$50,849.00	\$2,118.71	\$264.84	1245.14	\$329,760.05	
5	Especialista en Rentabilidad Social. Más de 5 años...	\$3,000.00	1245.14	\$3,735,408.56	\$3,000.00	\$24,000.00	\$576,000.00	5	Subdirector	\$50,849.00	\$2,118.71	\$264.84	1245.14	\$329,760.05	
6	Especialista en Modelos Operativos. Más de 10 años...	\$2,300.00	1245.14	\$2,863,813.23	\$2,300.00	\$18,400.00	\$441,600.00	6	Jefe de Departamento	\$32,896.00	\$1,370.67	\$171.33	1245.14	\$213,333.33	
7	Analista Económico-Financiero. Más de 3 años de experiencia.	\$1,600.00	1245.14	\$1,992,217.90	\$1,600.00	\$12,800.00	\$307,200.00	7	Personal de enlace	\$22,238.00	\$926.58	\$115.82	1245.14	\$144,215.30	
TOTAL				\$32,000,000.00										Total	\$3,500,894.94
														Diferencia	-\$28,499,105.06

Razón por la que, si la propuesta hubiera considerado a la SCT, los costos habrían sido de 3,500.9 miles de pesos, el 10.9% de lo pagado con cargo al contrato núm. C-TM-002/2019.

Además, para el caso de la contratación del contrato núm. C-TM-002/2019, se observó que otra propuesta tenía un costo menor, debido a que ésta presentó los costos siguientes:

Tabla 4. Análisis de otra cotización para el contrato núm. C-TM-002/2019.

Núm.	Tipo de trabajador	Costo por hora	Horas	Importe
1	Director de Proyecto. Más de 10 años de experiencia	\$6,720.00	256.00	\$1,720,320.00
2	Experto en Esquemas de Inversión Mixta en México. Más de 15 años de experiencia.	\$6,720.00	256.00	\$1,720,320.00
3	Especialista internacional en vías férreas y material rodante. Más de 10 años de experiencia en proyectos de infraestructura férrea a nivel internacional.	\$6,720.00	384.00	\$2,580,480.00
4	Especialista financiero. Más de 5 años de experiencia en proyectos de infraestructura bajo diversos esquemas de inversión mixta en México.	\$5,760.00	1,280.00	\$7,372,800.00
5	Especialista en Rentabilidad Social. Más de 5 años de experiencia en elaboración de análisis costo beneficio.	\$4,320.00	1,024.00	\$4,423,680.00
6	Especialista en Modelos Operativos. Más de 10 años de experiencia en elaboración de modelos operativos.	\$2,400.00	640.00	\$1,536,000.00
7	Analista Económico-Financiero. Más de 3 años de experiencia.	\$2,400.00	3,072.00	\$7,372,800.00
La propuesta presentó la cotización para 8 meses, llegando a un importe de:				\$26,726,400.00
Por lo que, para 9.29 meses, plazo contractual, se habría generado un importe de:				\$31,036,032.00
Diferencia con el importe contratado de \$32,000,000.00				-\$963,968.00

Por lo que se concluye que se contrataron servicios de asesorías sin tomar en consideración los sobrecostos que generarían a la Federación, en comparación de llevar a cabo los servicios con la Administración Pública Federal, dejando de contemplarse bajo el modelo de Asociación Público Privada durante el 2019, por lo tanto, el grado de especialidad de las empresas ofertantes solicitado por FONATUR y utilizado como argumento en los Dictámenes para Adjudicación Directa fue innecesario; lo anterior, en contravención de los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, párrafo segundo de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 2, fracciones X y XI, 24 y 45, fracción VI de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 1, anexó el oficio núm. SASG/BVG/GRM/I/0029/2021 del 8 de enero

de 2021, que contenía a su vez la Nota Informativa núm. 04/2021 del 30 de diciembre de 2020, en la que se manifestó entre otras cosas, que el principal componente del proyecto es la implementación de un sistema ferroviario, por lo que el objeto de la asesoría que fue contratada era la estructuración de proyecto bajo el esquema regulado por la Ley de Asociaciones Público Privadas, con fecha 15 de marzo de 2019, se sometió para su autorización del Comité la contratación del servicio y en la fecha de la celebración no se tenían antecedentes de la Administración Pública Federal respecto de proyectos ferroviarios desarrollados mediante el esquema mencionado.

Asimismo, fue hasta el 16 de abril de 2019 que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la Secretaría de Turismo (SECTUR), FONATUR y Fonatur Tren Maya S.A. de C.V. celebraron un Convenio Marco de Colaboración; además, señaló que la observación pretende constatar que los salarios de los empleados en la iniciativa privada se puedan comparar con los tabuladores que sólo son aplicables a la Administración Pública Federal, situación que no es objetiva ni procedente normativamente, además de carecer de razonamiento lógico jurídico.

Adicionalmente, respecto a la comparación realizada entre el costo de la hora del personal del despacho de abogados contratado para prestar servicios y el nivel de percepciones de los servidores públicos de la Administración Pública Federal, se manifestó que ésta no es parte de un criterio objetivo, toda vez que se trata de profesionales capacitados con distintas habilidades y experiencias. Por otra parte, es poco probable que una Secretaría de Estado y el personal adscrito a ésta destine el 100% de su horario laboral a la implementación del proyecto Tren Maya, descuidando el ejercicio y cumplimiento del resto de sus facultades y obligaciones; por lo que la comparación de las percepciones del personal incluido en la propuesta del contrato núm. C-TM-001/2019 con las de la Administración Pública Federal no es jurídicamente procedente, resulta técnicamente incomparable; además, de acuerdo con la normatividad en la materia resultan comparables las propuestas que estén en igualdad de circunstancias, es decir, que las propuestas a comparar, se refieren a los mismos servicios objeto de un contrato, o que el personal contratado tenga los mismos años de experiencia en la especialidad que se requiera.

Por último, se señaló que la presentación de un listado que muestre los cargos de servidores públicos, con el importe salarial y una cierta cantidad de horas, no significa tener una propuesta y menos aún, que ésta pueda ser comparable con la propuesta para el contrato núm. C-TM-001/2019; por lo que los servidores públicos responsables del procedimiento de contratación observaron en todo momento las disposiciones normativas a que estaban obligados.

Para el caso del contrato núm. C-TM-002/2019, con la Nota Informativa núm. 05/2021 del 30 de diciembre de 2020, manifestaron que después del análisis de los costos por hora del personal especializado de las propuestas presentadas por los distintos despachos, prevaleció la propuesta a la que se le adjudicó el contrato como la más baja.

Como parte de la información remitida, anexaron también copia del Convenio Marco de Colaboración, la solicitud de cotización, cuadro comparativo, propuesta técnica-económica, el contrato, etc.

Una vez analizada la información y documentación remitida por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, toda vez que si bien, los contratos núms. C-TM-001/2019 y C-TM-002/2019 se celebraron previamente a la formalización del Convenio Marco de Colaboración entre la SCT, SECTUR, FONATUR y Fonatur Tren Maya S.A. de C.V., es importante señalar que debió prever la formalización del convenio con antelación a la celebración de los contratos, con la finalidad de recibir la asesoría de la Secretaría de Estado responsable de las Vías Generales de Comunicación; además, cabe aclarar que los contratos precitados se celebraron debido a que en un inicio se contempló que el proyecto sería llevado a cabo bajo el esquema de Asociación Público Privada; no obstante, el proyecto se replanteó para llevarse a cabo como un proyecto público; adicionalmente, se señala que la comparativa realizada entre los honorarios de servidores públicos de Administración Pública Federal y de las propuestas de los despachos privados se realizó con el objetivo de representar el costo adicional generado debido a la contratación de empresas privadas para servicios que la SCT pudo haber prestado.

Ahora bien, para el caso de las diferencias detectadas entre las propuestas relacionadas con el contrato núm. C-TM-002/2019, se reitera que FONATUR, para la revisión de las propuestas sólo consideró el tiempo por hora de personal; no obstante, se dejó de lado el costo generado por la totalidad del servicio, mismo que resulta de multiplicar el costo por hora por un tiempo determinado; por lo que se ratifica que hubo una propuesta que presentó un costo menor que la adjudicada en 964.0 miles de pesos, situación que no aseguró las mejores condiciones para el Estado; además, de la revisión de los tiempos efectivos aplicables para el contrato núm. C-TM-001/2019, se detectaron tiempos superiores a los pactados en el contrato, a lo que FONATUR no presentó respuesta por lo que se reitera la diferencia por 2,732.8 miles de pesos.

2019-9-21W3N-22-0379-08-001      **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 el Fondo Nacional de Fomento al Turismo o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, no observaron que para la adjudicación del contrato núm. C-TM-002/2019, se presentó otra propuesta con un costo menor de 963,968.00 pesos, situación que demuestra que no administraron con eficiencia, eficacia y economía, los recursos destinados al Proyecto Tren Maya, en incumplimiento de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 134; de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 1, párrafo segundo; de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, artículos 2, fracciones X y XI, 24 y 45, fracción VI; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley

Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III y artículo 5, de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción.

#### 2019-3-21W3N-22-0379-06-001 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 2,732,800.00 pesos (dos millones setecientos treinta y dos mil ochocientos pesos 00/100 M.N.), por el importe señalado más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la fecha de su resarcimiento, debido a que de la revisión a la propuesta de la empresa ganadora se detectó que se consideraron 2,115.38 horas para el desarrollo de los servicios, cuando del ejercicio realizado al tiempo efectivo de hora hombre, se calculó que de la fecha del inicio de los trabajos el 19 de marzo de 2019 al final de estos el 31 de diciembre de 2019, únicamente hubieron 248 días laborales con jornadas de 8 horas, que corresponden a 1,984.00 horas efectivas, mismas que difieren de las 2,115.38 horas consideradas en la propuesta; lo anterior, corresponde al periodo de ejecución del 1 al 31 de marzo de 2019, con fecha de pago 26 de abril de 2019, en incumplimiento de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 134; de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 1, párrafo segundo; de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, artículos 2, fracciones X y XI, 24 y 45, fracción VI, y del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III.

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

Deficiencias en el procedimiento de contratación.

2. Con la revisión al contrato de prestación de servicios para la Asesoría Legal para la Estructuración Jurídica del Tren Maya núm. C-TM-001/2019, formalizado el 19 de marzo de 2019, se determinó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, no verificó que existiera evidencia documental en dos de los cinco entregables, toda vez que no se acreditó que contaran con el soporte documental establecido en el Anexo 01, de la fracción II. "Listado de Entregables", los conceptos bajo el inciso c) "*El expediente correspondiente al procedimiento para el registro en la cartera de proyectos de inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público que contenga los documentos elaborados por el prestador del servicio considerando tanto el esquema de inversión mixta conforme a la ley de asociaciones público privadas, como el supuesto de obra pública. Este expediente se entregará dentro de los 15 días hábiles posteriores al registro correspondiente.*", y el inciso e) en la descripción "*Modelo de bases de licitación y modelo de contrato de inversión mixta.*" (sic), el cual forma parte integral del contrato.

Además, como complemento para el inciso c) "*El expediente correspondiente al procedimiento para el registro en la cartera...*", antes mencionado, se señaló que dentro del expediente debían presentarse los puntos señalados en la "Ficha complementaria" del documento "Investigación de Mercado", fracción III, "Necesidad de contratación", inciso g) "Registro en cartera y autorización de la comisión", punto i) "Respecto al registro del proyecto en la cartera de programas y proyectos de inversión...", en los numerales del 1 al 6, se

establecieron como parte del expediente: las asesorías jurídicas en la elaboración del análisis costo beneficio, la elaboración de la solicitud de suficiencia presupuestal que será presentada ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), la elaboración y acreditación de la factibilidad legal, económica y ambiental del Proyecto, el acompañamiento para solvatación de observaciones que sean formulados por la SHCP, la asesoría jurídica que se requiera para inscribir el Proyecto, o sus componentes, en la cartera de proyectos de inversión y una vez registrado el proyecto, acompañar para que el proyecto sea autorizado por la Comisión Intersecretarial de Gasto y Financiamiento en términos de la legislación aplicable, de los cuales no se presentó evidencia documental. Por lo anterior, no se acreditó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo aplicara ajustes a los pagos realizados, debido a que no justificó la elaboración de los entregables y su respectivo uso o implementación del modelo de contrato de inversión mixta; lo anterior, en contravención del artículo 66, fracciones I y III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; los incisos c) y d) de la fracción II, del "Listado de entregables" del Anexo 01, del contrato de prestación de servicios núm. C-TM-001/201; Cláusula Segunda, párrafos octavo y noveno, del contrato núm. C-TM-001/2019 e inciso g) "Registro en cartera y autorización de la comisión" de la fracción III, de la "Ficha complementaria" del documento "Investigación de Mercado", para la necesidad de la contratación del servicio denominado "Asesoría Legal para la Estructuración Jurídica para el Tren Maya".

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos de Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 2, anexó el oficio núm. SASG/BVG/GRM/I/0029/2021 del 8 de enero de 2021, que contenía a su vez la Nota Informativa núm. 04/2021 del 30 de diciembre de 2020, en la que se argumentó que, los servidores públicos responsables del procedimiento de contratación observaron en todo momento las disposiciones normativas a que estaban obligados como la Ley de Adquisiciones, Arrendamiento y Servicios del Sector Público, su reglamento, Ley de Asociaciones Público Privadas, su reglamento, Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, su Reglamento, las Políticas, Bases y Lineamientos en Materia de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios para el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, y demás normatividad aplicable, habiendo solicitado para realizar la investigación de mercado, las cotizaciones necesarias a empresas con la experiencia necesaria en la materia, con el propósito de conocer, y asegurar el precio o monto de referencia de la contratación del servicio, asegurando con ello, en el procedimiento de contratación, las mejores condiciones para el FONATUR, así como, administraron y ejercieron los recursos con criterios de economía, eficacia, eficiencia, imparcialidad, honradez y transparencia. Dejando evidencia documental del procedimiento de contratación en el expediente respectivo que fue remitido a la ASF para su revisión; asimismo, anexaron copia del Convenio Marco de Colaboración, la solicitud de cotización, cuadro comparativo, propuesta técnica-económica, el contrato, etc.

Una vez analizada la información y documentación remitida por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, toda vez que, aun y cuando se argumentó que el actuar de los servidores públicos se realizó conforme a la normativa aplicable; se reitera que

el sentido de la observación es que se contempló durante la contratación por el propio FONATUR la solicitud de diversos documentos relacionados para el proyecto bajo el esquema de Asociación Público Privada; sin embargo, dentro la documentación remitida por la propia dependencia no se acreditó la elaboración e implementación de los documentos requeridos, por lo que se incumplió con lo solicitado en el contrato.

**2019-9-21W3N-22-0379-08-002 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en el Fondo Nacional de Fomento al Turismo o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, no verificaron que existiera evidencia documental en dos de los cinco entregables del contrato núm. C-TM-001/2019, toda vez que no se acreditó que contaran con el soporte documental establecido en el Anexo 01, de la fracción II. "Listado de Entregables", los conceptos bajo el inciso c) "El expediente correspondiente al procedimiento para el registro en la cartera de proyectos de inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público que contenga los documentos elaborados por el prestador del servicio considerando tanto el esquema de inversión mixta conforme a la ley de asociaciones público-privadas, como el supuesto de obra pública. Este expediente se entregará dentro de los 15 días hábiles posteriores al registro correspondiente", el cual forma parte integral del contrato y el inciso e) en la descripción "Modelo de bases de licitación y modelo de contrato de inversión mixta" (sic).

Además, como complemento para el inciso c) "El expediente correspondiente al procedimiento para el registro en la cartera...", antes mencionado, se señaló que dentro del expediente debían presentarse los puntos señalados en la "Ficha complementaria" del documento "Investigación de Mercado", fracción III, "Necesidad de contratación", inciso g) "Registro en cartera y autorización de la comisión", punto i) "Respecto al registro del proyecto en la cartera de programas y proyectos de inversión...", en los numerales del 1 al 6, se establecieron como parte del expediente: las asesorías jurídicas en la elaboración del análisis costo beneficio, la elaboración de la solicitud de suficiencia presupuestal que será presentada ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), la elaboración y acreditación de la factibilidad legal, económica y ambiental del Proyecto, el acompañamiento para solvatación de observaciones que sean formulados por la SHCP, la asesoría jurídica que se requiera para inscribir el Proyecto, o sus componentes, en la cartera de proyectos de inversión y una vez registrado el proyecto, acompañar para que el proyecto sea autorizado por la Comisión Intersecretarial de Gasto y Financiamiento en términos de la legislación aplicable, de los cuales no se presentó evidencia documental. Por lo anterior, no se acreditó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo aplicara ajustes a los pagos realizados, en incumplimiento de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III y artículo 5, de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción; los incisos c) y d) de la fracción II, del "Listado de entregables" del Anexo 01, del contrato de prestación

de servicios núm. C-TM-001/201; Cláusula Segunda, párrafos octavo y noveno, del contrato núm. C-TM-001/2019; e inciso g) "Registro en cartera y autorización de la comisión" de la fracción III, de la "Ficha complementaria" del documento "Investigación de Mercado", para la necesidad de la contratación del servicio denominado "Asesoría Legal para la Estructuración Jurídica para el Tren Maya".

3. En la revisión de los contratos de servicios relacionados con la obra pública núms. TMCHI-PL/19-S-01, con objeto "Proyecto de Plan Maestro para el Polo de Desarrollo del Tren Maya en Palenque, Chiapas", y TMYUC-PL/19-S-01, "Estudio de Disponibilidad de Suelo para Crecimiento Urbano del Polo de Desarrollo en la Ciudad de Mérida, Yucatán", se determinó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), no administró con eficiencia, eficacia, y economía, los recursos destinados al Proyecto Tren Maya, toda vez que durante el procedimiento de contratación, si bien realizaron la invitación a cuando menos tres personas, y seleccionaron la propuesta más económica, no verificaron que las propuestas exceden el plazo pactado en el contrato, debido a que se corroboró que en sus análisis de precios unitarios establecieron para el personal encargado de los trabajos tiempos superiores a los solicitados en el contrato, mismos que se detallan en las tablas siguientes:

Para el contrato núm. TMCHI-PL/19-S-01:

Tabla 5. Análisis de la propuesta económica del contrato núm. TMCHI-PL/19-S-01, particularmente a su mano de obra.

Mano de Obra Propuesta						Mano de Obra Verificada					
Código	Salario Mensual	Unidad	Cantidad	Meses	Total	Código	Salario Mensual	Unidad	Cantidad	Meses	Total
Jefe de proyecto "B"	\$68,229.39	Mes	1.00	8.17	\$557,206.69	Jefe de proyecto "B"	\$68,229.39	Mes	1.00	3.00	\$204,688.17
Profesional "A" (E.P.M)	\$54,671.35	Mes	1.00	5.17	\$282,468.64	Profesional "A" (E.P.M)	\$54,671.35	Mes	1.00	3.00	\$164,014.05
Auxiliar de Profesional "A"(E.A.P)	\$30,191.57	Mes	1.00	3.03	\$91,581.10	Auxiliar de Profesional "A"(E.A.P)	\$30,191.57	Mes	1.00	3.00	\$90,574.71
Profesional "A"(E.S.A.)	\$54,971.35	Mes	1.00	3.30	\$181,405.46	Profesional "A"(E.S.A.)	\$54,671.35	Mes	1.00	3.00	\$164,014.05
Auxiliar de Profesional "A"(E.I.I.)	\$30,191.57	Mes	1.00	5.17	\$155,989.78	Auxiliar de Profesional "A"(E.I.I.)	\$30,191.57	Mes	1.00	3.00	\$90,574.71
Profesional "A"(E.E.D)	\$54,671.35	Mes	1.00	2.93	\$160,369.29	Profesional "A"(E.E.D)	\$54,671.35	Mes	1.00	3.00	\$164,014.05
Profesional "A"(E. en SIG y D. CAD)	\$54,671.35	Mes	1.00	5.63	\$307,981.94	Profesional "A"(E. en SIG y D. CAD)	\$54,671.35	Mes	1.00	3.00	\$164,014.05
Dibujante "B"	\$23,035.94	Mes	1.00	12.70	\$292,556.44	Dibujante "B"	\$23,035.94	Mes	1.00	3.00	\$69,107.82
Dibujante "B"	\$23,035.94	Mes	1.00	12.70	\$292,556.44	Dibujante "B"	\$23,035.94	Mes	1.00	3.00	\$69,107.82
Dibujante "B"	\$23,035.94	Mes	1.00	12.07	\$277,967.01	Dibujante "B"	23035.94	Mes	1.00	3.00	\$69,107.82
<b>\$2,600,082.77</b>						<b>\$1,249,217.25</b>					

De la tabla anterior se observa que, aun y cuando los servicios tenían como plazo contractual del 2 de septiembre al 29 de noviembre de 2019, es decir, 89 días naturales, la propuesta



consideró personal hasta para 12 meses (365 días naturales), situación que no se verificó por parte de los servidores públicos del FONATUR; lo que generó que también se consideraran los materiales y los equipos, obteniendo una diferencia total por 1,605.7 miles de pesos, por contemplar cantidades a ejecutar superiores a los propios periodos contractuales, como se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 6. Análisis de la propuesta económica del contrato núm. TMCHI-PL/19-S-01.

Propuesta Contratada Fonatur		Propuesta Revisada ASF	
Materiales	\$64,596.05	Materiales	\$64,596.05
Mano de Obra	\$2,600,082.77	Mano de Obra	\$1,249,217.25
Equipo	\$27,739.94	Equipo	\$11,455.20
(CD) Costo Directo	\$2,692,418.76	(CD) Costo Directo	\$1,325,268.50
(CI) Costo Indirecto	\$230,471.05	(CI) Costo Indirecto	\$230,471.05
Subtotal 1	\$2,922,889.81	Subtotal 1	\$1,555,739.55
(CF) Financiamiento	\$66,641.89	(CF) Financiamiento	\$36,503.87
Subtotal 2	\$2,989,531.70	Subtotal 2	\$1,592,243.42
(CU) Utilidad	\$373,691.46	(CU) Utilidad	\$124,284.15
Subtotal 3	\$3,363,223.16	Subtotal 3	\$1,716,527.57
Adicionales 0.5% Insp. y Vig.	\$16,816.12	Adicionales 0.5% Insp. y Vig.	\$8,582.64
Total (CD+CI+CF+CU+Adicionales)	\$3,380,039.27	Total (CD+CI+CF+CU+Adicionales)	\$1,725,110.21
<b>Total de la Propuesta*</b>	<b>\$3,330,793.23</b>	<b>Total</b>	<b>\$1,725,110.21</b>
		<b>Diferencia</b>	<b>-\$1,605,683.02</b>

Nota: \* con el análisis realizado por la ASF se determinó un monto en la propuesta de \$3,380,039.27, FONATUR contrató y pagó los servicios por \$3,330,793.23, por lo que es el importe con el que se calcula la diferencia.

Adicionalmente, se realizó el mismo análisis para el caso del contrato núm. TMYUC-PL/19-S-01.

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

Tabla 7. Análisis de la propuesta económica del contrato núm. TMYUC-PL/19-S-01, particularmente a su mano de obra.

Mano de Obra Propuesta						Mano de Obra Verificada					
Código	P.U.	Unidad	Cantidad	Duración Meses	Total	Código	P.U.	Unidad	Cantidad	Duración Meses	Total
MO-001	\$64,751.18	Mes	1.00	3.80	\$246,054.48	MO-001	\$64,751.18	Mes	1.00	3.00	\$194,253.54
MO-002	\$51,888.78	Mes	1.00	23.55	\$1,221,980.77	MO-002	\$51,888.78	Mes	1.00	3.00	\$155,666.34
MO-003	\$28,665.03	Mes	1.00	28.48	\$816,411.59	MO-003	\$28,665.03	Mes	1.00	3.00	\$85,995.09
MO-004	\$21,876.54	Mes	1.00	18.90	\$413,466.61	MO-004	\$21,876.54	Mes	1.00	3.00	\$65,629.62
<b>\$2,697,913.44</b>						<b>\$501,544.59</b>					

Nota: Las tablas muestran los costos directos del personal.

De este ejercicio se observa que, aun y cuando los servicios tenían como plazo contractual del 18 de septiembre al 16 de diciembre de 2019, es decir, 90 días naturales, que corresponden a 3 meses sin descansos, la propuesta contiene personal hasta para 23 meses, situación que debió ser verificada y observada por parte de los servidores públicos del FONATUR, y que incide en los costos de los materiales y los equipos, obteniendo una diferencia total por 2,643.3 miles de pesos, de acuerdo con la tabla siguiente:

Tabla 8. Análisis de la propuesta económica del contrato núm. TMYUC-PL/19-S-01.

Propuesta Contratada Fonatur		Propuesta Revisada ASF	
Mano de Obra	<b>\$2,697,913.44</b>	Mano de Obra	<b>\$501,544.59</b>
Equipo y Herramienta	<b>\$186,587.19</b>	Equipo y Herramienta	<b>\$38,352.00</b>
Materiales	<b>\$80,937.40</b>	Materiales	<b>\$15,046.34</b>
(CD) Costo Directo	<b>\$2,965,438.04</b>	(CD) Costo Directo	<b>554,942.93</b>
(CI) Costo Indirecto	\$442,267.83	(CI) Costo Indirecto	\$442,267.83
Subtotal 1	\$3,407,705.87	Subtotal 1	\$997,210.76
(CF) Financiamiento	\$79,958.41	(CF) Financiamiento	\$23,398.55
Subtotal 2	\$3,487,664.28	Subtotal 2	\$1,020,609.31
(CU) Utilidad	\$272,233.12	(CU) Utilidad	\$79,664.68
Subtotal 3	\$3,759,897.40	Subtotal 3	\$1,100,273.99
Adicionales 0.5% Insp. y Vig.	\$18,799.49	Adicionales 0.5% Insp. y Vig.	\$5,501.37
Total (CD+CI+CF+CU+Adicionales)	<b>\$3,778,696.89</b>	Total (CD+CI+CF+CU+Adicionales)	<b>\$1,105,775.36</b>
<b>Total de la Propuesta*</b>	<b>\$3,749,096.42</b>	<b>Total</b>	<b>\$1,105,775.36</b>
		<b>Diferencia</b>	<b>-\$2,643,321.06</b>

Nota: \*con el análisis realizado por la ASF se determinó un monto en la propuesta de \$3,778,696.89, FONATUR contrató y pagó los servicios por \$3,749,096.42, por lo que es el importe con el que se calcula la diferencia.

Por lo que se concluye que en los contratos de los servicios relacionados con la obra pública, correspondientes a los contratos en revisión, no se justificaron las cantidades consideradas en sus propuestas respecto de los meses del personal que intervino en la ejecución de los servicios, excediendo los plazos del personal establecido en los contratos, por lo que se determinó un sobrecosto en ambos contratos por un importe de 4,249.0 miles de pesos, desglosado de la manera siguiente: 1,605.7 miles de pesos para el contrato núm. TMCHI-PL/19-S-01 y 2,643.3 miles de pesos para el contrato núm. TMYUC-PL/19-S-01, lo anterior en contravención de los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, párrafo segundo de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 38, párrafo primero, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 45, sección A, fracción I, y 187 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 3, anexó la Nota Informativa sin fecha, con título "Observación No. 3", en la que se argumentó que, del análisis a los precios unitarios del contrato núm. TMCHI-PL/19-S-01, el consultor consideró correctamente las cuatro categorías de perfiles de trabajadores que se requieren para la ejecución del servicio, en donde ninguna de las categorías excede los 89 días de contrato de manera individual.

Por otra parte, considerando la suma de todos los rendimientos de las diferentes categorías señaladas en los precios unitarios, se manifiesta que derivado de la magnitud y complejidad de los servicios cuyo periodo de ejecución fue de 89 días (3 meses), fue necesario contar con un equipo técnico de profesionales especializados que realizaran las diferentes actividades que se indican en el catálogo de conceptos, para lo cual, se debe entender que, para cumplir con un periodo de tres meses de ejecución, es necesario contar con una plantilla de 23 personas que trabajaron de acuerdo con el programa de ejecución de los servicios, mismo que se cumplió en los tiempos pactados, siendo ésta la manera adecuada de analizar la propuesta económica y no de manera lineal como lo asegura el órgano fiscalizador, donde asegura que con 10 personas en un periodo de 3 meses, es suficiente para realizar un contrato de la complejidad y magnitud de los servicios en cuestión, por lo anterior no se tiene ningún sobrecosto en la propuesta.

Adicionalmente, de la revisión de los precios unitarios del contrato núm. TMYUC-PL/19-S-01, se indica que de igual forma, el perfil de los trabajadores debía cumplir con cuatro categorías, y del análisis a los precios unitarios, se observa que el consultor consideró correctamente los cuatro perfiles en su propuesta, sin exceder en ninguno de los precios unitarios el plazo contratado de 3 meses; asimismo, de la magnitud y complejidad de los servicios, fue necesario contar con un equipo técnico de profesionales especializados que realizaran las diferentes actividades, para lo cual, se debe entender que, para cumplir con el periodo de 3 meses es necesario contar con una plantilla de personal de 25 personas, siendo ésta la manera

adecuada de analizar la propuesta económica y no de manera lineal como lo asegura el órgano fiscalizador, donde asegura que con 4 personas en un periodo de 3 meses, es suficiente para realizar un contrato de la complejidad y magnitud de los servicios en cuestión, por lo anterior no se tiene ningún sobrecosto en la propuesta.

FONATUR anexó dos tablas en Excel, una para cada contrato, en las que hicieron un análisis de las actividades, integrando los rendimientos y el periodo de ejecución de cada concepto.

Una vez analizada la información y documentación remitida por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, debido a que aun y cuando se argumentó que la forma de analizar las propuestas económicas no fue la correcta, se señala que el análisis realizado por la ASF se llevó a cabo con la documentación proporcionada por la propia dependencia, misma que fue verificada y corroborada durante la visita a las oficinas, llevada a cabo entre personal de la ASF y del FONATUR, como consta en el Acta Circunstanciada de Visita 002/CP2019 del 21 al 23 de octubre de 2020, sin encontrar evidencia del análisis presentado en su respuesta, debido a que en ningún documento de las propuestas se justifica, se comprueba o se manifiesta explícitamente que la cantidad de personal necesario fuera de 23 y 25 personas, respectivamente para los contratos núms. TMCHI-PL/19-S-01 y TMYUC-PL/19-S-01; además, la documentación integrada en las propuestas proporcionadas por la propia dependencia, únicamente presentan evidencia del personal necesario que está relacionado con sus tabuladores de salario base de mano de obra, que para el primer caso fue de 10 y para el segundo de 4 personas, por lo que se reitera el monto observado de 4,249.0 miles de pesos, desglosado de la manera siguiente: 1,605.7 miles de pesos para el contrato núm. TMCHI-PL/19-S-01 y 2,643.3 miles de pesos para el contrato núm. TMYUC-PL/19-S-01.

#### **2019-3-21W3N-22-0379-06-002 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 4,249,004.08 pesos (cuatro millones doscientos cuarenta y nueve mil cuatro pesos 08/100 M.N.), por el monto señalado más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la fecha de su resarcimiento, desglosado de la manera siguiente: 1,605,683.02 pesos para el contrato núm. TMCHI-PL/19-S-01, con un periodo de ejecución del 2 al 16 de septiembre de 2019, con fecha de pago el 31 de octubre de 2019; y 2,643,321.06 pesos para el contrato núm. TMYUC-PL/19-S-01, con un periodo de ejecución del 18 al 30 de septiembre de 2019, con fecha de pago el 30 de octubre de 2019, debido a que en los contratos antes mencionados, no se justificaron las cantidades consideradas en sus propuestas respecto de los meses del personal que intervino en la ejecución de los servicios excediendo los plazos del personal establecido en los contratos, como se explica en los párrafos siguientes:

Para el caso del contrato núm. TMCHI-PL/19-S-01, el plazo contractual era del 2 de septiembre al 29 de noviembre de 2019, es decir, 89 días naturales; sin embargo, la propuesta consideró personal hasta para 12 meses (365 días naturales), situación que también ocurre con los materiales y los equipos, obteniendo una diferencia total por 1,605,683.02 pesos, por contemplar cantidades a ejecutar superiores a los propios periodos contractuales.

Además, para el contrato núm. TMYUC-PL/19-S-01, aun y cuando los servicios tenían como plazo contractual del 18 de septiembre al 16 de diciembre de 2019, es decir, 90 días naturales, que corresponden a 3 meses sin descansos, la propuesta contiene personal hasta para 23 meses, y que incide en los costos de los materiales y los equipos, obteniendo una diferencia total por 2,643,321.06 pesos.

Para ambos casos, las propuestas debieron ser verificadas y observadas por parte de los servidores públicos del FONATUR, en incumplimiento de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 134; de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 1, párrafo segundo; de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 38, párrafo primero, y del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 45, sección A, fracción I, y 187.

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

Deficiencias en el procedimiento de contratación.

4. De la revisión al Proyecto Tren Maya, se concluyó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), durante su planeación, no verificó que el recurso asignado para la contratación de diversos servicios cumpliera con lo establecido en los “Principales Elementos del Sistema de Contabilidad Gubernamental”, núm. 1. “Clasificadores Presupuestarios”, f) “Clasificador por Objeto del Gasto”, que indica que el Capítulo 3000, “Servicios Generales”, son las *“Asignaciones destinadas a cubrir el costo de todo tipo de servicios que se contraten con particulares o instituciones del propio sector público; así como los servicios oficiales requeridos para el desempeño de actividades vinculadas con la función pública”*; asimismo, en el 3300, “Servicios Profesionales, Científicos, Técnicos y Otros Servicios”, se determina que son las *“Asignaciones destinadas a cubrir erogaciones por contratación de personas físicas y morales para la prestación de servicios profesionales independientes tales como informáticos, de asesoría, consultoría, capacitación, estudios e investigaciones, protección y seguridad; excluyen los estudios de pre-inversión previstos en el Capítulo 6000 Inversión Pública...”* (sic); además, el capítulo 6000, “Inversión Pública”, que se conforma de las *“Asignaciones destinadas a obras por contrato y proyectos productivos y acciones de fomento. Incluye los gastos en estudios de pre-inversión y preparación del proyecto”* (sic), en el subcapítulo 616 del Capítulo 6000, “Otras construcciones de ingeniería civil u obra pesada”, que son las *“Asignaciones destinadas a la construcción de presas y represas, obras marítimas, fluviales y subacuáticas, obras para el transporte eléctrico y ferroviario y otras construcciones de ingeniería civil u obra pesada no clasificada en otra parte. Incluye los gastos en estudios de pre inversión y preparación del proyecto.”* (sic).

Asimismo, con lo establecido en el Acuerdo de la Primera Sesión Extraordinaria 2019, del 15 de enero de 2019, en el que se autorizó a FONATUR un presupuesto 8,254,175.4 miles de pesos, aprobados por la Cámara de Diputados en el Diario Oficial de la Federación el 28 de diciembre de 2018, de los cuales reportó un monto ejercido 671,352.2 miles de pesos en el ejercicio fiscal 2019 a razón del Proyecto Tren Maya, relacionado con el Capítulo 3000, dichos recursos se erogaron desde el Programa Presupuestal (Pp) con clave F002, correspondiente

al “Fomento y promoción de la inversión en el sector turístico”; por lo que, los recursos asignados como parte de los estudios de preinversión del Tren Maya no se clasificaron y pagaron correctamente, específicamente los relacionados con el contrato núm. C-TM-008/2019, con un importe contratado de 298,987.7 miles de pesos, y un monto pagado de 150,943.2 miles de pesos durante el ejercicio fiscal 2019, con objeto de realizar la “Ingeniería Básica para el Tren Maya”, debido a que los costos erogados con cargo a dicho contrato, se pagaron con recursos del Capítulo 3000 y debieron estar cargados al Capítulo 6000, ya que son parte de un proyecto de inversión correspondiente a la obra pública.

Adicionalmente, de la revisión a la naturaleza de los servicios contratados bajo la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público (LAASSP), se advierte que los formatos solicitados por la entidad contratante para la elaboración de las propuestas económicas, incluyeron la presentación de documentos que corresponden con los solicitados para la contratación de servicios relacionados con la obra pública, entre los que destaca el formato 04, “Análisis de precios unitarios”, del Anexo 5, “Formato de la propuesta económica”, en el cual se estableció incluir la integración de los precios unitarios, que engloba los costos directos, los costos indirectos, financiamiento, utilidad y cargos adicionales, los cuales no son requeridos para la contratación al amparo de la LAASSP; asimismo, el objeto del contrato núm. C-TM-008/2019 se encuentra comprendido como un servicio relacionado con la obra pública en el artículo 4, fracción I, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, que a la letra dice: *“La planeación y el diseño, incluyendo los trabajos que tengan por objeto concebir, diseñar, proyectar y calcular los elementos que integran un proyecto de ingeniería básica estructural, de instalaciones, de infraestructura, industrial, electromecánica y de cualquier otra especialidad de la ingeniería que se requiera para integrar un proyecto ejecutivo de obra pública”* (sic), razón por la cual la contratación de los servicios precitados con cargo al contrato núm. C-TM-008/2019, se habría alineado al marco jurídico en materia de obra pública, permitiendo que pudieran ser evaluados y verificados de mejor forma, asegurando las mejores condiciones para el Estado, lo anterior en contravención del artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 61, fracción II, inciso c de la Ley General de Contabilidad Gubernamental; 1, párrafo segundo de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 64, fracción II, y 99 del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, y los “Principales Elementos del Sistema de Contabilidad Gubernamental”, núm. 1. “Clasificadores Presupuestarios”, f) “Clasificador por Objeto del Gasto”.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 4, anexó el oficio núm. SASG/BVG/GRM/I/0029/2021 del 8 de enero de 2021, que contenía a su vez la Nota Informativa sin número, con título “2019”, en la que se argumentó que, es importante mencionar que inicialmente los recursos del Proyecto Tren Maya se encontraban en el capítulo 7000, no obstante, a través de las solicitudes de movimiento presupuestario, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizó los recursos

en el capítulo 3000 a través de los folios de adecuación que se remitieron con la nota de trazabilidad del presupuesto en atención al acta de visita.

También señaló que se aplicaron diversas reservas al presupuesto, mismas que fueron remitidas en la nota de trazabilidad mencionada; así como las adecuaciones de reintegro al Ramo General 23 de los recursos que no fueron ejercidos.

Derivado de lo anterior, los pagos relativos al contrato núm. C-TM-008/2019, fueron realizados en la partida de gasto 33201, "Servicios de diseño, arquitectura, ingeniería y actividades relacionadas", conforme a lo estipulado en su contrato, así como a lo dispuesto en los artículos 52 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y 64 de su Reglamento.

Una vez analizada la documentación remitida por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, toda vez que, se reitera que el resultado se determinó debido al tipo de servicios relacionados con el contrato núm. C-TM-008/2019, ya que los recursos de éste debieron ser registrados en el capítulo 6000 y contratados bajo los términos de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

**2019-9-21W3N-22-0379-08-003                      Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en el Fondo Nacional de Fomento al Turismo o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, no verificaron que el recurso asignado para la contratación de diversos servicios relacionados con el Proyecto Tren Maya, cumplieran con lo establecido en los "Principales Elementos del Sistema de Contabilidad Gubernamental", núm. 1. "Clasificadores Presupuestarios", f) "Clasificador por Objeto del Gasto", que indica que el Capítulo 3000, "Servicios Generales", son las "Asignaciones destinadas a cubrir el costo de todo tipo de servicios que se contraten con particulares o instituciones del propio sector público; así como los servicios oficiales requeridos para el desempeño de actividades vinculadas con la función pública"; asimismo, en el 3300, "Servicios Profesionales, Científicos, Técnicos y Otros Servicios", se determina que son las "Asignaciones destinadas a cubrir erogaciones por contratación de personas físicas y morales para la prestación de servicios profesionales independientes tales como informáticos, de asesoría, consultoría, capacitación, estudios e investigaciones, protección y seguridad; excluyen los estudios de preinversión previstos en el Capítulo 6000 Inversión Pública..." (sic); además, el capítulo 6000, "Inversión Pública", que se conforma de las "Asignaciones destinadas a obras por contrato y proyectos productivos y acciones de fomento. Incluye los gastos en estudios de preinversión y preparación del proyecto" (sic), en el subcapítulo 616 del Capítulo 6000, "Otras construcciones de ingeniería civil u obra pesada", que son las "Asignaciones destinadas a la

construcción de presas y represas, obras marítimas, fluviales y subacuáticas, obras para el transporte eléctrico y ferroviario y otras construcciones de ingeniería civil u obra pesada no clasificada en otra parte. Incluye los gastos en estudios de pre inversión y preparación del proyecto" (sic).

Asimismo, reportó un monto ejercido 671,352,222.07 pesos en el ejercicio fiscal 2019 a razón del Proyecto Tren Maya, relacionado con el Capítulo 3000, dichos recursos se erogaron desde el Programa Presupuestal (Pp) con clave F002, correspondiente al "Fomento y promoción de la inversión en el sector turístico"; por lo que, los recursos asignados como parte de los estudios de preinversión del Tren Maya no se clasificaron y pagaron correctamente, específicamente los relacionados con el contrato núm. C-TM-008/2019, con un importe contratado de 298,987,654.32 pesos, y un monto pagado de 150,943,207.51 pesos durante el ejercicio fiscal 2019, con objeto de realizar la "Ingeniería Básica para el Tren Maya", debido a que los costos erogados con cargo a dicho contrato, se pagaron con recursos del Capítulo 3000 y debieron estar cargados al Capítulo 6000, ya que son parte de un proyecto de inversión correspondiente a la obra pública.

Adicionalmente, de la revisión a la naturaleza de los servicios contratados bajo la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público (LAASSP), se advierte que los formatos solicitados por la entidad contratante para la elaboración de las propuestas económicas incluyeron la presentación de documentos que corresponden con los solicitados para la contratación de servicios relacionados con la obra pública, entre los que destaca el formato 04, "Análisis de precios unitarios", del Anexo 5, "Formato de la propuesta económica", en el cual se estableció incluir la integración de los precios unitarios, que engloba los costos directos, los costos indirectos, financiamiento, utilidad y cargos adicionales, los cuales no son requeridos para la contratación al amparo de la LAASSP; asimismo, el objeto del contrato núm. C-TM-008/2019 se encuentra comprendido como un servicio relacionado con la obra pública en el artículo 4, fracción I, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, que a la letra dice: "La planeación y el diseño, incluyendo los trabajos que tengan por objeto concebir, diseñar, proyectar y calcular los elementos que integran un proyecto de ingeniería básica estructural, de instalaciones, de infraestructura, industrial, electromecánica y de cualquier otra especialidad de la ingeniería que se requiera para integrar un proyecto ejecutivo de obra pública" (sic), razón por la cual la contratación de los servicios precitados con cargo al contrato núm. C-TM-008/2019, se habría alineado al marco jurídico en materia de obra pública, permitiendo que pudieran ser evaluados y verificados de mejor forma, asegurando las mejores condiciones para el Estado, en incumplimiento de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 134; de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 1, párrafo segundo; de la Ley General de Contabilidad Gubernamental, artículo 61, fracción II, inciso c; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 64, fracción II, y 99 y artículo 5, de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, y de los "Principales Elementos del Sistema de Contabilidad Gubernamental", núm. 1. "Clasificadores Presupuestarios", f) "Clasificador por Objeto del Gasto".



5. En la revisión del contrato de servicios núm. C-TM-008/2019, se observó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), no administró con eficiencia, eficacia, y economía, los recursos destinados a la Ingeniería Básica para el Tren Maya, toda vez que durante el procedimiento de contratación, no verificó que en la propuesta del licitante ganador, existía duplicidad en los pagos del personal directivo y técnico, ya que se agregaron partidas de ese tipo de personal tanto en los costos indirectos como en cada una de las matrices de los precios unitarios que formaron parte integral del contrato, por lo que, se observa un importe de 8,888.8 miles de pesos correspondientes al personal directivo y técnico que se encuentra en el apartado de indirectos, en virtud de que los costos indirectos corresponden a los gastos necesarios para la ejecución de la obra, y estos inciden como un porcentaje del costo directo de cada concepto de obra ejecutado, al no comprobar la ejecución de las actividades y rubros de estos afectan dicho porcentaje, incumpliendo con el alcance de cada precio unitario que formó parte integral del contrato; en este mismo contexto, las dependencias y entidades son responsables de que los pagos efectuados con cargo a sus presupuestos se realicen con sujeción a que correspondan a compromisos efectivamente devengados, y que se encuentren debidamente justificados y comprobados con los documentos originales, entendiéndose por justificantes las disposiciones y documentos legales, así como las que demuestren la entrega de las sumas de dinero correspondientes, lo anterior, en contravención del artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, párrafo segundo de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 5, anexó el escrito denominado "Respuestas resultados 5...", en la que argumentó que, en referencia sobre que existe duplicidad en los pagos del personal directivo y técnico, ya que se agregaron partidas de este tipo de personal tanto en los costos directos como en cada una de las matrices de los precios unitarios, se realizan las precisiones siguientes: Los costos indirectos corresponden a los gastos necesarios para la ejecución de los servicios no incluidos en los costos directos que realiza el prestador del servicio, tanto en sus oficinas centrales como en el sitio donde se desarrolla el proyecto; en este tenor, se debe entender que los gastos generales que se tomaron en consideración para integrar el costo indirecto y que se aplicaron a la administración de oficinas centrales, así como, a la administración de oficinas de campo, consideran los rubros en los que se encuentran los honorarios, sueldos y prestaciones de los conceptos siguientes:

- a) Personal directivo, distinto a la persona que ocupa la categoría de Director de Proyecto considerada en los costos directos; sus funciones y roles dentro del contrato son totalmente distintas.
- b) Personal técnico, distinto a las personas que ocupan las categorías de Personal Técnico considerada en los costos directos; sus funciones y roles dentro del contrato son totalmente distintas.

Por lo que se aclara que el personal considerado en los costos indirectos y directos no son los mismos.

Por otra parte, manifestó que el 9 de agosto de 2019 se realizó el fallo de la Licitación Pública Nacional núm. LA-021W3N003-E66-2019, en la que participaron ocho consorcios que fueron evaluados por el método de puntos y porcentajes, con lo que se aseguró contratar a la propuesta que ofreciera las mejores condiciones para el Estado en cuestión de eficiencia, eficacia y economía; también mencionó que, el segundo lugar ofertó 379,598.5 miles de pesos, lo que arroja una diferencia de 80,610.8 miles de pesos en comparación con el monto contratado de 298,987.7 miles de pesos, y resulta de suma importancia para este tema que de los ocho concursantes, la propuesta ganadora presentó la propuesta más económica, lo que denota que se contrató la propuesta que garantizó la mejor oferta económica para el Estado.

Una vez analizada la información y documentación remitida por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, debido que a que aun y cuando argumentó que el personal directivo y técnico era distinto entre los correspondientes a los costos directos y a los costos indirectos; se reitera que, entre la documentación que obra en los expedientes no se justifica, comprueba o se manifiesta explícitamente en ningún apartado lo que menciona la entidad fiscalizada; además, no demostró con documentación soporte que el personal fuese distinto, por lo que en los documentos remitidos se ratifica la existencia de la duplicidad ya mencionada; por otra parte, respecto a que la propuesta ganadora fue la más económica, esta situación no eximía a los servidores públicos de revisar integralmente la propuesta económica, por lo que, aun y cuando fue la que menor costo presentó, esto no significaba garantizar las mejores condiciones para el Estado; ya que de haberse llevado a cabo el análisis de lo contenido en la propuesta económica del licitante ganador, hubiera representado economías por un importe de 8,888.8 miles de pesos.

#### **2019-3-21W3N-22-0379-06-003 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 8,888,774.58 pesos (ocho millones ochocientos ochenta y ocho mil setecientos setenta y cuatro pesos 58/100 M.N.), por el importe señalado más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la fecha de su resarcimiento, debido a que durante el procedimiento de contratación, no se verificó que en la propuesta del licitante ganador, existía duplicidad en los pagos del personal directivo y técnico, ya que se agregaron partidas de ese tipo de personal tanto en los costos indirectos como en cada una de las matrices de los precios unitarios que formaron parte integral del contrato, por lo que, se observa el importe señalado, que corresponde al personal directivo y técnico que se encuentra en el apartado de indirectos, en virtud de que los costos indirectos corresponden a los gastos necesarios para la ejecución de la obra, y estos inciden como un porcentaje del costo directo de cada concepto de obra ejecutado, al no comprobar la ejecución de las actividades y rubros de estos afectan dicho porcentaje, incumpliendo con el alcance de cada precio unitario que formó parte integral del contrato, lo anterior, con cargo al contrato núm. C-TM-008/2019, con un periodo de ejecución del 26 de agosto al 20 de septiembre de 2019, y con fecha de

pago el 19 de noviembre de 2019, en incumplimiento de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 134; de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 1, párrafo segundo, y del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III.

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

Deficiencias en el procedimiento de contratación.

6. En la revisión del contrato de servicios núm. C-TM-008/2019, se observó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), no administró con eficiencia, eficacia, y economía, los recursos destinados a la Ingeniería Básica para el Tren Maya, toda vez que durante la contratación, omitió analizar la propuesta económica del licitante a quien se le adjudicó dicho contrato, en específico en su apartado de integración de precios unitarios, ya que la contratista consideró tiempos y personal superiores a los indicados en sus mismos programas del personal encargado de la ejecución de los servicios, lo que generó un costo mayor en la propuesta; en consecuencia, del ajuste a las matrices presentadas, la ASF determinó una diferencia por 50,270.0 miles de pesos, desglosado de la manera siguiente: 15,543.8 miles de pesos del Tramo 1, 17,438.8 miles de pesos del Tramo 2, 5,610.6 miles de pesos del Tramo 3, 11,676.8 miles de pesos del Tramo 4; cabe destacar que los Tramos 5, 6 y 7 no se pagaron durante la Cuenta Pública 2019, razón por la que se determinará el monto hasta la revisión del ejercicio fiscal 2020; lo anterior, en contravención del artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 1, párrafo segundo de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 6, anexó el escrito denominado “Respuestas resultados 6...”, en el que argumentó que, en esencia de la observación sobre que se consideraron tiempos y personal superiores a los indicados en sus mismos programas del personal encargado de la ejecución de los servicios, lo que generó un costo mayor en la propuesta, realizaron las precisiones siguientes: La utilización de personal cumplió con lo establecido en los plazos de entrega de los componentes de servicio, en relación a la cantidad de personal, dedicación y disponibilidad del personal se cumple con lo indicado en el Anexo 1.2 del contrato, que dice *“Adicionalmente, el Prestador del Servicio habrá de contemplar el número y dedicación de los Especialistas y resto de personal técnico necesario a su juicio para la prestación de los servicios, dando cabal cumplimiento a los mismos en tiempo y forma”*.

Por otra parte, argumentó que los pagos realizados para cubrir los entregables elaborados por el consorcio coinciden en tiempo con el programa de actividades contratado; además, señaló que los precios presentados en la propuesta deben permanecer fijos durante la ejecución de los trabajos conforme a la Cláusula Cuarta, sección 4.1, inciso b, del contrato y en desapego al primer párrafo del artículo 44 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y

Servicios del Sector Público, por lo que al solicitar la modificación de los rendimientos o cantidades del personal ofertado por la contratista provocaría que se actuara en contradicción de esa cláusula del contrato y en desapego al artículo mencionado; por lo antes expuesto, se acredita que la contratista no consideró tiempos y personal superiores a los indicados en sus mismos programas; además, que se constata que se alinearon a lo estipulado en el contrato, sus anexos y requisitos en la licitación.

Por lo expuesto anteriormente, la entidad fiscalizada determinó que: se administraron con eficiencia, eficacia y economía, los recursos destinados al contrato núm. C-TM-008/2019, se verificó que se cumple con la cantidad y plazos del personal requerido de acuerdo con lo estipulado en el contrato, no se consideraron tiempos y personal superiores, por lo que no es procedente la diferencia determinada por la ASF de 50,270.0 miles de pesos en los Tramos 1, 2, 3 y 4, se ha cumplido con las obligaciones del contrato que nos ocupa, y que se tenga en consideración los puntos anteriores para futuras actividades que aún no han sido pagadas.

Una vez analizada la información y documentación remitida por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, toda vez que, aun cuando se argumentó que se cumplió con lo establecido en el contrato núm. C-TM-008/2019, se reitera que la observación se determinó con base en el análisis generado por la propia entidad, en el que se denota una deficiente revisión a la propuesta económica, debido a que previo a la celebración del contrato que nos ocupa, no se advirtió que las matrices de los precios unitarios no guardaban congruencia con los periodos establecidos para cada concepto como con la cantidad de personal asignado en cada una de las diversas actividades; además, se señala que en las matrices de los precios unitarios que integraron su propuesta económica, tanto para el “Personal técnico” y el “Staff de auxiliares”, para cada concepto, únicamente se contempló una persona y ésta se afectó por un número determinado de jornadas, que fueron superiores a las establecidas en su programa; adicionalmente, que en ningún documento de las propuestas se justifica o se comprueba explícitamente las cantidades de tiempo y de personal excedentes consideradas en sus matrices.

Asimismo, respecto de que los precios unitarios se mantendrán fijos durante la vigencia del contrato, se aclara que los precios unitarios se cobran por unidad de obra terminada, teniendo ciertos alcances, los cuales deben cumplirse; por lo tanto, toda vez que las condiciones establecidas en los precios unitarios fueron superiores a las pactadas en el programa de trabajo, esto impactó directamente en el monto de la propuesta; por lo que, los precios unitarios debieron ajustarse para guardar congruencia con las actividades a ejecutar; por lo que se reitera el importe observado de 50,270.0 miles de pesos.

#### **2019-3-21W3N-22-0379-06-004 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 50,269,961.25 pesos (cincuenta millones doscientos sesenta y nueve mil novecientos sesenta y un pesos 25/100 M.N.), por el importe señalado más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la fecha de su resarcimiento, toda vez que durante la contratación, se omitió analizar la propuesta económica del licitante a quien se le adjudicó

dicho contrato, en específico en su apartado de integración de precios unitarios, ya que la contratista consideró tiempos y personal superiores a los indicados en sus mismos programas del personal encargado de la ejecución de los servicios, lo que generó un costo mayor en la propuesta; en consecuencia, del ajuste a las matrices presentadas, la ASF determinó el importe antes señalado, desglosado de la manera siguiente: 15,543,751.76 pesos del Tramo 1, 17,438,786.67 pesos del Tramo 2, 5,610,650.85 pesos del Tramo 3, 11,676,771.98 pesos del Tramo 4; lo anterior, con cargo al contrato núm. C-TM-008/2019, con un periodo de ejecución del 26 de agosto al 20 de septiembre de 2019, y con fecha de pago el 19 de noviembre de 2019, en incumplimiento de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 134; de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 1, párrafo segundo, y del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III.

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

Deficiencias en el procedimiento de contratación.

7. De la revisión del contrato de servicios núm. C-TM-005/2019, con objeto “Servicio de Asesoría Técnica del Tren Maya para la Estructuración del Proyecto Integral, la Contratación de la Ingeniería Básica y la Supervisión Técnica de dicha Ingeniería Básica”, en el que se incluía la asesoría y acompañamiento técnico a FONATUR en el proceso de licitación pública para la contratación de la Ingeniería Básica, correspondiente al contrato núm. C-TM-008/2019, se determinó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), no verificó que la contratista cumpliera con lo establecido en el punto B, “Licitación, evaluación y adjudicación de ingeniería básica”, fracciones III, “Asesoría durante la evaluación de las propuestas” y IV, “Asesoría para la emisión del fallo”, del Anexo 01 del contrato núm. C-TM-005/2019, debido a que si bien, se realizó un análisis a las propuestas técnicas de los licitantes, no se llevó a cabo la revisión de las propuestas económicas; no obstante, se adjudicó al de monto más bajo; adicionalmente, fue la empresa encargada de la asesoría para la contratación de la Ingeniería Básica quien determinó la presentación del formato 04, “Análisis de precios unitarios”, del Anexo 5, “Formato de la propuesta económica”, en el cual se estableció incluir, entre otros, los costos indirectos, así como integrar las matrices con todo lo necesario para realizar los servicios; sin embargo, no detectó que en la propuesta del licitante ganador del contrato núm. C-TM-008/2019, existían duplicidades en específico al personal considerado tanto en las matrices de precios unitarios como al personal de oficinas de campo contemplados en sus costos indirectos, así como una incorrecta estructuración de las matrices, mismas que no cumplieron con lo previsto en los programas propuestos, como se detalla en los resultados núms. 5 y 6, de este informe de auditoría, respectivamente; por todo lo anterior, se concluye que la empresa encargada de los servicios de asesoría técnica, particularmente, para la contratación de la Ingeniería Básica, no cumplió con los alcances establecidos en el objeto del contrato núm. C-TM-005/2019, por el que se pagó un importe de 33,074.2 miles de pesos en el ejercicio fiscal 2019, de los 59,552.7 miles de pesos contratados, en contravención de los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, párrafo segundo, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 24 y 53, párrafo segundo, de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios

del Sector Público; 66, fracciones I y III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, y Cláusulas Segunda, párrafos antepenúltimo y penúltimo, y Décima Quinta del Contrato núm. C-TM-005/2019.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 7, anexó un escrito sin nombre, en el que argumentó que, el proceso de licitación llevado a cabo por el FONATUR para la celebración del contrato núm. C-TM-008/2019, se contó con los servicios de asesoría y acompañamiento técnico del Prestador de Servicios del contrato núm. C-TM-005/2019, acompañamiento que incluyó, entre otros, la asesoría durante la evaluación de las propuestas, y para la emisión del fallo, en concordancia con los alcances de los servicios objeto del referido contrato. En este sentido, en la fase de evaluación del proceso de la Licitación Pública Nacional núm. LA-021W3N003-E66-2019, llevó a cabo la evaluación de las proposiciones recibidas en el proceso de licitación, acorde con los términos y condiciones establecidos para dicho efecto en la Base 7, "Presentación, Apertura y Evaluación de las Propuestas", inciso g, en la que se estableció que "*...la Entidad Contratante procederá a la evaluación de la Propuesta Técnica y de la Propuesta Económica, conforme a los criterios de evaluación establecidos en la Base 9 (Criterios de Evaluación de la Propuesta)*" (sic); por lo tanto, efectuada la evaluación de las Propuestas Técnicas de los Licitantes, se procedió a llevar a cabo la evaluación de las Propuestas Económicas de los Consorcios.

Además, manifestó que es importante resaltar que gran parte de la información solicitada en el apartado económico, se dejó a formato libre, por lo que las propuestas fueron estructuradas con base en la experiencia de cada licitante, no teniendo restricción alguna en su formulación e integración de cada propuesta presentada.

Aunado a lo anterior, mencionó que se estipuló que los precios se mantendrán fijos e incondicionales durante la vigencia del contrato; asimismo, con base en el "Dictamen Técnico de evaluación de las propuestas que sustente el fallo correspondiente al proceso de licitación", con número de código RL5794-GE-GE-RP-PM-Evaluación de Propuestas-001, se procedió a elaborar el Acta de Notificación de Fallo, así como el Fallo adjunto a la citada Acta.

Por lo que, con base en la información adicional que se adjunta a la presente respuesta, se advierte que resulta improcedente la observación formulada por la ASF.

Una vez analizada la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, debido a que si bien, se argumentó que se cumplió con lo establecido para la evaluación de la Propuesta Económica de los participantes en la licitación, se señala que aun y cuando se utilizó el procedimiento de Puntos y Porcentajes para la evaluación, ni la empresa encargada de prestar los servicios de asesoría y acompañamiento, ni la entidad fiscalizada acreditaron la existencia de documentos que avalen efectivamente un análisis a cada uno de los anexos que integran la propuesta económica, como se constató con la documentación proporcionada por la propia dependencia, misma que fue verificada y

corroborada durante la visita a las oficinas, llevada a cabo entre personal de la ASF y del FONATUR, como consta en el Acta Circunstanciada de Visita 002/CP2019 del 21 al 23 de octubre de 2020; además, al no observar que se debía revisar la información económica presentada, de esta omisión se desprenden las inconsistencias de los Resultados núms. 5 y 6 de este informe de auditoría; aunado a lo anterior, tomando en cuenta su propio argumento de que la Base 7, "Presentación, Apertura y Evaluación de las Propuestas", inciso g, en la que se estableció que "...la Entidad Contratante procederá a la evaluación de la Propuesta Técnica y de la Propuesta Económica, conforme a los criterios de evaluación establecidos en la Base 9 (Criterios de Evaluación de la Propuesta)" (sic), se concluye que fueron los servidores públicos del FONATUR quienes tenían la responsabilidad de analizar y verificar que la propuesta económica, aun cuando fuera la más económica, sin eximir al prestador de servicios de cumplir con el asesoramiento y acompañamiento en el proceso de revisión de las propuestas económicas por el que se generaron pagos por 33,074.2 miles de pesos en 2019, aun y cuando se presentaron las inconsistencias, incongruencias y deficiencias que se denotaron en los Resultados núms. 5 y 6, ya mencionados.

#### 2019-3-21W3N-22-0379-06-005 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 33,074,151.44 pesos (treinta y tres millones setenta y cuatro mil ciento cincuenta y un pesos 44/100 M.N.), por el importe señalado más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la fecha de su resarcimiento, debido a que se determinó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), no verificó que la contratista cumpliera con lo establecido en el punto B, "Licitación, evaluación y adjudicación de ingeniería básica", fracciones III, "Asesoría durante la evaluación de las propuestas" y IV, "Asesoría para la emisión del fallo", del Anexo 01 del contrato precitado, debido a que si bien, se realizó un análisis a las propuestas técnicas de los licitantes, no se llevó a cabo la revisión de las propuestas económicas; no obstante, se adjudicó al de monto más bajo; adicionalmente, fue la empresa encargada de la asesoría para la contratación de la Ingeniería Básica quien determinó la presentación del formato 04, "Análisis de precios unitarios", del Anexo 5, "Formato de la propuesta económica", en el cual se estableció incluir, entre otros, los costos indirectos, así como integrar las matrices con todo lo necesario para realizar los servicios; sin embargo, no detectó que en la propuesta del licitante ganador del contrato núm. C-TM-008/2019, existían duplicidades en específico al personal considerado tanto en las matrices de precios unitarios como al personal de oficinas de campo contemplados en sus costos indirectos, así como una incorrecta estructuración de las matrices, mismas que no cumplieron con lo previsto en los programas propuestos, como se detalla en los resultados núms. 5 y 6, de este informe de auditoría, respectivamente; por todo lo anterior, se concluye que la empresa encargada de los servicios de asesoría técnica, particularmente, para la contratación de la Ingeniería Básica, no cumplió con los alcances establecidos en el objeto del contrato núm. C-TM-005/2019, en el que durante el ejercicio fiscal 2019 se pagó el importe observado, en incumplimiento de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 134; de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 1, párrafo segundo; de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, artículos 24 y 53, párrafo segundo; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI;

del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III, y artículo 5, de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción.

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

Deficiencias en el procedimiento de contratación.

8. Con la revisión de los contratos de servicios relacionados con la obra pública núms. C-TM-007/2019 y C-TM-008/2019, correspondientes a los servicios para la liberación de derechos de vía e Ingeniería Básica, respectivamente, se determinó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), no verificó que se contara con el trazo definido por donde pasará la vía ferroviaria, toda vez que en los entregables del Tramo 1, denominados “Estudios de alternativas de trazo” del contrato núm. C-TM-008/2019, se localizaron archivos en formato DWG referentes al trazo preliminar del FONATUR y el trazo de la alternativa propuesta por la empresa encargada de los servicios; de los cuales, se observó que el análisis de las alternativas del trazo y la realineación de curvas y pendientes, generaron cambios en el trazo en 53.5 km, hasta el momento de la revisión. Cabe señalar que el plano de las alternativas del mes de octubre de 2019, únicamente contemplaba una longitud de 473.0 km; sin embargo, la longitud objetivo del contrato núm. C-TM-007/2019 era de 538.0 km.

Adicionalmente, se observó que los contratos núms. C-TM-007/2019 y C-TM-008/2019 se formalizaron el 14 y 23 de agosto de 2019, respectivamente; es decir, que se ejecutaron simultáneamente; sin embargo, para determinar el derecho de vía a liberar correspondiente al objeto del contrato núm. C-TM-007/2019, se requería contar con la determinación de la alternativa más viable objeto del contrato núm. C-TM-008/2019, Ingeniería Básica, que contempló como trazo final la alternativa 2 para los Tramos 1 y 2, por ser las más factibles en relación con las velocidades de diseño, ser las que menos afectarían el trazo existente y el derecho de vía histórico, así como las que más beneficios económicos traerían al proyecto; por lo anterior, y al no haberse contemplado este requisito, se generaron gastos innecesarios por 6,208.4 miles de pesos, por los cambios en 53.5 km de longitud, es decir, el 10.0% del importe contratado de los servicios “Trabajos Técnico-Jurídicos para la Identificación y Liberación de Áreas de Afectación para la Constitución del Derecho de Vía del Proyecto denominado Tren Maya”, del contrato núm. C-TM-007/2019; por lo tanto, hasta no contar con el trazo definitivo, se corre el riesgo de generar costos adicionales para la Federación por la liberación del Derecho de Vía, lo anterior en contravención de los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, párrafo segundo de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 19, párrafo segundo, 20 y 21 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Cláusula Sexta y Cláusula Novena, inciso b), del contrato de servicios núm. C-TM-007/2019.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 8, anexó el oficio núm. DJ/AVA/014/2021 del 8 de enero de 2021, en



el que se manifestó que la observación es imprecisa, al no especificar a qué cambios se refiere, ya que no proporcionó los datos necesarios para atenderla; no obstante, resulta errónea la aseveración de que la diferencia de 53.5 km se debe a cambios o modificaciones al eje del trazo, puesto que esa diferencia fue producto de los trabajos realizados en el tramo que va de Dzitbalché a Umán, cuya longitud estaba prevista en el pre-trazo que sirvió de referencia para los trabajos del contrato núm. C-TM-007/2019.

Se argumentó también que, en la minuta del 14 de agosto de 2019 se hizo constar que la empresa contratada recibió el pre-trazo con una longitud de 538 km; posteriormente, con fechas 17 de septiembre y 30 de octubre de 2019, se firmaron minutas con el prestador de servicios para que llevara a cabo los ajustes respectivos, respetando en todo momento la longitud inicial de 538 km, por lo que se hace constar la entrega del trazo y sus ajustes a la empresa contratada.

Por otra parte, se aclara que el trazo generado en la ingeniería básica está sujeto a modificaciones, en virtud de la actualización en campo de circunstancias adversas relacionadas con situaciones topográficas, geotécnicas, técnicas, sociales, ambientales, arqueológicas, políticas, etcétera, y toda vez que en el instrumento contractual no fueron expresamente prohibidas las modificaciones al trazo preliminar, siempre que los trabajos no excedieran 538 km de longitud, la observación no resulta aplicable al caso.

Por lo anterior, se ha demostrado que los “gastos innecesarios” que determinó la ASF no existieron, ya que los trabajos del contrato C-TM-007/2019, se devengaron y pagaron en su totalidad, previa recepción y revisión de los entregables correspondientes.

Una vez analizada la documentación remitida por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, toda vez que, como se señaló en la observación preliminar, para determinar el derecho de vía correspondiente al contrato núm. C-TM-007/2019, se requería contar con la determinación de la alternativa más viable por parte del contrato núm. C-TM-008/2019, Ingeniería Básica, que contempló como trazo final la alternativa 2 para los Tramos 1 y 2; sin embargo, en las minutas señaladas por la dependencia, no se hace constar en ningún punto que se modificarán los trabajos con base en las modificaciones realizadas por la Ingeniería Básica, por lo anterior, y al no haberse contemplado este requisito, se reitera que se generaron gastos innecesarios por 6,208.4 miles de pesos por la modificación del trazo en 53.5 km, sin antes considerar los documentos que se estaban generando para el mismo proyecto; además, como la entidad fiscalizada argumentó, se ratifica que el trazo generado en la ingeniería básica está sujeto a modificaciones, por lo que a la fecha no se tiene el trazo definido y hasta no contar con el trazo definitivo, se corre el riesgo de generar costos adicionales para la Federación por la liberación del Derecho de Vía.

#### **2019-3-21W3N-22-0379-06-006 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 6,208,436.00 pesos (seis millones doscientos ocho mil cuatrocientos treinta y seis pesos 00/100 M.N.), por el importe señalado más los intereses generados desde la fecha de

pago hasta la fecha de su resarcimiento, debido a que no se verificó que se contara con el trazo definido por donde pasará la vía ferroviaria, toda vez que el análisis de las alternativas del trazo y la realineación de curvas y pendientes, correspondientes al contrato núm. C-TM-008/2019, generaron cambios en el trazo en 53.5 km, hasta el momento de la revisión, por lo que se generaron gastos innecesarios por 6,208,436.00 pesos, por los cambios en los 53.5 km de longitud, es decir, el 10.0% del importe contratado de los servicios "Trabajos Técnico-Jurídicos para la Identificación y Liberación de Áreas de Afectación para la Constitución del Derecho de Vía del Proyecto denominado Tren Maya", del contrato núm. C-TM-007/2019, ya que el trabajo realizado en el tramo mencionado, no tendrá utilidad.

Adicionalmente, se observó que los contratos núms. C-TM-007/2019 y C-TM-008/2019 se formalizaron el 14 y 23 de agosto de 2019, respectivamente; es decir, que se ejecutaron simultáneamente; sin embargo, para determinar el derecho de vía a liberar correspondiente al objeto del contrato núm. C-TM-007/2019, se requería contar con la determinación de la alternativa más viable objeto del contrato núm. C-TM-008/2019, Ingeniería Básica, que contempló como trazo final la alternativa 2 para los Tramos 1 y 2, por ser las más factibles en relación con las velocidades de diseño, ser las que menos afectarían el trazo existente y el derecho de vía histórico, así como las que más beneficios económicos traerían al proyecto, en incumplimiento de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 134; de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 1, párrafo segundo; de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 20 y 21 y Cláusula Sexta y Cláusula Novena, inciso b), del contrato de servicios núm. C-TM-007/2019.

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

Deficiencias en el procedimiento de contratación.

9. Con la revisión del contrato núm. C-TM-007/2019, cuyo objeto fue "Trabajos Técnico-Jurídicos para la Identificación y Liberación de Áreas de Afectación para la Constitución del Derecho de Vía del Proyecto denominado Tren Maya", se determinó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), no estableció los mecanismos con los que se verificaría el cumplimiento de los entregables solicitados a la empresa responsable de los servicios, debido a que los elementos establecidos para dicho fin son insuficientes; toda vez que es imposible medir la afectación y en consecuencia, verificar las áreas de los predios que se propuso liberar.

Por otra parte, de la revisión de los entregables, se constató que existen inconsistencias tales como la no acreditación de la posesión de los predios, e incongruencias en los nombres de las personas que son consideradas como representantes de los mismos; asimismo, en el entregable específico 3, "Determinación de áreas de afectación", la empresa calculó y manifestó que de los 21,520,000.0 m<sup>2</sup> correspondientes a los 538 km (538,000.0 m) por 40.0 m de ancho de derecho de vía, únicamente existía afectación en 11,520,000.00 m<sup>2</sup>, es decir, que 10,000,000.00 m<sup>2</sup> no presentan afectación en el derecho de vía; y debido a que la unidad de pago es por metro cuadrado (m<sup>2</sup>) de afectación y que no se encuentra afectada toda el

área contratada, se generaron diferencias entre lo pagado y efectivamente ejecutado por 13,190.1 miles de pesos, como se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 9. Análisis del área afectada y entregables del contrato núm. C-TM-007/2019.

Núm.	Entregable específico	Unidad	Cantidad catálogo FONATUR	Cantidad pagada FONATUR en 2019	Cantidad verificada ASF	P.U.	Importe FONATUR hasta 2019	Importe ASF hasta 2019
	Información general, recepción de eje							
1	de trazo, verificación de estatus legal, trabajos preliminares de campo.	m <sup>2</sup>	21,520,000.00	21,520,000.00	21,520,000.00	\$0.40	\$8,608,000.00	\$8,608,000.00
2	Georreferencia de predios o superficies afectadas.	m <sup>2</sup>	21,520,000.00	21,520,000.00	11,520,000.00	\$0.40	\$8,608,000.00	\$4,608,000.00
3	Determinación de áreas de afectación.	m <sup>2</sup>	21,520,000.00	21,520,000.00	11,520,000.00	\$0.40	\$8,608,000.00	\$4,608,000.00
4	Verificación del régimen de propiedad.	m <sup>2</sup>	21,520,000.00	21,520,000.00	21,520,000.00	\$0.35	\$7,532,000.00	\$7,532,000.00
5	Sensibilización, concertación y negociación.	m <sup>2</sup>	21,520,000.00	19,500,000.00	11,520,000.00	\$0.40	\$7,800,000.00	\$4,608,000.00
6	Consolidación de datos de afectación.	m <sup>2</sup>	21,520,000.00	19,512,464.00	11,520,000.00	\$0.25	\$4,878,116.00	\$2,880,000.00
7	Integración de expedientes.	m <sup>2</sup>	21,520,000.00	19,376,571.00	19,376,571.00	\$0.50	\$9,688,285.50	\$9,688,285.50
8	Trámite legal y pago de indemnización.	m <sup>2</sup>	21,520,000.00	0.00	0.00	\$0.20	\$0.00	\$0.00
							<b>\$55,722,401.50</b>	<b>\$42,532,285.50</b>
Diferencia acumulada							<b>-\$13,190,116.00</b>	
Monto contratado							\$62,408,000.00	
Representatividad de la diferencia acumulada								-21.14%

Por último, no existe constancia ni evidencia documental del avalúo e importe total a pagar para cada predio afectado, aun y cuando en el contrato núm. C-TM-007/2019, en el Anexo 01, punto II.2.2.7. "Entregable específico 7. Integración de expedientes", fracción XII, se solicitó el: "Avalúo de INDABIN del inmueble o bienes distintos a la tierra, como sustento de la ficha de indemnización de lo correspondiente a la tierra"; por lo que, con base en todo lo anterior, se advierte la falta de revisión y análisis de la contratación y verificación de la ejecución de los servicios por parte del personal del FONATUR, por lo que, se observa un importe de 13,190.1 miles de pesos; lo anterior, en contravención del artículo 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, la Cláusula Segunda, párrafo séptimo, Cláusula Sexta, Cláusula Novena, inciso b), Cláusula Décima, párrafo tercero, y Cláusula Décima Quinta del contrato de servicios núm. C-TM-007/2019.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 8, anexó el oficio núm. DJ/AVA/014/2021 del 8 de enero de 2021, en el que se manifestó que la observación es imprecisa y carece de objetividad y sustento técnico, lo que hace imposible su atención por la incertidumbre técnica generada; asimismo, se mencionó que con la información remitida a la ASF durante la revisión se acredita que la empresa ejecutó la totalidad de los trabajos para cada uno de los conceptos, por lo que no existieron diferencias entre lo pagado y lo efectivamente ejecutado.

Finalmente, en relación con la diferencia de 13,190.1 miles de pesos, se argumentó que la ASF realizó los cálculos correspondientes a partir de una revisión parcial de los entregables; no obstante, que existe evidencia de la ejecución de los trabajos pagados .

Una vez analizada la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, toda vez que la observación se realizó con base en la documentación presentada por la propia dependencia y con ésta se determinaron las diferencias generadas, debido a que no se tiene evidencia de la existencia de soporte documental adicional al remitido, respecto a las estimaciones 1, 2, 3 y 5 para el entregable específico 3, "Determinación de áreas de afectación"; asimismo, se señala que debido a que los trabajos de Derecho de Vía se realizaron en el Tramo del Tren del Istmo de Tehuantepec (Tramo FIT), éste contaba con áreas federales ya liberadas, en consecuencia, resulta innecesario generar pagos por la totalidad del contrato; además, se reitera que al no establecer mecanismos como: planos georreferenciados, debidamente formalizados y en formatos con los cuales se puedan visualizar y medir los predios que serán afectados, con los que se verificaría el cumplimiento de los entregables solicitados a la empresa responsable de los servicios, es imposible medir la afectación y en consecuencia, verificar las áreas de los predios que se propuso liberar; en este mismo contexto, con la documentación remitida no se lograron validar las áreas afectadas ni las áreas correspondientes a las áreas federales, por lo que, se ratifica el importe observado por 13,190.1 miles de pesos.

Asimismo, no se aclararon las inconsistencias tales como la no acreditación de la posesión de los predios, e incongruencias en los nombres de las personas que son consideradas como representantes de los mismos; adicionalmente, no presentó argumentos, constancia ni evidencia documental del avalúo e importe total a pagar para cada predio afectado, como lo estipulaba el contrato.

#### **2019-3-21W3N-22-0379-01-001 Recomendación**

Para que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo establezca mecanismos, en futuros contratos relacionados con adquisición del Derecho de Vía, mediante los cuales se garantice que los trabajos se presentarán georreferenciados, debidamente formalizados, en formatos en los que sea posible verificar las áreas, longitudes y coordenadas, con la finalidad de

corroborar las lotificaciones que serán afectadas y adquiridas para la construcción de los trabajos.

#### 2019-3-21W3N-22-0379-06-007 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 13,190,116.00 pesos (trece millones ciento noventa mil ciento dieciséis pesos 00/100 M.N.), por el importe señalado más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la fecha de su resarcimiento, debido a que para el contrato núm. C-TM-007/2019, cuyo objeto fue "Trabajos Técnico-Jurídicos para la Identificación y Liberación de Áreas de Afectación para la Constitución del Derecho de Vía del Proyecto denominado Tren Maya", se detectaron diferencias entre lo pagado y efectivamente ejecutado por el importe señalado, toda vez que, en el entregable específico 3, "Determinación de áreas de afectación", la empresa calculó y manifestó que de los 21,520,000.0 m<sup>2</sup> correspondientes a los 538 km (538,000.0 m) por 40.0 m de ancho de derecho de vía, únicamente existía afectación en 11,520,000.00 m<sup>2</sup>, es decir, que 10,000,000.00 m<sup>2</sup> no presentan afectación en el derecho de vía; y debido a que la unidad de pago es por metro cuadrado (m<sup>2</sup>) de afectación y que no se encuentra afectada toda el área contratada, la entidad fiscalizada no debió considerar el pago de 10,000,000.00 m<sup>2</sup>, lo anterior, con un periodo de ejecución del 14 al 22 de agosto de 2019, y con fecha de pago el 27 de agosto de 2019, en incumplimiento de la Cláusula Segunda, párrafo séptimo, Cláusula Sexta, Cláusula Novena, inciso b), Cláusula Décima, párrafo tercero, y Cláusula Décima Quinta del contrato de servicios núm. C-TM-007/2019.

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

Deficiencias en el procedimiento de contratación.

**10.** Con la revisión de los contratos de servicios núms. TMFON-EA-19-S-01 y C-TM-008/2019, se determinó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), no verificó que se contara con el trazo definitivo del Proyecto Tren Maya, previos a la contratación de la "Elaboración, Seguimiento y Obtención de la Exención de Manifestación de Impacto Ambiental para el Tramo FIT del Tren Maya", toda vez que en los entregables del Tramo 1, denominados "Estudios de alternativas de trazo", del contrato núm. C-TM-008/2019, se localizaron archivos en formato DWG referentes al trazo preliminar del FONATUR y el trazo de la alternativa propuesta por la empresa encargada de los servicios; de los cuales, se observó que las alternativas del trazo y la realineación de curvas y pendientes, generaron cambios en el trazo en 53.5 km.

Por lo anterior, y debido a la indeterminación del trazo, no se realizó la Manifestación de Impacto Ambiental de los 53.5 km que pasan fuera del derecho de vía existente; además, en caso de que hubiera modificaciones al proyecto de la obra respectiva, los interesados debían hacer del conocimiento de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a fin de que ésta, en un plazo no mayor de 10 días notificara si era necesaria la presentación de información adicional para evaluar los efectos al ambiente, que ocasionarán tales

modificaciones, como cambios de uso del suelo de áreas forestales, así como selvas y zonas áridas, obras y actividades en áreas naturales protegidas de competencia de la Federación.

Por otra parte, cabe destacar que, debido a que no se cuenta con el trazo definitivo para la ejecución del Proyecto Tren Maya, se corre el riesgo de generar gastos mayores para la determinación de la Manifestación de Impacto Ambiental de los tramos fuera del derecho de vía existente, lo anterior en contravención de los artículos 28, fracciones VII, XI y 30 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y 5, inciso B.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 10, anexó un escrito sin nombre, en el que argumentó que, la observación se advierte que no es procedente toda vez que la contratación de los servicios con cargo al contrato núm. TMFON-EA-19-S-01, se llevó a cabo y fue suscrito por el FIT y no por FONATUR, por lo que no tuvo vinculación ni injerencia alguna con la contratación llevada a cabo por el FIT; por otra parte cabe indicar que la gestión de la MIA, se efectuó respecto del trazado definitivo reflejado en la Ingeniería Básica, trazo definitivo a partir del cual, FONATUR, estuvo en condiciones de iniciar las gestiones en materia medioambiental, sin correr riesgos de gastos mayores para la obtención de las autorizaciones en materia de Manifestación de Impacto Ambiental de los tramos fuera del derecho de vía existente.

Una vez analizada la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, toda vez que, aun y cuando para este resultado se argumentó que *“la gestión de la MIA, se efectuó respecto del trazado definitivo reflejado en la Ingeniería Básica...”*, lo cierto es que, existen incongruencias en las respuestas emitidas por el FONATUR, debido a que, como se manifestó en la respuesta para el Resultado núm. 8 de este informe de auditoría, los servicios con cargo a la Ingeniería Básica no determinaron el trazo definitivo, situación que contrasta con lo argumentado para este resultado, por lo que los trabajos de la Manifestación de Impacto Ambiental no pudieron haberse realizado con base en los entregables de la Ingeniería Básica; asimismo, si bien manifestaron que FONATUR no tuvo injerencia en la contratación de los servicios con cargo al contrato núm. TMFON-EA-19-S-01, de la lectura al contrato se constató que en ningún punto se mencionó al FIT como contratante, toda vez que fue formalizado por el apoderado de Nacional Financiera S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo como Fiduciaria en el Fideicomiso denominado Fondo Nacional de Fomento al Turismo y el apoderado de la empresa contratada, además de que los pagos a éste se llevaron a cabo con recursos de esta entidad fiscalizada y que los entregables de éste forman parte de los expedientes del FONATUR.

2019-9-21W3N-22-0379-08-004

**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 el Fondo Nacional de Fomento al

Turismo o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, no verificaron que se contara con el trazo definitivo del Proyecto Tren Maya, previos a la contratación de la "Elaboración, Seguimiento y Obtención de la Exención de Manifestación de Impacto Ambiental para el Tramo FIT del Tren Maya", toda vez que las alternativas del trazo y la realineación de curvas y pendientes, generaron cambios en el trazo en 53.5 km que pasan fuera del contrato núm. C-TM-008/2019, es decir fuera del derecho de vía existente, donde no se realizó la Manifestación de Impacto Ambiental.

Además, en caso de que hubiera modificaciones al proyecto de la obra respectiva, los interesados debían hacer del conocimiento de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a fin de que ésta, en un plazo no mayor de 10 días notificara si era necesaria la presentación de información adicional para evaluar los efectos al ambiente, que ocasionarían tales modificaciones, como cambios de uso del suelo de áreas forestales, así como selvas y zonas áridas, obras y actividades en áreas naturales protegidas de competencia de la Federación, en incumplimiento de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI, y artículo 5, de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción; artículos 28, fracciones VII, XI y 30 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

**11.** Con la revisión del contrato de servicios núm. C-TM-006/2019, se observó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), mediante el oficio núm. SPCP/VHSM/838/2019 del 15 de noviembre de 2019, informó a la empresa encargada de los servicios que *"con fecha 15 de noviembre fue publicado en el Diario Oficial de la Federación la Convocatoria al Proceso de Consulta Indígena y Jornada del Ejercicio Participativo Ciudadano sobre el Proyecto Tren Maya, el cual se llevó a cabo durante los meses de noviembre y diciembre; solicitando a "EL PRESTADOR DEL SERVICIO" suspender y reprogramar, las fechas de cualquier actividad que debiera realizarse en el sureste de México, así como las actividades de campo enmarcadas en el Acuerdo de Contribución, mismas que deberían ser retomadas hasta que "EL FONATUR" le notifique la conclusión de la Consulta Indígena y el Ejercicio Participativo."* (sic); posteriormente, formalizaron el convenio de reprogramación y ampliación en monto núm. 1 del contrato núm. C-TM-006/2019 del 31 de diciembre de 2019; sin embargo, no presentaron los dictámenes que, en primer lugar precisaran las razones o las causas justificadas que dieron origen a la suspensión y diferimiento, y el que justificara las razones para formalizar el convenio de reprogramación y ampliación en monto, ya que con base en la Cláusula Décima Octava contractual, donde establecía que podrá aumentar o reducir el plazo de ejecución así como el monto mediante el convenio correspondientes *"siempre y cuando esté debidamente justificado"*; además, no se precisó o se desconoce si el importe de 1,823.3 miles de pesos, corresponde al incremento en monto del contrato, se deriva del pago de los servicios o del pago por gastos no recuperables por la suspensión, toda vez, que del importe contractual original de 11,262.4 miles de pesos aumentó a 13,085.7 miles de pesos, lo anterior en contravención de los artículos 52 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, y 91 y 102 del Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público y la Cláusula Décima Octava, párrafo séptimo, del contrato de servicios núm. C-TM-006/2019.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 11, anexó una Nota Informativa del 16 de diciembre de 2020, en la que manifestó que se suspendieron las actividades de campo, derivado de la realización de la consulta indígena; sin embargo, las actividades de gabinete programadas en el cronograma de actividades del contrato de servicios continuaron realizándose sin interrupción; asimismo, en ningún momento se configura lo establecido en el artículo 102 del Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, respecto a la terminación anticipada de los contratos o la suspensión que refieren los artículos 54 Bis y 55 Bis, primer párrafo, de la Ley en mención, debido a que continuaron las actividades de gabinete programadas en el cronograma de actividades del contrato sin interrupción, no siendo procedente el realizar el dictamen que “precisara las razones o las causas justificadas que dieron origen a la suspensión y diferimiento”, ya que éste sólo es requerido cuando se encuadra en algún supuesto de los artículos precitados.

Por otra parte, se realizó un incremento al monto de 1,823.3 miles de pesos en alcance a una ampliación de actividades a los entregables acordados en el contrato origen de los cuales se reflejan el “convenio modificatorio”, específicamente en los entregables núms. 1 y 4, que corresponden a la “Asistencia integral en la coordinación general de la agenda de actividades FONATUR-ONU Hábitat” y “Analizar de forma integral la oferta actual de autotransporte para productos perecederos en la región”, respectivamente; asimismo, se señala que la nueva actividad del entregable 1 corresponde a la celebración de una enmienda con ONU Hábitat, firmada el 20 de noviembre de 2019, en la que se acordó el incremento del eje temático núm. 7, “Estrategia de intervención para el reasentamiento integral de la población que habita en los derechos de vía en la ruta del Tren Maya”.

Una vez analizada la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, en virtud de que aun y cuando la entidad fiscalizada argumentó que se cumplió con la normativa aplicable para la formalización del convenio modificatorio; mediante el análisis de la documentación proporcionada por la propia dependencia, se corroboró que dentro del anexo 01 del contrato de servicios, la entidad fiscalizada no especificó la división entre trabajos de campo y de gabinete, por lo que cuando se informó a la empresa de la suspensión de actividades con el oficio núm. SPCP/VHSM/838/2019 del 15 de noviembre de 2019, fue por todos los trabajos, y en ningún momento se especificó que los trabajos de gabinete continuarían ejecutándose; adicionalmente, no se cuenta con evidencia documental que acredite que las actividades de gabinete fueran ejecutadas durante la suspensión; además, en el convenio de reprogramación y ampliación en monto núm. 1 del contrato núm. C-TM-006/2019, formalizado el 31 de diciembre de 2019, no se presentó la justificación ni el desglose del monto adicional al contrato por 1,823.3 miles de pesos, situación que contrasta con lo manifestado en su respuesta, al indicar que la asignación de los recursos corresponde a los entregables 1 y 4, argumento que no está asentado en ningún documento remitido; por lo



tanto, no se tiene la certeza del cálculo para su determinación, ni que hayan continuado los trabajos de gabinete durante la suspensión.

#### 2019-3-21W3N-22-0379-06-008 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 1,823,275.86 pesos (un millón ochocientos veintitrés mil doscientos setenta y cinco pesos 86/100 M.N.), por el importe señalado más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la fecha de su resarcimiento, debido a que los servidores públicos del FONATUR, no justificaron que dentro del anexo 01 del contrato de servicios, la entidad fiscalizada no especificó la división entre trabajos de campo y de gabinete, por lo que cuando se informó a la empresa de la suspensión de actividades con el oficio núm. SPCP/VHSM/838/2019 del 15 de noviembre de 2019, fue por todos los trabajos, y en ningún momento se especificó que los trabajos de gabinete continuarían ejecutándose; adicionalmente, no se cuenta con evidencia documental que acredite que las actividades de gabinete fueran ejecutadas durante la suspensión; además, en el convenio de reprogramación y ampliación en monto núm. 1 del contrato núm. C-TM-006/2019, formalizado el 31 de diciembre de 2019, no se presentó la justificación ni el desglose del monto adicional al contrato, situación que contrasta con lo manifestado en su respuesta, al indicar que la asignación de los recursos corresponde a los entregables 1 y 4, argumento que no está asentado en ningún documento remitido; por lo tanto, no se tiene la certeza del cálculo para su determinación, ni que hayan continuado los trabajos de gabinete durante la suspensión, en incumplimiento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, artículo 52; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículos 91 y 102; artículo 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, y de la Cláusula Décima Octava, párrafo séptimo, del contrato de servicios núm. C-TM-006/2019.

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

Deficiencias en el procedimiento de contratación.

**12.** De la visita a las oficinas administrativas del FONATUR y de la reunión llevada a cabo entre personal de la ASF y de esa entidad, como consta en el Acta Circunstanciada de Visita 002/CP2019 del 21 al 23 de octubre de 2020, se efectuó la presentación de la estructura financiera y programática del Tren Maya, de la que se desprende la erogación de “\$14,953,274.00 transferidos a la Secretaría de Marina (SEMAR) por el pago del servicio de telemetría para el desarrollo del Proyecto Tren Maya según el convenio de colaboración suscrito con FONATUR” (sic); sin embargo, de la revisión del Convenio General de Colaboración y del Anexo Específico de Ejecución, ambos celebrados entre la Secretaría de Marina y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, el 14 de marzo y 11 de junio de 2019, respectivamente, se constató que el objeto del convenio fue el establecer los mecanismos de coordinación, colaboración e intercambio de información, y en el Anexo proporcionado por la entidad fiscalizada, se estableció como objeto el conjuntar esfuerzos para desarrollar infraestructura y/o equipamiento diverso, a fin de cooperar con los esfuerzos de contención,

recuperación y puesta a disposición para el destino final del sargazo recolectado en las zonas marinas mexicanas, por un importe acordado de 7,000.0 miles de pesos, que no tiene relación con el Proyecto Tren Maya; adicionalmente, se corroboró que con la formalización del Acuerdo para el Traspaso de Recursos celebrado por las mismas entidades, el 13 de junio de 2019, se autorizó la transferencia de 14,953.3 miles de pesos con cargo al *“anexo específico número 1 de ejecución cuyo objeto fue contar con los servicios de telemetría del satélite GeoEye-1, durante un período de 43.6 minutos, que se utilizarán durante el presente año para obtener las imágenes que cubren la ruta del Tren Maya”* (sic); no obstante, no se cuenta con evidencia documental de dicho Anexo núm. 1, así como del resultado del estudio de telemetría; en contravención de los artículos 66, fracciones I y III, 93 y 99, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 12, anexó la Nota Informativa del 15 de diciembre de 2020, con la que manifestó que el 29 de abril de 2019, la Secretaría de Marina (SEMAR) y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, celebraron el Anexo Específico de Ejecución número 1, y no el 11 de junio de 2019 como lo señala la Auditoría Superior de la Federación; además, con el oficio núm. UIN-DIT-1707/19 del 13 de agosto de 2019, remitió imágenes satelitales para el Proyecto Tren Maya; de igual forma, se señala que el objeto del convenio general de colaboración no es el señalado por la ASF, relacionado con el destino final del sargazo. Se anexó el oficio núm. UIN-DIT-1707/19 del 13 de agosto de 2019, el Convenio General de Colaboración entre SEMAR y FONATUR del 14 de marzo de 2019, y el Anexo Específico de Ejecución número 1, del 29 de abril de 2019.

Una vez analizada la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, en virtud de que aun y cuando se remitió copia del Anexo Específico de Ejecución número 1, del 29 de abril de 2019, el cual no fue proporcionado por el FONATUR durante la auditoría, mismo que tuvo como objeto la transferencia de recursos del FONATUR a la SEMAR, y que ésta última llevara a cabo la contratación de 43.6 minutos de telemetría del satélite GeoEye-1 con el proveedor, y copia del oficio UIN-DIT-1707/19 del 13 de agosto de 2019, no se comprobó la ejecución del servicio de telemetría, toda vez que la información y documentación recabada por la SEMAR y remitida a FONATUR no fue proporcionada a este órgano fiscalizador, aun y cuando se solicitó en la visita de inspección a las oficinas de la entidad fiscalizada, y en las reuniones entre personal de la ASF y de esa entidad, como consta en el Acta Circunstanciada de Visita 002/CP2019 del 21 al 23 de octubre de 2020, por lo que a la fecha no se acredita la ejecución de las 116 imágenes satelitales de muy alta resolución y la funcionalidad de éstas, toda vez que no remitió el soporte documental de las mismas ni se comprobó que éstas se utilizaran en otros servicios; además, no se justificó el importe pagado de 14,953.3 miles pesos por 43.6 minutos, es decir, el pago por minuto costó alrededor de 343.0 miles de pesos; adicionalmente, fue un proveedor el encargado de la ejecución y no la SEMAR, como se argumentó en las reuniones llevadas a cabo en las oficinas del FONATUR.

**2019-3-21W3N-22-0379-03-001 Solicitud de Aclaración**

Para que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo aclare y proporcione la documentación adicional justificativa y comprobatoria de 14,953,274.00 pesos (catorce millones novecientos cincuenta y tres mil doscientos setenta y cuatro pesos 00/100 M.N.), por concepto de los entregables que comprueben la ejecución del servicio descrito en el Anexo Específico número 1, del 29 de abril de 2019, que contenían 43.6 minutos de telemetría del satélite GeoEye-1, que tenían por objeto la ejecución de 116 imágenes satelitales de muy alta resolución.

**13.** De la revisión de los contratos de servicios relacionados con la obra pública núms. C-TM-001/2019, C-TM-002/2019, C-TM-003/2019, C-TM-005/2019, C-TM-006/2019, C-TM-007/2019, C-TM-008/2019, TMCHI-PL/19-S-02, TMFON-EA/19-S-01 y TMYUC-PL/19-S-01, se concluyó que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), no observó que la Ley General de Turismo establece que en temas relacionados con las necesidades de transporte terrestre y la conexión de los sitios turísticos, correspondía a la Secretaría de Turismo participar de manera conjunta con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; asimismo, no advirtió que conforme a la Ley de Vías Generales de Comunicación, la jurisdicción, en casos de construcción, mejoramiento, conservación y explotación de vías generales de comunicación el Ejecutivo Federal ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; además, de que conforme a la Ley de Planeación, a las dependencias de la Administración Pública Federal les corresponde intervenir respecto de las materias que les competan.

Por otra parte, en el Manual de Organización del FONATUR, entre sus funciones descritas, si bien se establece la de elaborar estudios y proyectos que permitan identificar las zonas susceptibles para aprovechamiento turístico, así como ejecutar obras de infraestructura y urbanización, en ningún apartado se cuenta con lo establecido en el párrafo segundo del artículo 10 del Reglamento del Servicio Ferroviario; caso contrario a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que cuenta con la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, misma que tiene entre sus objetivos el promover y apoyar proyectos de transporte ferroviario de pasajeros suburbanos, interurbanos y turísticos; incluso, cabe destacar que en los Dictámenes de Adjudicación Directa de los contratos núms. C-TM-001/2019 del 21 de febrero de 2019, y C-TM-002/2019 del 12 de marzo de 2019, en sus secciones VI, numerales 3, “Criterios de Eficiencia”, FONATUR manifestó que “...hasta la fecha no se cuenta con estudios que permitan iniciar la implementación del Tren Maya, ni se cuenta con el personal disponible ni capacitado para llevar a cabo las actividades descritas en la sección I, por lo que adjudicar de manera directa el contrato en cuestión garantizaría a este Fondo la correcta inversión de sus recursos”; por lo que, los recursos ejercidos en los contratos antes señalados pudieron haberse disminuido en virtud de que la Administración Pública Federal ya contaba con un área especializada en el desarrollo de vías ferroviarias. Cabe mencionar que la sección I del citado Manual, se refiere a la descripción de los servicios de Asesoría Legal para la Estructuración Jurídica del Tren Maya y de la Asesoría Económico-Financiera para la Estructuración del Tren Maya.

Adicionalmente, para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgara la asignación de la construcción del Proyecto Tren Maya, FONATUR modificó la denominación y objeto social de la empresa de participación estatal mayoritaria denominada Fonatur Operadora Portuaria S.A. de C.V., a Fonatur Tren Maya S.A. de C.V., formalizada el 5 de diciembre de 2018, y el 16 de abril de 2019 celebró un convenio de colaboración que tuvo por objeto determinar las bases de coordinación bajo las cuales colaborarían en la implementación del proyecto; además, en dicho convenio se estableció que hasta la fecha en que Fonatur Tren Maya S.A. de C.V. cuente con una estructura administrativa y orgánica así como recursos presupuestales, FONATUR llevará a cabo las acciones tendientes a la implementación del proyecto; por lo que, se incumplió con lo establecido en el Reglamento del Servicio Ferroviario, que estipula que en el caso de que se trate de entidades paraestatales de la Administración Pública Federal que se constituyan específicamente con el fin de construir, operar o explotar una vía general de comunicación ferroviaria o prestar servicios ferroviarios, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes les otorgará la asignación sin que éstas deban ajustarse al procedimiento de licitación; sin embargo, al encontrarse en proceso de estructuración la empresa de participación estatal mayoritaria denominada Fonatur Tren Maya S.A. de C.V., la entidad fiscalizada debió cumplir con lo estipulado en el artículo 10, párrafo segundo, del Reglamento del Servicio Ferroviario, previamente a la adjudicación directa de la asignación.

Lo anterior, en contravención del artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 7, fracción II, de la Ley General de Turismo; 3 y 8 de la Ley General de Vías de Comunicación; 16, fracción I, de la Ley de Planeación; 28 y 30 de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente; 1, párrafo segundo de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 6, 9, fracción IV, y 10 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; y 10, párrafo segundo, 12 y 14 del Reglamento del Servicio Ferroviario.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 17 de diciembre de 2020, formalizada con el acta núm. 003/CP2019, la Subdirección de Recursos Financieros del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, con el oficio núm. SRF/KGH/015/2021 del 18 de enero de 2021, presentó las argumentaciones y documentación que, para el caso de este Resultado núm. 13, anexó el oficio núm. SASG/BVG/GRM/1/I/0029/2021 del 8 de enero de 2021, en el que se incluyó la nota informativa 07/2021 del 30 de diciembre de 2020, en la que se manifestó que a fin de formalizar y documentar la participación conjunta entre la Secretaría de Turismo y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la implementación del Tren Maya, con fecha 16 de abril de 2019, SECTUR, Nacional Financiera S.N.C. como fiduciaria en el Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento al Turismo, la empresa de participación estatal mayoritaria denominada Fonatur Tren Maya S.A. de C.V. y la SCT, celebraron el Convenio Marco de Colaboración para la implementación del Proyecto Tren Maya; además, en dicho convenio se señaló que como parte de las acciones implementadas por parte de la SCT estaba "...determinar en apego a las disposiciones aplicables en la materia, las características y especificaciones técnicas y operativas para la realización del "TREN MAYA", de acuerdo con la revisión y análisis resultante de los proyectos, estudios, documentos, entre otros, que proponga "FONATUR" o "FONATUR TREN MAYA..."

Además, se argumentó que el Tren Maya es más que un proyecto ferroviario, es un proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo sostenible; en este mismo contexto, en el Convenio precitado, se señaló como parte de las acciones realizadas por FONATUR o Fonatur Tren Maya “...Realizar los estudios, acciones, contrataciones, trámites, autorizaciones, y se llevarán a cabo las acciones y gestiones ante las autoridades federales, estatales, municipales y cualquier otra que se requieran para el desarrollo del “TREN MAYA” ...”.

Por último, en el proceso de otorgamiento de la asignación se siguieron puntualmente los requisitos señalados en el artículo 10 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su Reglamento, incluyendo la demostración de “la capacidad técnica, administrativa y financiera” de la empresa Fonatur Tren Maya S.A. de C.V. En todo caso, la atribución de validar que la información presentada por Fonatur Tren Maya S.A. de C.V. cumpla con lo dispuesto en el marco jurídico aplicable corresponde a la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, no a esta entidad fiscalizadora, tal y como se desprende del primer párrafo del artículo 10 del Reglamento del Servicio Ferroviario.

Una vez analizada la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que la observación subsiste, debido a que si bien, argumentó que FONATUR demostró para la asignación “la capacidad técnica, administrativa y financiera” de la empresa Fonatur Tren Maya S.A. de C.V., misma que a la fecha no ha acreditado su estructura orgánica, incluso los contratos de obra de los Tramos 1, 2, 3 y 4 están formalizados entre FONATUR y las empresas contratistas; por lo que se reitera que, para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgara la asignación de la construcción del Proyecto Tren Maya, Fonatur Tren Maya S.A. de C.V. debió acreditar una estructura administrativa para llevar a cabo el proyecto; sin embargo, se corroboró que fue FONATUR quien llevó a cabo las acciones tendientes a la implementación del proyecto; por lo que, se incumplió con lo establecido en el Reglamento del Servicio Ferroviario que estipula que en el caso de que se trate de entidades paraestatales de la Administración Pública Federal que se constituyan específicamente con el fin de construir, operar o explotar una vía general de comunicación ferroviaria o prestar servicios ferroviarios, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes les otorgará la asignación sin que éstas deban ajustarse al procedimiento de licitación; sin embargo, al encontrarse en proceso de estructuración la empresa de participación estatal mayoritaria denominada Fonatur Tren Maya S.A. de C.V., la entidad fiscalizada debió demostrar lo establecido en el párrafo segundo del artículo 10 del Reglamento del Servicio Ferroviario, previamente a la adjudicación directa de la asignación.

Además, fue la propia dependencia quien manifestó en los dictámenes de adjudicación de diversos contratos que “...hasta la fecha no se cuenta con estudios que permitan iniciar la implementación del Tren Maya, ni se cuenta con el personal disponible ni capacitado para llevar a cabo las actividades descritas en la sección I, por lo que adjudicar de manera directa el contrato en cuestión garantizaría a este Fondo la correcta inversión de sus recursos”.

2019-3-21W3N-22-0379-01-002 **Recomendación**

Para que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo en lo sucesivo, haga uso del Convenio Marco de Colaboración para la Implementación del Proyecto "Tren Maya", celebrado entre la Secretaría de Turismo, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, la empresa de participación estatal Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V., y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de fecha 16 de abril de 2019, así como los mecanismos, procedimientos y criterios con los que ya se cuenta en la Administración Pública Federal (APF) para la ejecución de vías férreas, y se apoye en las diversas dependencias y entidades con las que tienen celebrados convenios de colaboración, con la finalidad de reducir costos al erario así como desarrollar mejor el proyecto.

**14.** Con la revisión de los contratos de servicios relacionados con la obra pública núms. TMCHI-PL/19-S-01 y TMYUC-PL/19-S-01, con un periodo de ejecución para el primer contrato del 2 de septiembre de 2019 al 29 de noviembre de 2019, se constató que, por conducto del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, a la fecha de la revisión, se cuenta con el aviso de terminación de trabajos de fecha 30 de noviembre de 2019, el acta de entrega-recepción de fecha 13 de enero de 2020, y la elaboración de finiquito y acto de extinción de derechos y obligaciones de los trabajos lo cual se constató con oficio núm. SPD/JHAF/093/2020 del 19 de febrero de 2020, la formalización de finiquito del 24 de febrero de 2020 y formalización de acta administrativa de extinción de derechos y obligaciones del 24 de febrero de 2020; asimismo, para el segundo contrato con periodo de ejecución contractual del 18 de septiembre de 2019 al 16 de diciembre de 2019, se constató el aviso de terminación de los trabajos con fecha 16 de diciembre del 2019, el acta de entrega-recepción de fecha 22 de enero de 2020, aviso de elaboración de finiquito y acto de extinción de derechos y obligaciones de los trabajos mediante oficio núm. SPD/JHAF/082/2020 del 17 de febrero de 2020, formalización de finiquito del 20 de febrero de 2020 y formalización de acta administrativa de extinción de derechos y obligaciones del 20 de febrero de 2020; de conformidad con los artículos 64, de la Ley de obras y servicios relacionados con las mismas; 170 y 172 del Reglamento de la Ley de obras y servicios relacionados con las mismas y las Cláusulas Décimo Quinta de los contratos de servicios relacionados con la obra pública núms. TMCHI-PL/19-S-01 y TMYUC-PL/19-S-01.

***Montos por Aclarar***

Se determinaron 135,389,793.21 pesos pendientes por aclarar.

***Buen Gobierno***

Impacto de lo observado por la ASF para buen gobierno: Planificación estratégica y operativa, Controles internos y Vigilancia y rendición de cuentas.

**Resumen de Resultados, Observaciones y Acciones**

Se determinaron 14 resultados, de los cuales, en uno no se detectó irregularidad y los 13 restantes generaron:

2 Recomendaciones, 1 Solicitud de Aclaración, 4 Promociones de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria y 8 Pliegos de Observaciones.

**Dictamen**

El presente se emite el 27 de enero de 2021, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría, la cual se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada y de cuya veracidad es responsable. Con base en los resultados obtenidos en la auditoría practicada, cuyo objetivo fue fiscalizar y verificar la gestión financiera de los recursos federales canalizados al proyecto, a fin de comprobar que las inversiones físicas se planearon, programaron, presupuestaron, contrataron, ejecutaron, pagaron y finiquitaron conforme a 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, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, no cumplió con las disposiciones legales y normativas que son aplicables en la materia, entre cuyos aspectos observados destacan los siguientes:

- Adjudicación injustificada en el contrato núm. C-TM-008/2019 para realizar los servicios de Ingeniería Básica, cuando por la naturaleza de los servicios contratados bajo la LAASSP, se ajustaba al marco jurídico de la LOPSRM como lo establece el artículo 4, fracción I.
- Incorrecta integración de precios unitarios por 50,270.0 miles de pesos, así como, duplicidad en pagos del personal directivo y técnico, toda vez que se encontraban tanto en los costos indirectos como en cada una de las matrices de los precios unitarios lo que generó un pago indebido de 8,888.8 miles de pesos, en el contrato de Ingeniería Básica núm. C-TM-008/2019.
- Pagos injustificados por la deficiencias en los servicios a cargo del contrato núm. C-TM-005/2019 por un importe de 33,074.1 miles de pesos, ya que realizó una incorrecta evaluación de las propuestas en la contratación de la Ingeniería Básica al amparo del contrato núm. C-TM-008/2019, al detectarse en esta duplicidad en los pagos del personal directivo y técnico tanto en los indirectos como en los precios unitarios; y tiempos y personal superiores a los indicados en sus programas del personal encargado de la ejecución de los trabajos.
- Falta del establecimiento de mecanismos para verificar el cumplimiento del contrato C-TM-007/2019 sobre la liberación del derecho de vía, que generó una diferencia en los servicios pagados por 13,190.1 miles de pesos; además, debido a la falta de definición del trazo para la ejecución del Proyecto del Tren Maya se generaron gastos innecesarios en la determinación de derecho de vía por 6,208.4 miles de pesos.
- Contratación de servicios de asesoría legal, económico-financiera para la estructuración del Tren Maya, con costos altos, sin considerar el Convenio Marco de Colaboración para la Implementación del Proyecto “Tren Maya”, donde FONATUR tenía la posibilidad de

solicitar a la SCT que se desempeñara como el asesor debido a que ésta cuenta con experiencia y la estructura orgánica para desarrollar proyectos Ferroviarios. Además, en la revisión de los contratos de servicios de asesoría se consideraron horas máximas efectivas superiores al plazo establecido de los servicios del que resultó un pago en exceso de 2,732.8 miles de pesos.

- Pagos en exceso sin verificar que las propuestas consideraron plazos superiores a los establecidos en un contrato por 4,249.0 miles de pesos.
- Falta de comprobación y justificación del pago de 14,953.3 miles de pesos de recursos etiquetados para el Proyecto del Tren Maya sin que se presentara el estudio de telemetría, consistente en 43.6 minutos.
- Falta de dictamen que justificara la suspensión de los trabajos y la formalización del convenio de núm. 1 del contrato núm. C-TM-006/2019 por un monto de 1,823.3 miles de pesos.

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

Director de Área

Director General

Mtro. Gabriel Francisco Deciga Ortiz

Arq. José María Noguera Solís

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

***Comentarios de la Entidad Fiscalizada***

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



## **Apéndices**

### *Procedimientos de Auditoría Aplicados*

1. Verificar que la planeación, programación y presupuestación de los trabajos se realizaron de conformidad con la legislación y normativa aplicable.
2. Verificar que el procedimiento de contratación se realizó de conformidad con la normatividad aplicable.
3. Verificar que la ejecución y pago de los trabajos se realizaron de conformidad con la legislación y normativa aplicable.
4. Verificar que el finiquito de los trabajos se realizó de conformidad con la legislación.

### *Áreas Revisadas*

El Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR).

### *Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas*

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

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: artículo 134.
2. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículo 1, párrafo segundo.
3. Ley General de Contabilidad Gubernamental: artículo 61, fracción II, inciso c.
4. Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público: artículos 2, fracciones X y XI, y 24, 45, 52 y 53, párrafo segundo.
5. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 20, 21 y 38, párrafo primero.
6. Ley General de Responsabilidades Administrativas: artículo 7, fracciones I y VI.
7. Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 45, sección A, fracción I, y 187.
8. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículos 64, 66, fracciones I y III, 91, 93, 99 y 102.

9. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: artículo 5, de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción; artículo 7, fracción II, de la Ley General de Turismo; artículos 3 y 8 de la Ley General de Vías de Comunicación; artículo 16, fracción I, de la Ley de Planeación; artículos 28 y 30 de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente; artículos 6, 9, fracción IV, y 10 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; y artículos 10, párrafo segundo, 12 y 14 del Reglamento del Servicio Ferroviario; artículos 28, fracciones VII, XI y 30 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente; los incisos c) y d) de la fracción II, del "Listado de entregables" del Anexo 01, del contrato de prestación de servicios núm. C-TM-001/2019; Cláusula Segunda, párrafos octavo y noveno, del contrato núm. C-TM-001/2019; e inciso g) "Registro en cartera y autorización de la comisión" de la fracción III, de la "Ficha complementaria" del documento "Investigación de Mercado", para la necesidad de la contratación del servicio denominado "Asesoría Legal para la Estructuración Jurídica para el Tren Maya"; Cláusula Décima Octava, párrafo séptimo, del contrato de servicios núm. C-TM-006/2019; los "Principales Elementos del Sistema de Contabilidad Gubernamental", núm. 1. "Clasificadores Presupuestarios", f) "Clasificador por Objeto del Gasto"; Cláusula Segunda, párrafo séptimo, Cláusula Sexta, Cláusula Novena, Cláusula Décima, párrafo tercero, y Cláusula Décima Quinta del contrato de servicios núm. C-TM-007/2019; Cláusula Décima Octava, párrafo séptimo, del contrato de servicios núm. C-TM-006/2019.

*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.