

**Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**

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

Auditoría De Cumplimiento a Inversiones Físicas: 2021-0-09100-22-0308-2022

Modalidad: Presencial

Núm. de Auditoría: 308

***Criterios de Selección***

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios establecidos por la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2021 considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF.

***Objetivo***

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

***Alcance***

<b>EGRESOS</b>	
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	1,376,496.0
Muestra Auditada	503,174.3
Representatividad de la Muestra	36.6%

De los 471 conceptos que comprendieron la ejecución y supervisión de las obras, por un total ejercido de 1,376,496.0 miles de pesos en 2021, se seleccionó para la revisión una muestra de 109 conceptos por un importe de 503,174.3 miles de pesos, que representó el 36.6% del total reportado como erogado en la cuenta pública en fiscalización, por ser los más representativos en monto y volumen, como se detalla en la tabla siguiente.

Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2021

---

CONTRATOS, CONVENIO, OTROS GASTOS Y CONCEPTOS

(Miles de pesos y porcentajes)

Número de contrato y convenio	Conceptos		Montos		Alcance de la revisión (%)
	Ejecutados	Seleccionados	Ejercidos	Seleccionados	
Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.					
DGDFM-04-17	27	3	9,595.0 <sup>1/</sup>	7,073.1	73.7
DGDFM-05-17	86	13	79,087.5 <sup>2/</sup>	50,673.7	64.1
DGDFM-12-21	0	0	344,488.9 <sup>3/</sup>	0.0	0.0
DGDFM-24-21 <sup>4/</sup>	0	0	0.0	0.0	0.0
DGDFM-06-17	18	18	2,152.9 <sup>5/</sup>	2,152.9 <sup>5/</sup>	100.0
DGDFM-07-17	15	15	28,562.7 <sup>6/</sup>	28,562.7 <sup>6/</sup>	100.0
subtotal	146	49	463,887.0	88,462.4	19.1
Extinta Dirección General de Obras Públicas del entonces Gobierno del Distrito Federal, ahora Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte del Gobierno de la Ciudad de México.					
DGOP-LPN-F-1-043-14	281	42	583,684.6 <sup>7/</sup>	233,238.4 <sup>8/</sup>	40.0
DGOP-LPN-F-5-057-15	11	11	64,262.1 <sup>9/</sup>	64,262.1 <sup>9/</sup>	100.0
DGOT-AD-F-1-001-2021	32	6	138,230.9 <sup>10/</sup>	79,711.4	57.7
DGOT-STC-01-2021	1	1	37,500.0 <sup>11/</sup>	37,500.0	100.0
Otros gastos, convenios y conceptos.	-	-	88,931.4 <sup>12</sup>	0.0	0.0
subtotal	325	60	912,609.0	414,711.9	45.4
Total	471	109	1,376,496.0	503,174.3	36.6

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

<sup>1/</sup> Monto de obra ejecido por 9,595.0 miles de pesos.

<sup>2/</sup> Incluye el monto de obra ejecido por 68,294.9 miles de pesos y de ajuste de costos por 10,792.6 miles de pesos

<sup>3/</sup> Se realizó el pago por concepto de anticipo por 344,488.9 miles de pesos.

<sup>4/</sup> Se revisó el procedimiento de planeación, programación, presupuestación y contratación.

<sup>5/</sup> Incluye el importe de obra ejecido y seleccionado por 1,862.6 miles de pesos y de ajuste de costos por 290.3 miles de pesos.

<sup>6/</sup> Incluye el importe de obra ejecido y seleccionado por 24,521.8 miles de pesos y de ajuste de costos por 4,040.9 miles de pesos.

<sup>7/</sup> Incluye el importe de obra ejecido por 448,020.8 miles de pesos, de ajuste de costos por 106,399.9 miles de pesos y de gastos no recuperables por 29,263.9 miles de pesos.

<sup>8/</sup> Incluye el importe de obra seleccionado para revisión 203,974.5 miles de pesos y de gastos no recuperables 29,263.9 miles de pesos.

<sup>9/</sup> Incluye el importe de obra ejecido y seleccionado por 39,457.4 miles de pesos y de ajuste de costos por 24,804.7 miles de pesos.

<sup>10/</sup> Monto de obra ejecido por 138,230.9 miles de pesos.

<sup>11/</sup> Monto de obra ejecido por 37,500.0 miles de pesos.

<sup>12/</sup> Corresponde a los convenios núms. UANLCONV-01-2018 y IISGCONV-105-2020, así como pagos al Gobierno de la Ciudad de México y a la Tesorería de la Federación (TESOFE) por 88,931.4 miles de pesos.

El proyecto de inversión de infraestructura económica denominado “Construir el Tren Interurbano México-Toluca. Primera Etapa” contó con una suficiencia presupuestal para el ejercicio fiscal de 2021 por un importe de recursos federales de 89,492.5 miles de pesos que incluyen IVA y que fueron reportados como ejercidos en la Cuenta Pública 2021 en el Tomo III, Información Programática, Ramo 09, Comunicaciones y Transportes, Ramos Administrativos, en el apartado Detalle de Programas y Proyectos de Inversión, con la clave de cartera núm. 13093110008 y la clave presupuestaria núm. 09 311 3 05 03 006 K0040 62601 3 1 40 13093110008, no obstante, dichos recursos no fueron erogados en los contratos y convenios indicados en la tabla anterior.

Adicionalmente, el 14 de junio de 2021, el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito (BANOBRAS), como Fiduciaria del Fideicomiso Público Número 1936, denominado Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), y la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), celebraron el Convenio de Apoyo Financiero para el proyecto ferroviario denominado “Tren Interurbano México-Toluca” hasta por la cantidad de 3,500,000.0 miles de pesos (en la que se incluye la parte que ejerció la SICT de 463,887.0 miles de pesos) y para el ejercicio fiscal de 2021 se tiene un monto seleccionado de 88,462.4 miles de pesos correspondiente a los cinco contratos arriba mencionados.

Por otra parte, el 6 de marzo de 2021 la entonces SCT y el Gobierno de la Ciudad de México (CDMX) celebraron el convenio de coordinación en materia de reasignación de recursos para el Programa: Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México, por la cantidad de 900,000.0 miles de pesos, los cuales generaron rendimientos financieros por un monto de 12,609.0 miles de pesos y con lo cual se obtuvo el monto fiscalizado de 912,609.0 miles de pesos correspondiente a los contratos arriba mencionados a cargo de la CDMX, por lo que con los 463,887.0 miles de pesos se tiene un importe total ejercido de 1,376,496.0 miles de pesos.

### **Antecedentes**

El Proyecto “Construir el Tren Interurbano México-Toluca. Primera Etapa” se encuentra localizado en las coordenadas geográficas siguientes: inicial 19.28108, -99.697408 y final 19.39853, -99.200347, y tiene como objetivo principal atender la problemática del transporte que se presenta en el corredor de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca mediante la construcción de un sistema ferroviario con una longitud de 57.7 km, de los cuales 40.7 km corresponden al Estado de México y 17.0 km a la Ciudad de México, con un ancho de derecho de vía de 16.0 m y que, una vez concluido, conectará a las ciudades de México y de Toluca.

En el Estado de México, el proyecto cruza por los municipios de Zinacantepec, Metepec, San Mateo Atenco, Lerma y Ocoyoacac; y en su tramo en la Ciudad de México, por las demarcaciones territoriales Cuajimalpa de Morelos y Álvaro Obregón. En alcance a dicho proyecto, la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ahora Secretaría de Infraestructura,

Comunicaciones y Transportes, tiene considerado originalmente la construcción de dos estaciones terminales, cinco estaciones intermedias, un taller de mantenimiento y un área para cocheras, por lo que se refiere al Tramo 3 se encuentra localizado en las coordenadas geográficas siguientes: inicial 19.317643, - 99.322130 y final 19.398553, - 99.200347.

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

Para efectos de fiscalización de los recursos federales ejercidos en el proyecto durante 2021, se revisaron seis contratos de obra pública con sus respectivos convenios y tres de servicios relacionados con la obra pública y un convenio específico, que se describen a continuación:

**CONTRATOS Y CONVENIOS REVISADOS**

(Miles de pesos y días naturales)

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
La Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. DGDFM-04-17, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	10/03/17	GAMI Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V.; Impulsora de Desarrollo Integral, S.A. de C.V., y Jaguar Ingenieros Constructores, S.A. de C.V.	785,345.7	13/03/17-28/09/17 200 d.n.
Construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezas, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 2, 4, 5 y 7, del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto Integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano México-Toluca".	25/04/17			
Convenio núm. 1, de diferimiento por la entrega tardía del anticipo por 200 d.n., con un periodo comprendido del 28/03/17 al 13/10/17.				
Convenio modificatorio núm. 2, de ampliación del plazo.	27/04/17			14/10/17-18/12/17 66 d.n.
Convenio modificatorio núm. 3, de ampliación del plazo.	15/06/17			19/12/17-28/02/18 72 d.n.
Convenio modificatorio núm. 4, de diferimiento por 200 d.n., con un periodo comprendido del 01/03/18 al 16/09/18.	28/02/18			
Convenio modificatorio núm. 5, de ampliación del plazo y del monto.	14/09/18		117,773.9	17/09/18-31/12/18 106 d.n.
Convenio modificatorio núm. 6, de ampliación del plazo.	31/12/18			01/01/19-30/04/19 120 d.n.
Convenio modificatorio núm. 7, de diferimiento por el pago tardío de estimaciones por 153 d.n., con un periodo comprendido del 01/05/19 al 30/09/19.	01/05/19			
Convenio modificatorio núm. 8, de diferimiento por 89 d.n., con un periodo comprendido del 01/10/19 al 28/12/19.	23/10/19			
Convenio modificatorio núm. 9, de ampliación del plazo.	30/12/19			29/12/19-15/03/20 78 d.n.
A la fecha de la revisión (septiembre de 2022) los trabajos se encuentran recibidos y en proceso de finiquito, con un avance financiero del 99.4%.				
Monto modificado			903,119.6	
Ejercido en estimaciones de obra en años anteriores			888,212.2	642 d.n.
Ejercido en estimaciones de obra en 2021			9,595.0	
Pendiente por erogar			5,312.4	

Grupo Funcional Desarrollo Económico

---

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
DGDFM-05-17, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	10/03/17	EQUIVENT, S.A. de C.V.	385,106.4	13/03/17-28/09/17 200 d.n.
Construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano México-Toluca".				
Convenio núm. 1, de diferimiento por la entrega tardía del anticipo por 200 d.n., con un periodo comprendido del 28/03/17 al 13/10/17.	14/04/17			
Convenio modificadorio núm. 2, de ampliación del plazo.	17/07/17			14/10/17-07/12/17 55 d.n.
Convenio modificadorio núm. 3, de ampliación del plazo.	07/12/17			08/12/17-31/05/18 175 d.n.
Convenio modificadorio núm. 4, para el reconocimiento de Operadora de Autopistas Nacionales EQUIVENT, S.A de C.V., como el contratista.	31/05/18			
Convenio modificadorio núm. 5, de diferimiento por 112 d.n., con un periodo comprendido del 01/06/18 al 30/09/18 y de ampliación del monto.	31/05/18		34,971.0	
Convenio adicional núm. 6, de diferimiento por 76 d.n., con un periodo comprendido del 01/10/18 al 15/12/18.	28/09/18			
Convenio modificadorio núm. 7, de ampliación del plazo.	14/12/18			16/12/18-31/05/19 167 d.n.
Convenio adicional núm. 8, de diferimiento por 206 d.n., con un periodo comprendido del 01/06/19 al 23/12/19.	14/06/19			
Convenio adicional núm. 9, de diferimiento por el pago tardío de estimaciones y por suspensión de los trabajos por 190 d.n., con un periodo comprendido del 24/12/19 al 30/06/20.	10/02/20			
Convenio adicional núm. 10, por el pago tardío de estimaciones prórroga por 92 d.n., con un periodo comprendido del 01/07/20 al 30/09/20.	31/07/20			
Convenio adicional núm. 11, prórroga por reprogramación de los trabajos por 92 d.n., con un periodo comprendido del 01/10/20 al 31/12/20, y de ampliación del plazo y al monto.	30/10/20		60,920.5	01/01/21-31/05/21 151 d.n.
Convenio adicional núm. 12, prórroga por reprogramación de los trabajos por 122 d.n., con un periodo comprendido del 01/06/21 al 30/09/21.	16/06/21			
Convenio adicional núm. 13, prórroga por reprogramación de los trabajos por 92 d.n., con un periodo comprendido del 01/10/21 al 31/12/21.	26/10/21		50,504.9	
A la fecha de la revisión (septiembre de 2022) los trabajos se encuentran recibidos y en proceso de finiquito, con un avance financiero del 95.3%.				
Monto modificado			531,502.8	748 d.n.
Ejercido en estimaciones de obra en años anteriores			437,992.8	
Ejercido en estimaciones de obra en 2021			68,294.9 <sup>1</sup>	
Pendiente por erogar			25,215.1	
DGDFM-12-21, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	14/10/21	Constructora Puente Manantial, S.A. de C.V.	989,910.6	15/10/21-08/02/23 482 d.n.
Construcción del Viaducto Atirantado del Manantial CONAGUA del Tren Interurbano México-Toluca.				
A la fecha de la revisión (septiembre de 2022) los trabajos se encuentran en proceso de ejecución, con avance físico del 14.3% y financiero del 14.2%, conforme a lo reportado por la entidad fiscalizada.				
Monto modificado			989,910.6	482 d.n.
Ejercido en estimaciones de obra en 2021			0.0	
Pendiente por erogar			989,910.6	
DGDFM-24-21, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	06/12/21	Constructora de proyectos viales de	199,905.4	07/12/21-06/12/22 365 d.n.

**Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2021**

---

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
Construcción del Viaducto doble voladizo del Tren Interurbano México-Toluca.		México, S.A. de C.V., y OBRASCON Huarte Lain, S.A.		
A la fecha de la revisión (septiembre de 2022) los trabajos se encuentran en proceso de ejecución, con avance físico del 33.2% y financiero del 33.2%, conforme a lo reportado por la entidad fiscalizada.				
Monto modificado			199,905.4	365 d.n.
Ejercido en estimaciones de obra en 2021			0.0	
Pendiente por erogar			199,905.4	
DGDFM-06-17, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	10/03/17	Ayesa México, S.A de C.V.	16,300.0	13/03/17-28/10/17 230 d.n.
Supervisión para la construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 2, 4, 5 y 7 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano México-Toluca.				
Convenio modificatorio núm. 1, de ampliación del plazo y del monto.	20/09/17		9,876.7	29/10/17-31/03/18 154 d.n.
Convenio modificatorio núm. 2, de ampliación del plazo y del monto.	21/03/18		13,624.8	01/04/18-16/10/18 199 d.n.
Convenio modificatorio núm. 3, de ampliación del plazo y del monto.	15/10/18		7,197.5	17/10/18-31/01/19 107 d.n.
Convenio modificatorio núm. 4, de ampliación del plazo y del monto.	04/02/19		9,172.1	01/02/19-31/05/19 120 d.n.
Convenio modificatorio núm. 5, de ampliación del plazo y del monto.	24/06/19		6,970.1	01/06/19-31/10/19 153 d.n.
Convenio modificatorio núm. 6, de ampliación del plazo y del monto.	04/11/19		3,620.7	01/11/19-31/12/19 61 d.n.
Convenio adicional núm. 7, de ampliación del plazo y del monto.	20/01/20		3,017.3	01/01/20-15/04/20 106 d.n.
A la fecha de la revisión (septiembre de 2022) los trabajos se encuentran recibidos y en proceso de finiquito, con un avance financiero del 98.1%.				
Monto modificado			69,779.2	1,130 d.n.
Ejercido en estimaciones de servicios en años anteriores			66,624.6	
Ejercido en estimaciones de servicios en 2021			1,862.6 <sup>2</sup>	
Pendiente por erogar			1,292.0	
DGDFM-07-17, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	10/03/17	Ingeniería y Construcción 3G, S.A. de C.V., y ICEACSA México, S.A. de C.V.	11,674.7	13/03/17-28/10/17 230 d.n.
Supervisión para la construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano México-Toluca.				
Convenio modificatorio núm. 1, de ampliación del plazo y del monto.	19/09/17		3,730.7	29/10/17-06/01/18 70 d.n.
Convenio modificatorio núm. 2, de ampliación del plazo y del monto.	06/01/18		6,217.9	07/01/18-30/06/18 175 d.n.
Convenio modificatorio núm. 3, de ampliación del plazo y del monto.	29/06/18		4,974.3	01/07/18-30/10/18 122 d.n.
Convenio modificatorio núm. 4, de ampliación del plazo y del monto.	12/10/18		2,487.2	31/10/18-31/12/18 62 d.n.
Convenio modificatorio núm. 5, de ampliación del plazo y del monto.	16/01/19		7,461.5	01/01/19-15/06/19 166 d.n.
Convenio modificatorio núm. 6, de ampliación del plazo y del monto.	01/06/19		4,803.1	16/06/19-31/12/19 199 d.n.
Convenio adicional núm. 7, de ampliación del plazo y del monto.	12/02/20		5,048.8	01/01/20-31/07/20 213 d.n.

Grupo Funcional Desarrollo Económico

---

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
Convenio adicional núm. 8, de ampliación del plazo y del monto.	31/08/20		4,333.0	01/08/20-31/10/20 92 d.n.
Convenio adicional núm. 9, de ampliación del plazo y del monto.	30/11/20		11,380.7	01/11/20-30/06/21 242 d.n.
Convenio adicional núm. 10, de ampliación del plazo y del monto.	01/07/21		5,425.7	01/07/21-31/10/21 123 d.n.
Convenio adicional núm. 11, de ampliación del plazo y del monto.	10/11/21		5,030.1	01/11/21-31/01/22 92 d.n.
A la fecha de la revisión (septiembre de 2022) los trabajos se encuentran recibidos y en proceso de finiquito, con un avance financiero del 99.2%.				
Monto modificado			72,567.7	
Ejercido en estimaciones de servicios en años anteriores			47,463.9	1,786 d.n.
Ejercido en estimaciones de servicios en 2021			24,521.8 <sup>3</sup>	
Pendiente por erogar			582.0	
La extinta Dirección General de Obras Públicas del entonces Gobierno del Distrito Federal, ahora Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte del Gobierno de la Ciudad de México.				
DGOP-LPN-F-1-043-14, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	16/12/14	CAABSA Constructora, S.A. de C.V., González Soto y Asociados, S.A. de C.V., Omega Construcciones Industriales, S.A. de C.V., Cargo CRANE, S.A. de C.V., Grupo Corporativo AMODHER, S.A. de C.V., y Prefabricados y Transportes, S.A. de C.V.	8,988,169.9	20/12/14-18/12/16 730 d.n.
Trabajos de construcción y obras complementarias del Tramo 3 para el viaducto elevado del Tren Interurbano Toluca-Valle de México; incluye dos estaciones de pasajeros: Santa Fe y Observatorio; y dos viaductos singulares: Santa Fe y Tacubaya.				
Convenio de diferimiento por la entrega tardía del anticipo por 730 d.n., con un periodo comprendido del 21/01/15 al 19/01/17.	20/01/15			
Convenio de reconocimiento del plazo de la suspensión de las fechas de reinicio y terminación por 730 d.n., con un periodo comprendido del 18/09/15 al 16/09/17.	28/10/15			
Convenio modificatorio del plazo y de redistribución de montos mensuales y montos anuales.	31/05/16			17/09/17-06/03/18 171 d.n.
Convenio modificatorio de las condiciones especiales del anticipo a otorgar en 2016.	30/06/16			
Convenio modificatorio por reducción de alcances del contrato de los frentes 1, 2, 4, 5, 7 y 9.	04/01/17			
Convenio modificatorio de anticipo para la ejecución de los trabajos extraordinarios por los ajustes al proyecto.	23/06/17			
Convenio modificatorio por la sustitución en el consorcio de la empresa Prefabricados y Transportes, S.A. de C.V. por la empresa Prefabricados y Transportes Pret, S.A. de C.V.	12/02/18			
Convenio modificatorio para la ejecución de trabajos por ajustes al proyecto en las estaciones Santa Fe y Observatorio y Puente viaducto mixto observatorio.	23/02/18			
Convenio de ampliación del plazo.	06/03/18			07/03/18-05/06/18 90 d.n.*
Convenio de ampliación en monto derivado de la modificación del trazo y la adecuación del diseño estructural para el Tramo 3 y obras complementarias ordenado por la SCT y la emisión de un nuevo catálogo de conceptos.	02/10/18		3,472,364.1	06/06/18-27/12/19 570 d.n.
Convenio de reconocimiento al plazo de la suspensión por 365 d.n., con un periodo comprendido del 02/09/19 al 31/08/20; de otorgamiento al plazo para la reactivación de los trabajos; y de prórroga al plazo por 117 d.n., con un periodo	01/09/20			01/09/20-30/10/20 60 d.n. 07/11/21-31/12/22 420 d.n.**

**Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2021**

---

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
comprendido del 31/10/20 al 24/02/21, por la interrupción del convenio de prórroga; de diferimiento por 255 d.n., con un período comprendido del 25/02/21 al 06/11/21 por el atraso de pago de estimaciones y ampliación del plazo. A la fecha de la revisión (septiembre de 2022) la entidad fiscalizada informó que los trabajos se encontraban suspendidos con avances físico del 73.3% y financiero del 63.7%.				
Monto modificado Ejercido en estimaciones de obra en años anteriores Ejercido en estimaciones de obra en 2021 Pendiente por erogar			12,460,534.0 7,489,838.7 448,020.8 <sup>4</sup> 4,522,674.5	2,041 d.n.
DGOT-AD-F-1-001-2021, de obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado/AD.	18/05/21	Cargo CRANE, S.A. de C.V.	719,459.2	19/05/21-18/10/22 517 d.n.*
Trabajos de transporte y montaje de elementos prefabricados, obra civil, mitigación de impacto ambiental, inducida y complementaria por ejecutar sobre los viaductos prefabricados, del Tren Interurbano Toluca-Valle de México Tramo 3, del cadenaamiento 41+150 (salida del portal Oriente del túnel) al cadenaamiento 57+792 (estación observatorio del metro LI). Convenio modificatorio para la reprogramación de actividades sin afectar el plazo de ejecución.	17/08/22			
A la fecha de la revisión (septiembre de 2022) los trabajos continuaban en proceso de ejecución, con avances físico del 23.0% y financiero del 19.2%.				
Monto modificado Ejercido en estimaciones de obra en 2021 Pendiente por erogar			719,459.2 138,230.9 581,228.3	517 d.n.
DGOP-LPN-F-5-057-15, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN.	16/12/15	IPESA, S.A. de C.V., en participación conjunta con TRIADA Diseño, Gerencia y Construcción, S.A. de C.V., TRIADA Consultores, S.A. de C.V., y Coordinación Técnico-Administrativa de Obras, S.A. de C.V.	193,484.2	17/12/15-31/12/17 746 d.n.
Servicios relacionados con la obra pública para la supervisión de los trabajos de construcción y obras complementarias del Tramo 3 para el viaducto elevado del Tren Interurbano Toluca-Valle de México.				
Convenio modificatorio para ajustar el importe a ejercer de 2015 a 2017.	15/01/16			
Convenio modificatorio mediante el cual la contratista Coordinación Técnico-Administrativa de Obras, S.A. de C.V. queda como única responsable de las obligaciones del contrato.	15/08/17			
Convenio modificatorio del plazo y redistribución de montos mensuales y reasignación de montos anuales.	20/12/17			01/01/18-07/08/18 219 d.n.
Convenio de ampliación del plazo, monto y de redistribución de montos mensuales y reasignación de montos anuales.	06/08/18		63,051.7	08/08/18-31/12/19 511 d.n.
Convenio de reactivación al plazo de la suspensión por 311 d.n., con un período comprendido del 26/12/19 al 31/10/20; y de prórroga al plazo por 5 d.n., con un período comprendido del 01/11/20 al 05/11/20, por la interrupción del convenio debido a las suspensiones y ampliación del plazo.	05/11/20			
Convenio de redistribución y asignación de montos mensuales y ampliación en plazo.	30/06/21			06/11/20-30/06/21 237 d.n.
Convenio de redistribución y asignación de montos mensuales y ampliación en plazo.	30/12/21			01/07/21-31/12/21 184 d.n.
A la fecha de la revisión (septiembre de 2022) los servicios continuaban en proceso de ejecución, con avances físico del 99.3% y financiero del 82.0%.				01/01/22-31/05/22 151 d.n.
Monto modificado			256,535.9	2,048 d.n.

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
Ejercido en estimaciones de servicios en años anteriores			171,079.5	
Ejercido en estimaciones de servicios en 2021			39,457.4 <sup>5</sup>	
Pendiente por erogar			45,999.0	
Convenio específico para la asesoría técnica denominada gerencia de proyecto para la planeación, organización, y control de la interacción del proyecto integral de transporte de pasajeros "Tren Interurbano Toluca-Valle de México". A la fecha de la revisión (septiembre de 2022) la entidad fiscalizada informó que los servicios se encontraban suspendidos, con avances físico del 14.5% y financiero del 14.5%.	04/01/21	Sistema de Transporte Colectivo	258,620.7	04/01/21-31/12/22 727 d.n.
Monto convenido			258,620.7	
Ejercido en informes en 2021			37,500.0	
Pendiente por erogar			221,120.7	

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

d.n. Días naturales.

LPN. Licitación Pública Nacional.

<sup>1</sup> En 2021 se ejercieron 79,087.5 miles de pesos integrado por un monto ejercido de obra de 68,294.9 miles de pesos y 10,792.6 miles de pesos de ajuste de costos.

<sup>2</sup> En 2021 se ejercieron 2,152.9 miles de pesos integrado por un monto ejercido de servicios de 1,862.6 miles de pesos y 290.3 miles de pesos de ajuste de costos.

<sup>3</sup> En 2021 se ejercieron 28,562.7 miles de pesos integrado por un monto ejercido de servicios de 24,521.8 miles de pesos y 4,040.9 miles de pesos de ajuste de costos.

<sup>4</sup> En 2021 se ejercieron 583,684.6 miles de pesos integrado por un monto ejercido de obra de 448,020.8 miles de pesos y 106,399.9 miles de pesos de ajuste de costos y 29,263.9 de gastos no recuperables.

<sup>5</sup> En 2021 se ejercieron 64,262.1 miles de pesos integrado por un monto ejercido de servicios de 39,457.4 miles de pesos y 24,804.7 miles de pesos de ajuste de costos.

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

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

## Evaluación del Control Interno

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

## ***Resultados***

**1.** Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17, que tuvo por objeto la "Construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9..." se observó que la entidad fiscalizada, por conducto de su residencia de obra, autorizó y la supervisión externa validó pagos en exceso con recursos del ejercicio fiscal de 2021 por un monto de 4,181.4 miles de pesos en el concepto no previsto en el catálogo original núm. EXT-079, "Seguridad armada con 4 elementos de 24x24 hrs...", pagado en las estimaciones núms. 07 EXT y 08 EXT del convenio adicional núm. 11 con un periodo de ejecución comprendido del 1 de abril al 31 de mayo de 2021, debido a que no se acreditó con la documentación soporte la realización del servicio, como son facturas o comprobantes de pago de la empresa subcontratada para la realización del mismo; además, en el cálculo del costo indirecto la contratista incluyó el rubro de "seguridad e higiene", que ya considera dicha actividad. Por otra parte, no presentó el dictamen técnico y la especificación particular en la que se hayan definido las condiciones de pago, únicamente se incluyó una cotización de julio de 2020 que carece de la firma correspondiente. Por lo anterior, la entidad fiscalizada contravino el Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas los artículos 107, párrafo primero, fracción III, 113, fracciones VI y VII, 115, fracción XIII, y 190, y el Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III, y la cláusula sexta contractual.

En respuesta y como acción derivada de la notificación de resultados finales y observaciones preliminares del 9 de noviembre de 2022 con el oficio núm. DGAIFF-K-1676/2022, así como la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 24 de noviembre de 2022, formalizada con el acta núm. 003/CP2021, la Dirección de Control y Seguimiento de Auditorías de la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la SICT, con el oficio núm. 5.1.203.440 de fecha 8 de diciembre de 2022, remitió una copia del oficio núm. 4.3.0.2- 259/2022 del 7 de diciembre de 2022 mediante el cual presentó un informe pormenorizado elaborado por la residencia de obra del tramo III frentes 1, 2, 4, 5, 7 y 9, con el cual señaló que durante el periodo de ejecución de los trabajos se produjeron dos situaciones imprevistas que afectaron en tiempo y costo el contrato, como fue la suspensión de actividades por pobladores de la comunidad "La Venta" por la construcción de un nuevo Puente Inferior Vehicular (PIV), así como el retiro del puente existente; y los robos que se presentaron en los frentes 1 y 9, así como en la rampa de frenado por encontrarse en zonas muy propensas a actos vandálicos; lo anterior fue documentado y se tomó como fundamento para que la supervisión externa dictaminara la necesidad del trabajo no previsto mediante el escrito núm. DICT-NP-3G-IC-009-20 del 18 de septiembre de 2020, con el cual se pudo constatar la evidencia correspondiente y determinar la necesidad del servicio de seguridad armada; adicionalmente, remitió una copia en archivo digital de 11 minutos de trabajo, seis facturas, tres reportes fotográficos, tres cotizaciones, un dictamen técnico y la especificación particular.

Por otra parte, por lo que respecta al rubro de "seguridad e higiene" incluido en el costo indirecto, la residencia de obra señaló que dicho rubro comprende la determinación de

riesgos asociados a las actividades que desarrollan los trabajadores, así como implementar las acciones preventivas o correctivas para mitigar éstos mediante una matriz de riesgos y un programa de seguridad y salud en la obra, sin considerar una vigilancia de tipo “fuerza armada”.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, se determinó que persiste el resultado, debido a que, mediante el archivo digital de los reportes fotográficos y de las 11 minutos de trabajo remitidas con periodos comprendidos de mayo de 2018 a agosto de 2021, se comprobó que en junio y agosto de 2021 se reportaron actividades de vandalismo, aun cuando los servicios de seguridad se encontraban activos, por lo que no se comprueba que con los servicios de vigilancia hayan disminuido o evitado las dos situaciones imprevistas que afectaron en tiempo y costo el contrato como lo señaló la entidad fiscalizada. Por lo que se refiere a las seis facturas proporcionadas, en dichos documentos se describe que el servicio prestado fue para la custodia y vigilancia de las instalaciones de la carretera México-Toluca; no obstante, éste no coincide con los trabajos de ejecución del Tren Interurbano México-Toluca, además de que la razón social del receptor no se corresponde con la del contratista ni el emisor corresponde con la razón social de ninguna de las tres cotizaciones que se proporcionaron como respuesta al presente resultado; asimismo, los montos presentados en las tres cotizaciones son menores al considerado en el análisis del concepto no previsto en el catálogo original núm. EXT-079, “Seguridad armada con 4 elementos de 24x24 hrs...”.

Por otra parte, el dictamen técnico y la especificación particular fueron elaborados por la contratista, los cuales carecen de la firma del personal de la DGDFM de la SICT y de la supervisión externa, además de que en la especificación particular únicamente se señalan tres artículos de la Ley de Sistema de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.

Por lo que respecta a que el rubro de “seguridad e higiene” la entidad fiscalizada señaló que comprende la determinación de riesgos asociados a las actividades que desarrollan los trabajadores, así como implementar las acciones preventivas o correctivas para mitigar éstos mediante una matriz de riesgos y un programa de seguridad y salud en la obra, sin considerar una vigilancia de tipo “fuerza armada”; sin embargo, no se remitió la documentación correspondiente que lo acredite, además de que el costo indirecto corresponde a los gastos necesarios para la ejecución de los trabajos no incluidos en los costos directos que realiza el contratista, en el sitio de los trabajos, y comprende entre otros: los gastos de vigilancia e imprevistos; por lo anteriormente señalado, persiste el monto observado de 4,181.4 miles de pesos.

#### **2021-0-09100-22-0308-06-001 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 4,181,386.66 pesos (cuatro millones ciento ochenta y un mil trescientos ochenta y seis pesos 66/100 M.N.), por pagos en exceso autorizados por su residencia de obra y validados por la supervisión externa, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación o reintegro, en el concepto no previsto en el catálogo original

núm. EXT-079, "Seguridad armada con 4 elementos de 24x24 hrs", en las estimaciones núms. 07 EXT y 08 EXT del convenio adicional núm. 11 con un periodo de ejecución comprendido del 1 de abril al 31 de mayo de 2021, debido a que no se acreditó con la documentación soporte la realización del servicio, como son facturas o comprobantes de pago de la empresa subcontratada para la realización del mismo; además, en el cálculo del costo indirecto, la contratista incluyó el rubro de "seguridad e higiene", que ya considera dicha actividad. Por otra parte, no presentó el dictamen técnico y la especificación particular en la que se hayan definido las condiciones de pago, únicamente se incluyó una cotización de julio de 2020 que carece de la firma correspondiente; recursos que se ejercieron con cargo al contrato núm. DGDFM-05-17 que tuvo por objeto la "Construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto integral de transporte de pasajeros Tren Interurbano México-Toluca", en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, párrafo primero, fracción III, 113, fracciones VI y VII, 115, fracción XIII, y 190; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III; y de la cláusula sexta del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17.

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

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

**2.** En la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17, se observó que la entidad fiscalizada por conducto de su residencia de obra autorizó y la supervisión externa validó pagos en exceso con recursos del ejercicio fiscal de 2021, por un monto de 3,489.3 miles de pesos en dos conceptos no previstos en el catálogo original desglosados de la manera siguiente: 1,874.8 miles de pesos en el núm. EXT-100, "Elaboración de proyecto ejecutivo e ingeniería básica para la deconstrucción del puente vehicular existente...", y 1,614.5 miles de pesos en el núm. EXT-118, "Elaboración de proyecto ejecutivo e ingeniería básica para la construcción de muro mecánicamente estabilizado...", en la estimación núm. 1 Extra del convenio núm. 13, con un periodo de ejecución del 1 al 31 de octubre de 2021, debido a que dichas actividades están fuera del objeto del contrato, además de que los planos proporcionados no están debidamente validados y aprobados por las autoridades responsables de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a nivel central (DGDFM). Por lo anterior, la entidad fiscalizada contravino la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 59; el Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 113, fracción VI, párrafo segundo; el Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria artículo 66, fracción III, y el numeral 5.12 de las Políticas, Bases y Lineamientos para la Contratación y Ejecución de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En respuesta y como acción derivada de la notificación de resultados finales y observaciones preliminares del 9 de noviembre de 2022 con el oficio núm. DGAIFF-K-1676/2022, así como

la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 24 de noviembre de 2022, formalizada con el acta núm. 003/CP2021, la Dirección de Control y Seguimiento de Auditorías de la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la SICT, con el oficio núm. 5.1.203.440 de fecha 8 de diciembre de 2022 remitió una copia del oficio núm. 4.3.0.2- 259/2022 del 7 de diciembre de 2022 mediante el cual presentó un informe pormenorizado elaborado por la residencia de obra del tramo III frentes 1, 2, 4, 5, 7 y 9, con el cual señaló que en el catálogo de conceptos se incluyeron los conceptos núms. 132, 133 y 135, referentes al “desmantelamiento de malla ciclónica, postes, retenidas, barras, alambre de púas, alambre galvanizado y accesorios...”, “desmantelamiento de parapeto existente...” y “demolición de elementos de concreto simple o reforzado...”; sin embargo, no se contempló la deconstrucción del puente vehicular ubicado en la venta, por lo que la DGDFM de la SICT mediante minuta de trabajo núm. 1208 le solicitó al contratista realizar los estudios y la ingeniería para la deconstrucción del puente existente; asimismo, señaló que por su ubicación sobre la autopista México-Toluca no era posible realizar una demolición tradicional que llevaría varias semanas con el cierre correspondiente de esa vía concesionada, además de que se hubiesen generado molestias a los usuarios. Por otra parte, en cuanto al muro mecánicamente estabilizado se señaló que fue solicitado por la comunidad de “La Venta” y que se volvió un requisito para poder realizar los trabajos en la zona, sobre todo por el temor de las afectaciones de las casas aledañas, por lo que, el cambio del procedimiento y la realización de un nuevo estudio fue una situación de emergencia, por lo que se solicitó al contratista su realización; y por lo que respecta a que los planos proporcionados no están debidamente validados y aprobados por las autoridades responsables de la SICT remitió una copia en archivo digital de los proyectos e indicó que la responsiva de dichos trabajos, del cálculo y del proyecto quedó a cargo del contratista.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada, se determinó que se atiende parcialmente el resultado, debido a que, aun cuando se proporcionó en archivo digital copia de los proyectos, con los cuales se aprecia la realización de los servicios y con los cuales se justifica un monto de 3,489.3 miles de pesos; dichos documentos carecen de la autorización correspondiente por parte de la Dirección Ejecutiva de Transporte Multimodal y Logística, y de la Dirección de Coordinación Técnica de Programas, ambas de la DGDFM de la SICT como quedó señalado en el oficio núm. 4.3.-669/2022 del 3 de mayo de 2022, además, de que dichas actividades no corresponden al objeto del contrato que fue la "Construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel..." ni demostró que la contratista contaba con el personal y la experiencia requerida para realizar los proyectos correspondientes.

Por otra parte, se aclara que la DGDFM de la SICT tenía vigente el contrato de servicios relacionados con la obra a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-13-15 que tiene por objeto las “Adecuaciones, actualizaciones y modificaciones al proyecto ejecutivo del Tren Interurbano México-Toluca...”, sin que se hayan señalado los motivos por los cuales no se desarrollaron con cargo a dicho contrato de servicios.

2021-9-09112-22-0308-08-001

**Promoción de Responsabilidad Administrativa  
Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, no autorizaron los proyectos ejecutivos que se pagaron a la contratista mediante los dos conceptos no previstos en el catálogo original núms. EXT-100, "Elaboración de proyecto ejecutivo e ingeniería básica para la deconstrucción del puente vehicular existente...", y EXT-118, "Elaboración de proyecto ejecutivo e ingeniería básica para la construcción de muro mecánicamente estabilizado...", en las estimaciones núms. 7 Extra y 8 Extra del convenio núm. 11, con un periodo de ejecución comprendido del 1 de abril al 31 de mayo de 2021, debido a que dichos documentos carecen de la autorización correspondiente por parte de la Dirección Ejecutiva de Transporte Multimodal y Logística, y de la Dirección de Coordinación Técnica de Programas, ambas de la DGDFM de la SICT como quedó señalado en el oficio núm. 4.3.-669/2022 del 3 de mayo de 2022; además, no acreditaron que dichas actividades corresponden al objeto del contrato que fue la "Construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel..." ni demostraron que la contratista contaba con el personal y la experiencia requerida para realizar los proyectos correspondientes, en incumplimiento del numeral 5.12 de las Políticas, Bases y Lineamientos para la Contratación y Ejecución de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**3.** En la revisión del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-07-17, que tuvo por objeto la "Supervisión para la construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9...", se observó que la entidad fiscalizada, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos en exceso por un monto de 3,285.4 miles de pesos; de los cuales 998.8 miles de pesos corresponden a recursos del ejercicio fiscal de 2020 pagados en las estimaciones núms. 6 a la 12 con periodo de ejecución del 1 de enero de 2020 al 31 de julio de 2020; y 2,286.6 miles de pesos se pagaron con recursos del ejercicio fiscal de 2021 en las estimaciones núms. 13 a la 23 con periodo de ejecución del 1 de agosto de 2020 al 30 de junio de 2021, como se indican en la siguiente tabla:

## MONTOS DETERMINADOS DE AJUSTE DE COSTOS

(Miles de Pesos)

Número de estimación y periodo de ejecución	SICT			ASF		
	Monto de estimaciones (a)	Factor autorizado (b)	Monto Actualizado c = a*b	Factor determinado (d)	Monto Determinado f=a*d	Diferencia h=c-f
6, del 01 al 31 enero 2020	710.0	1.3044	926.1	1.1157	792.1	134.0
7, del 01 al 28 febrero 2020	710.0	1.3057	927.1	1.1152	791.8	135.3
8, del 01 al 31 marzo 2020	710.0	1.3004	923.3	1.1074	786.3	137.0
9, del 01 al 30 abril 2020	710.0	1.2929	918.0	1.0966	778.6	139.4
10, del 01 al 31 mayo 2020	710.0	1.3071	928.0	1.1057	785.1	142.9
11, del 01 al 30 junio 2020	710.0	1.3234	939.6	1.1134	790.5	149.1
12, del 01 al 31 de julio de 2020	710.0	1.3464	955.9	1.1195	794.8	161.1
				Subtotal CP 2020		998.8
13, del 01 al 31 agosto de 2020	710.0	1.31400	932.9	1.11260	789.9	143.0
14, del 1 al 30 septiembre de 2020	710.0	1.32370	939.8	1.11380	790.8	149.0
15, del 1 al 31 octubre de 2020	710.0	1.34640	955.9	1.11950	794.8	161.1
16, del 1 al 31 noviembre de 2020	710.0	1.29060	916.3	1.10330	783.3	133.0
17, del 1 al 31 diciembre de 2020	710.0	1.29640	920.4	1.10770	786.5	134.0
18, del 1 al 31 enero de 2021	710.0	1.54310	1,095.6	1.18290	839.8	255.7
19, del 1 al 28 febrero de 2021	710.0	1.55230	1,102.1	1.18760	843.2	258.9
20, del 1 al 31 marzo de 2021	710.0	1.56130	1,108.5	1.19010	845.0	263.6
21, del 1 al 30 abril de 2021	710.0	1.57230	1,116.3	1.19150	845.9	270.4
22, del 1 al 31 mayo de 2021	710.0	1.59190	1,130.2	1.19510	848.5	281.7
23, del 1 al 30 junio de 2021	710.0	1.51460	1,075.3	1.18190	839.1	236.2
				Subtotal CP 2021		2,286.6
				Total		3,285.4

FUENTE: Extinta Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, ahora Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Documentación proporcionada por la entidad fiscalizada.

Lo observado obedeció a que en la determinación de los factores de ajuste la empresa supervisora consideró para la actualización de los costos de mano de obra los incrementos al salario mínimo en lugar de tomar en cuenta los incrementos con base en la Unidad de

Medida y Actualización (UMA). Por lo anterior, se contravino el artículo 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y los artículos transitorios tercero y séptimo del Decreto por el que se declara reformadas y adicionadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de desindexación del salario mínimo.

En respuesta y como acción derivada de la notificación de resultados finales y observaciones preliminares del 9 de noviembre de 2022 con el oficio núm. DGAIFF-K-1676/2022, así como la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 24 de noviembre de 2022, formalizada con el acta núm. 003/CP2021, la Dirección de Control y Seguimiento de Auditorías de la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la SICT, con el oficio núm. 5.1.203.440 de fecha 8 de diciembre de 2022, remitió una copia del oficio núm. 4.3.0.2- 259/2022 del 7 de diciembre de 2022 mediante el cual presentó un informe pormenorizado elaborado por la residencia de obra del tramo III frentes 1, 2, 4, 5, 7 y 9, con el cual señaló que no existen pagos en exceso, toda vez que los ajustes de costos se llevaron a cabo de conformidad con la Ley en la Materia, con fundamento en la cláusula séptima del referido contrato, así como por los artículos 57 y 58, fracción II, de la LOPSRM, y 178, 181, 250, 252 y 253 de su reglamento, los cuales disponen que los ajustes de costos para los contratos de servicios se aplicarán a la plantilla del personal; asimismo, las dependencias y entidades podrán, dentro de sus contratos de supervisión, como costo indirecto los gastos operativos, los necesarios de alojamiento, alimentación y transporte.

Adicionalmente, la entidad fiscalizada indicó que, como parte de los requisitos solicitados y establecidos y en igualdad de circunstancias, los licitantes utilizaron para el cálculo del Factor de Salario Real (FSR) de la mano de obra, el salario mínimo general, tal y como se señaló en la convocatoria a la Licitación Pública Nacional núm. LO-009000988-E10-2017, el formato FSR y su guía de llenado; asimismo, se informó que el decreto de desindexación a que hace referencia la ASF no indica con precisión la fecha de publicación, su entrada en vigor, ni si dicho decreto se opone a la utilización de algún tabulador de salarios profesionales, y, finalmente, aclaró que hasta el 27 de septiembre de 2022 fue que se reformó el artículo 250 del RLOPSRM, en donde se modificó que las variaciones del UMA se aplicarán a la plantilla de personal para los ajustes de costos, quedando dicha publicación fuera del periodo contractual de la supervisión que finalizó el 31 de enero de 2022.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada, se determinó que subsiste el resultado, debido a que el 25 de enero de 2017 se publicó la convocatoria a la Licitación Pública Nacional núm. LO-009000988-E10-2017 que tuvo por objeto llevar a cabo el procedimiento de contratación para los servicios de supervisión; no obstante, el 27 de enero de 2016 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el “DECRETO por el que se declara reformadas y adicionadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de desindexación del salario mínimo” y que en sus artículos transitorios tercero y séptimo señalan lo siguiente:

*"A la fecha de entrada en vigor del presente Decreto, todas las menciones al salario mínimo como unidad de cuenta, índice, base, medida o referencia para determinar la cuantía de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, estatales, del Distrito Federal, así como en cualquier disposición jurídica que emane de todas las anteriores, se entenderán referidas a la Unidad de Medida y Actualización" y "Los contratos y convenios de cualquier naturaleza, vigentes a la fecha de entrada en vigor de este Decreto que utilicen el salario mínimo como referencia para cualquier efecto, no se modificarán por la Unidad de Medida y Actualización, salvo que las partes acuerden expresamente lo contrario. Lo anterior, sin perjuicio de que, a partir de la entrada en vigor de este Decreto, los contratantes puedan utilizar como índice o referencia a la Unidad de Medida y Actualización".*

Por lo anteriormente señalado, se tuvieron que haber considerado en la determinación de los factores de ajuste de costos los incrementos con base en la Unidad de Medida y Actualización y no los incrementos al salario mínimo, por lo que persiste el monto observado de 3,285.4 miles de pesos (integrado por 998.8 miles de pesos de 2020 y 2,286.6 miles de pesos de 2021).

En virtud de que el monto observado de 998.8 miles de pesos corresponde a un ejercicio distinto al de la cuenta pública en revisión, se hará del conocimiento de la instancia de control en la entidad fiscalizada para su actuación en el ámbito de su competencia.

#### 2021-0-09100-22-0308-06-002 Pliego de Observaciones

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 2,286,571.19 pesos (dos millones doscientos ochenta y seis mil quinientos setenta y un pesos 19/100 M.N.), por pagos en exceso autorizados por la residencia de obra, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación o reintegro, en las estimaciones de ajuste de costos núms. 13 a la 23, con períodos de ejecución comprendidos del 1 de agosto de 2020 al 30 de junio de 2021, debido a que en la determinación de los factores de ajuste la empresa supervisora consideró para la actualización de los costos de mano de obra los incrementos al salario mínimo en lugar de tomar en cuenta los incrementos con base en la Unidad de Medida y Actualización (UMA); recursos que se ejercieron con cargo al contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-07-17, que tiene por objeto la "Supervisión para la construcción de zapatas, pilas, columnas y cabezales, así como los movimientos de tierra necesarios para la conclusión de las secciones 1 y 9 del Viaducto Elevado (Tramo III) Observatorio-Santa Fe-Túnel, los cuales forman parte del proyecto integral de transporte de pasajeros Tren Interurbano México-Toluca", en incumplimiento del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y de los artículos transitorios tercero y séptimo del Decreto por el que se declara reformadas y adicionadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de desindexación del salario mínimo.

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

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

**4.** En la formalización del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-12-21 que tiene por objeto la “Construcción del Viaducto Atirantado Manantial CONAGUA del “Tren Interurbano México- Toluca” y que fue adjudicado mediante el procedimiento de licitación pública nacional núm. LO-009000988-E17-2021, en el cual se consideró el concepto núm. EP-LEAN-001 “Implementación y acompañamiento de Lean Construction para el proyecto de construcción de viaducto atirantado, en la Ciudad de México del Tren Interurbano México – Toluca…”, por un monto de 129.9 miles de pesos mensuales, el cual se refiere a un rubro de servicios que no debió considerarse como un concepto de obra y que además ya está incluido en el costo indirecto del contrato en el rubro “consultores, asesores y servicios” por un monto de 4,225.0 miles de pesos. Por lo anterior, la entidad fiscalizada contravino el Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 190, 211, párrafo primero, y 213, fracción III, inciso a.

En respuesta y como acción derivada de la notificación de resultados finales y observaciones preliminares del 9 de noviembre de 2022 con el oficio núm. DGAIFF-K-1676/2022, así como la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 24 de noviembre de 2022, formalizada con el acta núm. 003/CP2021, la Dirección de Control y Seguimiento de Auditorías de la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la SICT, con el oficio núm. 5.1.203.440 de fecha 8 de diciembre de 2022 remitió una copia del oficio núm. 4.3.0.2- 259/2022 del 7 de diciembre de 2022 mediante el cual presentó un informe pormenorizado elaborado por la residencia de obra del tramo III frentes 1, 2, 4, 5, 7 y 9, con el cual señaló que el concepto observado no se encuentra incluido en el rubro de los costos indirectos del contrato, debido a que dicho concepto consiste en la ejecución en la obra, así como trabajos especializados y profesionales que involucran y se especializan en el uso de la filosofía “Lean” compuesta por una metodología y técnicas que, al aplicarse al sector de la construcción permiten renovar los métodos de trabajo en edificación, reduciendo residuos (pérdidas), planificando de modo realista la obra, coordinando equipos, aumentando la calidad y logrando entregas de la obra en plazo, los trabajos incluyen la asesoría y asistencia técnica en campo para desarrollar, dar seguimiento y apoyar la planificación de obra con base en la filosofía Lean-Construction, por lo anterior, dichos trabajos, por la naturaleza y características especializadas que poseen, no se encuentran considerados en el rubro de “consultores, asesores y servicios”; asimismo, la entidad fiscalizada informó que el informe final entregado por la contratista para este concepto es el reporte mensual y el cual está conformado por cuatro o cinco reportes semanales, que incluyen un reporte de actividades semanal, observaciones sobre el avance del proyecto a la fecha, porcentajes del plan completado semanal, causas de no cumplimiento, actividades por realizar para la siguiente semana o el siguiente mes según corresponda y la planificación semanal, además se señaló de los beneficios que a la fecha se han obtenido con la implementación de la metodología en apoyo a la residencia de obra.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, se determinó que subsiste la observación, debido a que el concepto núm. EP-LEAN-001, "Implementación y acompañamiento de Lean Construction..." se refiere a un rubro de servicios que no debió considerarse como un concepto de obra, además de que no se proporcionó la documentación que acredite que las actividades del concepto observado no se encuentren incluidas en el costo indirecto del contrato en el rubro "consultores, asesores y servicios" por un monto de 4,225.0 miles de pesos, toda vez que, el artículo 211, párrafo primero, del RLOPSRM indica lo siguiente: "*El costo indirecto corresponde a los gastos generales necesarios para la ejecución de los trabajos no incluidos en los costos directos que realiza el contratista, tanto en sus oficinas centrales como en el sitio de los trabajos, y comprende entre otros: los gastos de administración, organización, dirección técnica, vigilancia, supervisión, construcción de instalaciones generales necesarias para realizar conceptos de trabajo, el transporte de maquinaria o equipo de construcción, imprevistos y, en su caso, prestaciones laborales y sociales correspondientes al personal directivo y administrativo*".

**2021-9-09112-22-0308-08-002      Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, formalizaron el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-12-21, que tiene por objeto la "Construcción del Viaducto Atirantado Manantial CONAGUA del "Tren Interurbano México- Toluca" considerando el concepto núm. EP-LEAN-001, "Implementación y acompañamiento de Lean Construction para el proyecto de construcción de viaducto atirantado, en la Ciudad de México del Tren Interurbano México - Toluca", por un monto de 129,858.62 pesos (ciento veintinueve mil ochocientos cincuenta y ocho pesos 62/100 M.N.) mensuales, el cual se refiere a un rubro de servicios que no debió considerarse como un concepto de obra y que ya está incluido en el costo indirecto del contrato en el rubro de "consultores, asesores y servicios" por un monto de 4,225,000.00 pesos (cuatro millones doscientos veinticinco mil pesos 00/100 M.N.), en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 190, 211, párrafo primero, y 213, fracción III, inciso a.

**5.** Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-1-043-14, que tiene por objeto los "Trabajos de construcción y obras complementarias del Tramo 3 para el viaducto elevado del Tren Interurbano Toluca-Valle de México; incluye dos estaciones de pasajeros: Santa Fe y Observatorio; y dos viaductos singulares: Santa Fe y Tacubaya", se observó que la entidad fiscalizada por conducto de su residencia de obra autorizó y la supervisión externa validó pagos en exceso con recursos del ejercicio fiscal de 2021 por un monto de 46,230.9 miles de pesos, el cual se desglosa en la siguiente tabla:

Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2021

CONCEPTOS OBSERVADOS

(Miles de Pesos)

Estimación y periodo de ejecución	Concepto y descripción	Unidad	CDMX			ASF		Diferencia (a)-(b)
			Cantidad	P.U. (Pesos)	Monto (a)	Cantidad	Monto (b)	
697 EXT del 1 al 31 de enero de 2016	EXT-FIAD-001, Fianza de anticipo de emisión	pza	1	3,903,576.52	3,903.6	0	0.0	3,903.6
	EXT-FIAD-002, Fianza de anticipo primera renovación	pza	1	4,242,802.31	4,242.8	0	0.0	4,242.8
	EXT-FIAD-003, Fianza de anticipo segunda renovación	pza	1	2,564,087.91	2,564.1	0	0.0	2,564.1
	EXT-FIAD-004, Fianza de cumplimiento	pza	1	14,049,396.98	14,049.4	0	0.0	14,049.4
	EXT-FIAD-005, Fianza de cumplimiento ambiental	pza	1	1,483,300.97	1,483.3	1	1,278.7	204.6*
724, EXT del 1 al 31 de marzo de 2019	EXT-FIAD-022, Fianza de anticipo	pza	1	4,795,964.41	4,795.9	0	0.00	4,795.9
	EXT-FIAD-023, Fianza de anticipo	pza	1	16,470,489.58	16,470.5	0	0.00	16,470.5
Total:				47,509.6		1,278.7	46,230.9	

FUENTE: La extinta Dirección General de Obras Públicas del entonces Gobierno del Distrito Federal, ahora Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte del Gobierno de la Ciudad de México. Documentación proporcionada por la entidad fiscalizada.

\* Correspondiente al pago duplicado del IVA.

Lo observado obedeció a que en el cálculo del costo indirecto la contratista incluyó el rubro de “Seguros y Fianzas” por un monto de 136,776.6 miles de pesos precisamente para los gastos señalados en la tabla anterior, además de que los conceptos no previstos en el catálogo original carecen de los dictámenes técnicos y de la documentación soporte que fundamente y justifique su procedencia, y, por último, se comprobó que en la fianza de cumplimiento ambiental se duplicó el monto del Impuesto al Valor Agregado (IVA). Por lo anterior, se contravino el Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, párrafo primero, 113, fracción VI y 187; el Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III, y la cláusula décima contractual.

En respuesta y como acción derivada de la notificación de resultados finales y observaciones preliminares del 9 de noviembre de 2022 con el oficio núm. DGAIFF-K-1675/2022, así como

de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 24 de noviembre de 2022, formalizada con el acta núm. 003/CP2021, la Dirección General de Armonización Contable y Rendición de Cuentas de la Subsecretaría de Egresos de la Secretaría de Administración y Finanzas del Gobierno de la Ciudad de México, con los oficios núms. SAF/SE/DGACyRC/3910/2022, SAF/SE/DGACyRC/4214/2022 y SAF/SE/DGACyRC/0268/2023 de fechas 23 de noviembre y 14 de diciembre de 2022, y 17 de enero de 2023, remitió una copia de los oficios núms. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DEPTI/DOCTIMT/STOCTIMT-A1-/113/2022, CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DEPTI/DOCTIMT/STOCTIMT-A1-/151/2022 y CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DEPTI/DOCTIMT/STOCTIMT-A1-/017/2023 de fechas 17 de noviembre y 9 de diciembre de 2022, y 16 de enero de 2023 mediante los cuales la Subdirección Técnica de Obra Civil del Tren Interurbano México-Toluca “A1” de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México informó que con el rubro de “Seguros y Fianzas” incluido en el costo indirecto del contrato la contratista cubrió los gastos que se generaron durante el periodo del 20 de diciembre de 2014 al 18 de diciembre de 2016, es decir durante el periodo contractual; sin embargo, derivado de las suspensiones de los trabajos del 21 de enero de 2015 al 16 de septiembre del 2017 y del 2 de septiembre de 2019 al 31 de agosto de 2020, se tuvo que prorrogar la ejecución 725 días naturales, ocasionando la renovación de las garantías de cumplimiento, anticipo y del seguro de responsabilidad civil, de conformidad con la cláusula décima contractual, por lo que el pago de la renovación de garantías y seguros no estaba incluida en el costo indirecto.

Por otra parte, por lo que respecta a la duplicidad del IVA de la fianza ambiental se informó que el pago fue realizado a costo directo provisional, es decir a costo directo de la prima, el cual no incluye dicho impuesto. Adicionalmente, se señaló que el 17 de junio de 2022, la contratista fue notificada sobre la terminación anticipada del contrato, lo que ocasionó que la contratista presentara la solicitud de conciliación del proceso de determinación del finiquito ante la Dirección General de Controversias y Sanciones en Contrataciones Públicas (DGCySCP) de la Secretaría de la Función Pública (SFP), con el escrito núm. DGOC/TMTT3/2969/24.06.2022 de fecha 24 de junio de 2022, en el que solicitó el reconocimiento del pago de fianzas y seguros, ya que no fue posible su conciliación con la DGOT de la SOBSE del Gobierno de la Ciudad de México; por lo que, la DGCySCP de la SFP, dio por aceptada esa solicitud, con el expediente núm. CONC/214/2022, en el que las partes acordaron que el proceso de conciliación se realice ante la intervención de una tercera facultada para determinar créditos a favor y en contra y se considere su resolución a través de un peritaje; asimismo, se informó que particularmente, con el presente resultado, aun cuando, con los elementos proporcionados por la unidad administrativa no sean suficientes para dar por atendida a la observación, la misma estará considerada para la aplicación de la deductiva por el monto observado; y remitió una copia en archivo digital del oficio de aviso de terminación anticipada del contrato núm. SOBSE/SI/DGOT/1402/2022 del 17 de junio de 2022, del acta circunstanciada del estado en que se encuentran los frentes de trabajo del 21 de junio de 2022, de la primera y segunda acta del expediente CONC/214/2022 de fechas del 18 de junio y 2 de agosto de 2022 y de la minuta de trabajo con la cual se señalan los compromisos fincados con la SFP.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, se considera que subsiste la observación, toda vez que, en el punto núm. 3, inciso a) Anticipos de la convocatoria, se indicó que *"La fianza para garantizar el anticipo otorgado, solamente se liberará cuando "El Contratista" haya amortizado totalmente el anticipo otorgado..."* y con respecto a la fianza de cumplimiento, en el punto núm. 1, inciso d), del Capítulo núm. XI "Garantías y Pólizas de Seguro", se señala que *"la fianza permanecerá vigente durante el cumplimiento de la obligación... y continuará vigente en caso de que se otorgue prórroga al cumplimiento del Contrato..."*, además de que no se hizo entrega de los dictámenes técnicos y documentación soporte que fundamentalmente y justifique la procedencia de los precios unitarios no previstos en el catálogo original; asimismo, la fianza de cumplimiento ambiental fue considerada con el IVA para el análisis del precio unitario, aun cuando en el pago de la estimación se consideró nuevamente dicho impuesto. Adicionalmente, por lo que respecta a que se tuvieron que renovar las garantías de cumplimiento, anticipo y del seguro de responsabilidad civil por las suspensiones que se presentaron durante la ejecución de los trabajos, se aclara que, las vigencias de las fianzas observadas se encuentran dentro del periodo contractual.

Por otra parte, el Gobierno de la Ciudad de México informó que, con el expediente núm. CONC/214/2022, se acordó que el proceso de conciliación se realice ante la intervención de una tercería facultada para determinar créditos a favor y en contra y se considere su resolución a través de un peritaje; sin embargo, no proporcionó el resultado final de dicha conciliación ni su resolución correspondiente, además de que no se remitió la documentación que acredite la deductiva por el monto observado, por lo anteriormente señalado, persiste el monto de 46,230.9 miles de pesos.

#### 2021-A-09000-22-0308-06-001 Pliego de Observaciones

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal y/o al patrimonio del Gobierno de la Ciudad de México por un monto de 46,230,910.95 pesos (cuarenta y seis millones doscientos treinta mil novecientos diez pesos 95/100 M.N.), por pagos en exceso autorizados por la residencia de obra y validados por la supervisión externa, más los intereses generados desde su fecha de pago hasta la de su recuperación o reintegro, y que se integra por siete conceptos no previstos en el catálogo original de la manera siguiente: 3,903,576.52 pesos en el núm. EXT-FIAD-001 "Fianza de anticipo de emisión"; 4,242,802.31 pesos en el núm. EXT-FIAD-002 "Fianza de anticipo primera renovación"; 2,564,087.91 pesos en el núm. EXT-FIAD-003 "Fianza de anticipo segunda renovación"; 14,049,396.98 pesos en el núm. EXT-FIAD-004 "Fianza de cumplimiento"; 204,593.24 pesos en el núm. EXT-FIAD-005 "Fianza de cumplimiento ambiental"; 4,795,964.41 pesos en el núm. EXT-FIAD-022 "Fianza de anticipo"; y 16,470,489.58 pesos en el núm. EXT-FIAD-023 "Fianza de anticipo", en las estimaciones núms. 697 EXT y 724 EXT, con periodos del 1 al 31 de enero de 2016 y del 1 al 31 de marzo de 2019, debido a que en el cálculo del costo indirecto la contratista incluyó el rubro de "Seguros y Fianzas" por un monto de 136,776,641.54 pesos precisamente para los gastos señalados en la tabla anterior, además de que los conceptos no previstos en el catálogo original carecen de los dictámenes técnicos y de la documentación soporte que fundamentalmente y justifique su procedencia, y por

último, se comprobó que en la fianza de cumplimiento ambiental se duplicó el monto del Impuesto al Valor Agregado; recursos que se ejercieron con cargo al contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-1-043-14, que tiene por objeto los "Trabajos de construcción y obras complementarias del Tramo 3 para el viaducto elevado del Tren Interurbano Toluca-Valle de México; incluye dos estaciones de pasajeros: Santa Fe y Observatorio; y dos viaductos singulares: Santa Fe y Tacubaya", en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, párrafo primero, 113, fracción VI, y 187; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III; y de la cláusula décima del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-1-043-14.

### Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

**6.** En la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOT-AD-F-1-001-2021, que tiene por objeto los "Trabajos de transporte y montaje de elementos prefabricados, obra civil, mitigación de impacto ambiental, inducida y complementaria por ejecutar sobre los viaductos prefabricados, del Tren Interurbano Toluca-Valle de México tramo 3, del cadenaamiento 41+150 (salida del portal Oriente del túnel) al cadenaamiento 57+792 (estación observatorio del metro LI)", se observó que la entidad fiscalizada por conducto de su residencia de obra autorizó y la supervisión externa validó pagos en exceso con recursos del ejercicio fiscal de 2021 por un monto de 13,538.8 miles de pesos; el cual se desglosa en la siguiente tabla:

#### CONCEPTOS OBSERVADOS

(Miles de Pesos)

Estimación y periodo de ejecución	Concepto y descripción del concepto	Unid ad	CDMX			ASF			Diferencia (a)-(b)
			Can-tidad	Precio Unitario (Pesos)	Monto pagado (a)	Can-tidad	Precio Unitario (Pesos)	Monto (b)	
1 a la 5, 7, 16 Adicional, 24 y 29, del 19 de mayo al 15 de octubre de 2021	TRAB002-TM, Transporte y montaje de trabe vía doble de 2.40 X 3.60 X 40.00m.	pza	1	1,008,170.45	1,008.2	1	853,260.33	853.3	154.9
					1,008.2		882,217.23	882.2	126.0
					1,008.2		868,737.30	868.7	139.4
					1,008.2		853,759.56	853.8	154.4
					1,008.2		848,767.00	848.8	159.4
					1,008.2		851,762.53	851.7	156.4
					1,008.2		879,221.70	879.2	129.0
					1,008.2		856,255.86	856.3	151.9
					1,008.2		837,284.06	837.3	170.9
					1,008.2		847,269.22	847.3	160.9
					1,008.2		896,196.47	896.2	112.0
					1,008.2		869,236.54	869.2	138.9
					1,008.2		875,227.65	875.2	132.9
					1,008.2		875,227.65	875.2	132.9
					1,008.2		877,723.92	877.7	130.5
					1,008.2		877,524.24	877.5	130.7
					1,008.2		884,513.83	884.5	123.7
					1,008.2		850,264.77	850.3	157.9
					1,008.2		842,276.64	842.3	165.9
					1,008.2		849,765.50	849.8	158.4
					1,008.2		891,203.89	891.2	117.0
					1,008.2		858,252.89	858.3	149.9

**Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2021**

---

Estimación y periodo de ejecución	Concepto y descripción del concepto	Unid ad	CDMX			ASF			Diferencia (a)-(b)
			Cantid ad	Precio Unitario (Pesos)	Monto pagado (a)	Cantid ad	Precio Unitario (Pesos)	Monto (b)	
					1,008.2		836,884.67	836.9	171.3
					1,008.2		869,236.54	869.2	138.9
					1,008.2		893,700.16	893.7	114.5
					1,008.2		875,227.65	875.2	132.9
					1,008.2		896,196.47	896.2	112.0
					1,008.2		863,245.45	863.2	144.9
					1,008.2		843,275.17	843.3	164.9
					1,008.2		833,290.02	833.3	174.9
					1,008.2		829,295.95	829.3	178.9
					1,008.2		866,740.24	866.7	141.4
					1,008.2		849,765.50	849.8	158.4
					1,008.2		858,252.89	858.3	149.9
					1,008.2		857,254.37	857.3	150.9
					1,008.2		858,252.89	858.3	149.9
					1,008.2		861,248.44	861.2	146.9
					1,008.2		836,085.84	836.1	172.1
					1,008.2		843,574.69	843.6	164.6
					1,008.2		857,553.92	857.6	150.6
					1,008.2		837,084.37	837.1	171.1
					1,008.2		861,048.72	861.0	147.1
					1,008.2		899,195.33	899.2	109.0
					1,008.2		872,331.94	872.3	135.8
					1,008.2		899,195.33	899.2	109.0
					1,008.2		856,355.70	856.3	151.8
					1,008.2		872,831.20	872.8	135.3
					1,008.2		862,846.05	862.8	145.3
					1,008.2		899,195.33	899.2	109.0
							49,400.4	42,315.1	7,085.2
8, 21 y 29, del 16 de julio al 5 de octubre de 2021	TRAB005-TM, Transporte y montaje de trabe vía doble de 2.40 X 3.60 X 30.00m.	pza	1	1,008,028.98	1,008.0	1	629,592.94	629.6	378.4
					1,008.0		647,066.95	647.1	361.0
					1,008.0		648,864.27	648.8	359.2
					1,008.0		631,390.27	631.4	376.6
					1,008.0		650,561.74	650.6	357.5
					1,008.0		645,169.78	645.2	362.9
					1,008.0		647,566.21	647.6	360.5
					1,008.0		635,584.03	635.6	372.4
					1,008.0		661,545.43	661.5	346.5
					1,008.0		637,181.65	637.2	370.8
					1,008.0		678,120.77	678.1	329.9
					1,008.0		722,055.44	722.0	286.0
							12,096.4	7,834.7	4,261.7
7, 8 y 16 Adicional, del 1 de julio al 31 de agosto de 2021	TRAB006-TM, Transporte y montaje de trabe vía doble de 2.40 X 3.60 X 34.80m.	pza	1	1,008,036.68	1,008.0	1	772,820.53	772.8	235.2
					1,008.0		773,802.12	773.8	234.2
					1,008.0		783,127.18	783.2	224.9
					1,008.0		761,532.30	761.5	246.5
							4,032.2	3,091.3	940.9
3 del 1 al 7 de junio de 2021	TRAB008-TM, Transporte y montaje de trabe vía doble de 2.40 X 3.60 X 32.00m.	pza	1	1,007,917.67	1,007.9	1	706,785.40	706.8	301.1
					1,007.9		713,319.00	713.3	294.6
					1,007.9		658,889.15	658.9	349.1
					1,007.9		701,608.81	701.6	306.3
							4,031.7	2,780.6	1,251.1
	Total:				69,560.5			56,021.7	13,538.8

FUENTE: La extinta Dirección General de Obras Públicas del entonces Gobierno del Distrito Federal, ahora Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte del Gobierno de la Ciudad de México. Documentación proporcionada por la entidad fiscalizada.

Lo observado obedeció a que en la integración de los precios unitarios la contratista consideró 17.82, 35.65 y 53.47 horas para el uso de “Plataformas Goldhofer de 24 Líneas”, “Camioneta Piloto” y “Tractocamión de Tiro para Modular Hid de 400 hp”, respectivamente, así como un peso por trabe de 179.20 ton.; sin embargo, con los reportes de traslado y de montaje elaborados por la contratista y validados por la supervisión externa, se constataron rendimientos menores de 8.00, 4.50 y 19.00 horas para las plataformas, camionetas y tractocamiones, así como los pesos reales por trabe de 125.00 a 178.00 ton., por lo que, al recalcular los precios unitarios con los datos correctos, resulta el monto observado. Por lo anterior, se contravino el Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 100, párrafo primero, 113, fracción VI, y 115, fracción XIII; el Reglamento de la Ley Federal del Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracciones I y III, y la cláusula novena contractual.

En respuesta y como acción derivada de la notificación de resultados finales y observaciones preliminares del 9 de noviembre de 2022 con el oficio núm. DGAIFF-K-1675/2022, así como la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 24 de noviembre de 2022, formalizada con el acta núm. 003/CP2021, la Dirección General de Armonización Contable y Rendición de Cuentas de la Subsecretaría de Egresos de la Secretaría de Administración y Finanzas del Gobierno de la Ciudad de México, con los oficios núms. SAF/SE/DGACyRC/3910/2022, SAF/SE/DGACyRC/4197/2022 de fechas 23 de noviembre y 13 de diciembre de 2022 remitió copia de los oficios núms. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DEPTI/DTMP/189/2022 y CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DEPTI/DTMP/263/2022 del 18 de noviembre y 9 de diciembre de 2022 con los cuales el Director Técnico de Montajes y Prefabricados de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México manifestó no estar de acuerdo con la observación; sin embargo, con el oficio núm. SAF/SE/DGACyRC/0253/2023 de fecha 16 de enero de 2023 remitió copia del oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DOT/DEPTI/DTMP/024/2023 de la misma fecha, mediante el cual el Director Técnico de Montajes y Prefabricados de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México señaló que los reportes observados por el órgano fiscalizador tienen como propósito documentar la trazabilidad, con fines de control de calidad para el traslado de los elementos estructurales prefabricados, no obstante, no reflejan la totalidad de los tiempos que realmente se utilizan los equipos; asimismo, proporcionó copia del ciclo de los movimientos totales. Adicionalmente, por lo que respecta a la discrepancia en el tonelaje reportado con el considerado en los precios unitarios de los conceptos de obra, informó que no se cuenta con los elementos necesarios para justificar un importe de 5,106.4 miles de pesos, por lo que se aplicará la deductiva correspondiente por el importe señalado más los intereses generados con base al artículo 55, párrafo segundo, de la LOPSRM y del segundo párrafo de la cláusula décima segunda del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOT-AD-F-1-001-2021 y proporcionó copia de la tabla resumen en la ejecución del transporte y montaje de trabes con los pesos documentados.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, se determinó que se atiende parcialmente el resultado, debido a que se remitió una copia del ciclo de los movimientos totales con los

cuales se acreditaron 17.82, 35.65 y 53.47 horas para el uso de "Plataformas Goldhofer de 24 Líneas", "Camioneta Piloto" y "Tractocamión de Tiro para Modular Hid de 400 hp", respectivamente, considerados en los análisis de los precios unitarios de los conceptos de catálogo núms. TRAB002-TM, TRAB005-TM, TRAB006-TM y TRAB008-TM, por lo que se justificó un monto de 6,075.1 miles de pesos. Por lo que se refiere a la diferencia de pesos en los elementos prefabricados, se aclara que se remitió una copia de la tabla resumen en la ejecución del transporte y montaje de tráves con los pesos documentados y validados por la residencia de obra, con los cuales se acreditaron pesos por tráve de 125.00 a 132.00 ton., con lo que se justificó un monto de 2,357.3 miles de pesos; sin embargo, aun y cuando se señaló que se aplicaría la deductiva a la contratista por haber considerado un peso de 179.20 ton. en los análisis de los precios unitarios de los conceptos observados, no remitió una copia de la documentación que lo acredite, por lo que persiste un monto de 5,106.4 miles de pesos.

#### 2021-A-09000-22-0308-03-001 **Solicitud de Aclaración**

Para que el Gobierno de la Ciudad de México aclare y proporcione la documentación adicional justificativa y comprobatoria de 5,106,368.19 pesos (cinco millones ciento seis mil trescientos sesenta y ocho pesos 19/100 M.N.), por concepto de los pagos en exceso autorizados por la residencia de obra y validados por la supervisión externa, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación o reintegro, que se integra por cuatro conceptos del catálogo original de la manera siguiente: 351,423.31 pesos en el núm. TRAB002-TM, "Transporte y montaje de tráve vía doble de 2.40 X 3.60 X 40.00 m"; 3,175,798.77 pesos en el núm. TRAB005-TM, "Transporte y montaje de tráve vía doble de 2.40 X 3.60 X 30.00 m"; 655,399.98 pesos en el núm. TRAB006-TM, "Transporte y montaje de tráve vía doble de 2.40 X 3.60 X 34.80 m", y 923,746.13 pesos en el núm. TRAB008-TM, "Transporte y montaje de tráve vía doble de 2.40 X 3.60 X 32.00 m", en las estimaciones núms. de la 1 a la 5, 7, 8, 16 Adicional, 21, 24 y 29, con periodo de ejecución del 19 de mayo al 15 de octubre de 2021, debido a que en la integración de los precios unitarios la contratista consideró un peso por tráve de 179.20 ton.; sin embargo, con la tabla resumen en la ejecución del transporte y montaje de tráves con los pesos documentados y validados por la residencia de obra, se constataron pesos reales por tráve de 132.00 a 178.00 ton., por lo que, al recalcular los precios unitarios con los datos correctos resulta el monto observado.

**7.** En la revisión del contrato de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-5-057-15, que tiene por objeto los "Servicios relacionados con la obra pública para la supervisión de los trabajos de construcción y obras complementarias del Tramo 3 para el viaducto elevado del Tren Interurbano Toluca-Valle de México", se observó que la entidad fiscalizada por conducto de su residencia de obra autorizó pagos en exceso por un monto de 32,756.2 miles de pesos; de los cuales 17,813.3 miles de pesos corresponden a recursos del ejercicio fiscal de 2020 pagados en las estimaciones núms. 46 a la 77 con periodo de ejecución del 1 de enero de 2017 al 31 de julio de 2019; y 14,942.9 miles de pesos se pagaron con recursos del ejercicio fiscal de 2021

en las estimaciones núms. 83 a la 112 con periodo de ejecución del 1 de agosto de 2019 al 31 de agosto de 2021, como se indica en la siguiente tabla:

**MONTOS DETERMINADOS DE AJUSTE DE COSTOS**  
(Miles de Pesos)

Número de estimación y periodo de ejecución	SICT			ASF		Diferencia h=c-f
	Monto estimación (a)	Factor (b)	Monto c = a*b	Factor determinado (d)	Monto f=a*d	
46, del 1 al 31 enero 2017	3,767.8	0.1377	518.8	0.04205	158.4	360.4
47, del 1 al 28 febrero 2017	3,510.2	0.1377	483.3	0.07697	270.2	213.2
48, del 1 al 31 marzo 2017	4,158.5	0.1379	573.5	0.07696	320.0	253.4
49, del 1 al 30 abril 2017	4,141.0	0.1380	571.5	0.07696	318.7	252.8
50, del 1 al 31 mayo 2017	4,332.5	0.1379	597.4	0.07696	333.4	264.0
51, del 1 al 30 junio 2017	4,171.3	0.1377	574.4	0.07696	321.0	253.4
52, del 1 al 31 julio 2017	4,213.6	0.1379	581.1	0.07696	324.3	256.8
53, del 1 al 31 agosto 2017	4,375.7	0.1381	604.3	0.07695	336.7	267.6
54, del 1 al 30 septiembre 2017	4,781.4	0.1382	660.8	0.07695	367.9	292.9
55, del 1 al 31 octubre 2017	5,043.0	0.1382	697.0	0.07695	388.1	308.9
56, del 1 al 30 noviembre 2017	4,968.5	0.1382	686.6	0.07694	382.3	304.4
57, del 1 al 31 diciembre 2017	4,968.5	0.2421	1,202.9	0.07694	382.3	820.6
58, del 1 al 31 enero 2018	, 5,675.7	0.2421	1,374.1	0.14974	849.9	524.2
59, del 1 al 28 febrero 2018	5,020.8	0.2421	1,215.5	0.14973	751.8	463.8
60, del 1 al 31 marzo 2018	5,844.9	0.2421	1,415.0	0.14971	875.0	540.0
61, del 1 al 30 abril 2018	5,887.9	0.2421	1,425.5	0.14969	881.4	544.1
62, del 1 al 31 mayo 2018	6,295.4	0.2421	1,524.1	0.14967	942.2	581.9
63, del 1 al 30 junio 2018	6,437.4	0.2421	1,558.5	0.14979	964.3	594.2
64, del 1 al 31 julio 2018	6,724.2	0.2421	1,627.9	0.14972	1,006.8	621.2
65, del 1 al 07 agosto 2018	1,513.1	0.2421	366.3	0.14972	226.5	139.8
66, del 8 al 31 agosto 2018	5,295.8	0.2421	1,282.1	0.14971	792.8	489.3
67, del 1 al 30 septiembre 2018	6,240.5	0.2421	1,510.8	0.1497	934.2	576.6
68, del 1 al 31 octubre 2018	5,998.9	0.2421	1,452.3	0.14969	898.0	554.4
69, del 1 al 30 noviembre 2018	4,888.5	0.2421	1,183.5	0.14967	731.7	451.8
70, del 1 al 31 diciembre 2018	4,692.9	0.2421	1,136.2	0.14966	702.3	433.8
71, del 1 al 31 enero 2019	5,380.4	0.4653	2,503.5	0.20503	1,103.2	1,400.4
72, del 1 al 28	4,759.6	0.4653	2,214.7	0.20501	975.8	1,238.9

**Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2021**

---

Número de estimación y periodo de ejecución	Monto estimación (a)	SICT		ASF		Diferencia h=c-f
		Factor (b)	Monto c = a*b	Factor determinado (d)	Monto f=a*d	
febrero 2019						
73, del 1 al 31	5,060.9	0.4652	2,354.3	0.20502	1,037.6	1,316.7
marzo 2019						
74, del 1 al 30	4,238.4	0.4653	1,972.1	0.20502	868.9	1,103.1
abril 201						
75, del 1 al 31	3,549.1	0.4644	1,648.2	0.20502	727.6	920.5
mayo 2019						
76, del 1 al 30	2,725.9	0.4646	1,266.5	0.20501	558.8	707.6
junio 2019						
77, del 1 al 31	2,935.9	0.46476	1,364.5	0.20499	601.8	762.6
julio 2019						
Subtotal C.P. 2020			38,147.2		20,333.9	17,813.3
83, del 1 al 31 de agosto de 2019	1,956.8	0.46474	909.4	0.20497	401.1	508.3
84, del 1 al 30 de septiembre de 2019	1,254.4	0.46483	583.1	0.20496	257.1	326.0
85, del 1 al 31 de octubre de 2019	1,411.3	0.46507	656.3	0.20495	289.2	367.1
86, del 1 al 31 de noviembre de 2019	1,589.3	0.46533	739.6	0.20493	325.7	413.9
87, del 1 al 31 de diciembre de 2019	1,144.3	0.46533	532.5	0.20492	234.5	298.0
102, del 1 al 09 de noviembre de 2020	345.7	0.7510	259.6	0.23821	82.3	177.2
103, del 10 al 30 de noviembre de 2020	839.4	0.7510	630.4	0.23819	199.9	430.5
104, del 1 al 31 de diciembre de 2020	1,283.8	0.7518	965.2	0.23815	305.8	659.4
105, del 1 al 31 de enero de 2021	1,354.3	1.0102	1,368.1	0.27696	375.1	993.0
106, del 1 al 28 de febrero de 2021	1,246.0	1.0095	1,257.8	0.27692	345.0	912.8
107, del 1 al 31 de marzo de 2021	959.2	1.0090	967.8	0.27688	265.6	702.2
108, del 1 al 30 de abril de 2021	1,460.6	1.0086	1,473.2	0.27681	404.3	1,068.9
109, del 1 al 31 de mayo de 2021	2,542.9	1.0118	2,572.9	0.27669	703.6	1,869.3
110, del 1 al 30 de junio de 2021	2,663.2	1.0156	2,704.7	0.27653	736.5	1,968.3
111, del 1 al 31 de julio de 2021	2,979.5	1.0064	2,998.6	0.27632	823.3	2,175.3
112, del 1 al 31 de agosto de 2021	2,839.7	1.0060	2,856.7	0.27609	784.0	2,072.7
Subtotal C.P. 2021			21,475.9		6,533.0	14,942.9
Total			59,623.1		26,866.9	32,756.2

FUENTE: La extinta Dirección General de Obras Públicas del entonces Gobierno del Distrito Federal, ahora Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte del Gobierno de la Ciudad de México. Documentación proporcionada por la entidad fiscalizada.

Lo observado obedeció a que en la determinación de los factores de ajuste la empresa supervisora consideró para la actualización de los costos de mano de obra los incrementos al salario mínimo en lugar de tomar en cuenta los incrementos con base en la Unidad de Medida y Actualización (UMA); cabe señalar que con el procedimiento seguido por el Gobierno de la Ciudad de México los montos pagados por concepto de actualización rebasaron el 100.0% en las estimaciones del 1 de enero al 31 de agosto de 2021. Por lo anterior, se contravino el artículo 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y los artículos transitorios tercero y séptimo del Decreto por el que se declara reformadas y adicionadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de desindexación del salario mínimo.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 24 de noviembre de 2022, formalizada con el acta núm. 003/CP2021, la Coordinación de Control Documental y Atención a Auditorías de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México mediante el oficio núm. CDMX/SOBSE/CCDAA/2201/2022 del 12 de diciembre de 2022, proporcionó copia del oficio núm. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DEPAYRL12/0172/2022 del 9 de diciembre de 2022, con el cual el Director Ejecutivo del Proyecto de Ampliación, Rehabilitación y Reforzamiento de la Línea 12 del Metro y Líneas Adicionales de la DGOT de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México señaló que el proceso para el trámite y pago de las estimaciones de ajuste de costos se realizó de conformidad con lo indicado en el artículo 56, párrafo tercero, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas (LOPSRM); asimismo, informó que se entregó a la Dirección de Ingeniería de Costos y Contratos de Construcción de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México (DICCCOT) los análisis de ajuste de costos con la documentación soporte con la cual llevó a cabo la revisión y emisión de los factores correspondientes, por lo que, posteriormente la empresa de supervisión externa presentó las estimaciones de ajuste de costos observadas, además, la entidad fiscalizada indicó que la DICCCOT en ningún momento manifestó que los análisis de ajuste de costos presentados por la empresa de supervisión externa debían de haberse calculado con la Unidad de Medida y Actualización (UMA).

Por otra parte, remitió copia de los oficios núms. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DEPAYRL12/0162/2022 y CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DEPAYRL12/0168/2022 del 6 y 8 de diciembre de 2022, con los cuales el Director Ejecutivo del Proyecto de Ampliación, Rehabilitación y Reforzamiento de la Línea 12 del Metro y Líneas Adicionales de la DGOT de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México solicitó a la DICCCOT que se lleven a cabo los análisis de los factores de ajuste de costos conforme a la Unidad de Medida y Actualización (UMA) con el propósito de realizar el pronunciamiento necesario a la supervisión externa con respecto a lo que señala la Auditoría Superior de la Federación; y por último, señaló que la residencia de servicios solicitará a la empresa de supervisión externa el reintegro del importe observado, los cuales deberán ser deducidos en las siguientes estimaciones o devuelto con cheque a favor de la Tesorería de la Federación.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, se determinó que subsiste la observación, toda vez que, aun y cuando se señaló que se aplicaría la deductiva por el importe observado, no remitió una copia de la documentación que lo acredite, por lo anterior, persiste el monto de 32,756.2 miles de pesos (integrado por 17,813.3 miles de pesos de 2020 y 14,942.9 miles de pesos de 2021).

En virtud de que el monto observado de 17,813.3 miles de pesos corresponde a un ejercicio distinto al de la cuenta pública en revisión, se hará del conocimiento de la instancia de control en la entidad fiscalizada para su actuación en el ámbito de su competencia.

#### 2021-A-09000-22-0308-03-002 **Solicitud de Aclaración**

Para que el Gobierno de la Ciudad de México aclare y proporcione la documentación adicional justificativa y comprobatoria de 14,942,912.42 pesos (catorce millones novecientos cuarenta y dos mil novecientos doce pesos 42/100 M.N.), por concepto de los pagos en exceso autorizados por la residencia de obra, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación o reintegro, en las estimaciones núms. 83 a la 112 con periodo de ejecución del 1 de agosto de 2019 al 31 de agosto de 2021, debido a que en la determinación de los factores de ajuste la empresa supervisora consideró para la actualización de los costos de mano de obra los incrementos al salario mínimo en lugar de tomar en cuenta los incrementos con base en la Unidad de Medida y Actualización (UMA); cabe señalar que con el procedimiento seguido por el Gobierno de la Ciudad de México los montos pagados por concepto de actualización rebasaron el 100.0% en las estimaciones del 1 de enero al 31 de agosto de 2021.

**8.** En la revisión al Convenio Específico para la Asesoría Técnica núm. DGOT-STC-01-2021, se observó que el Gobierno de la Ciudad de México por medio de la Dirección de Obra Civil autorizó pagos en exceso con recursos del ejercicio fiscal de 2021 por un importe de 32,327.6 miles de pesos, en el informe núm. 1, con un periodo de ejecución del 1 de enero al 31 de marzo de 2021, debido a que no se encuentra debidamente soportado con la documentación comprobatoria de la ejecución de los servicios y no cumple además con los requisitos establecidos en el convenio específico de asesoría en el sentido de la elaboración y autorización de dichos informes por parte de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México; asimismo, el informe “3\_BIM” contiene observaciones y comentarios sin que se compruebe que fueron aceptadas y atendidas por parte del Sistema de Transporte Colectivo (STC).

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 24 de noviembre de 2022, formalizada con el acta núm. 003/CP2021, la Coordinación de Control Documental y Atención a Auditorías de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México y la Dirección General de Armonización Contable y Rendición de Cuentas de la Subsecretaría de Egresos de la Secretaría de Administración y Finanzas del Gobierno de la Ciudad de México mediante los oficios núms. CDMX/SOBSE/CCDAA/2201/2022 y SAF/SE/DGACyRC/0247/2023 de fechas 12

de diciembre de 2022 y 16 de enero de 2023 remitieron copia de los oficios núms. CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DEPAYRL12/0172/2022 y CDMX/SOBSE/SI/DGOT/DEPAYRL12/013/2023 de fechas del 9 de diciembre de 2022 y del 13 de enero de 2023, con los cuales el Director Ejecutivo del Proyecto de Ampliación, Rehabilitación y Reforzamiento de la Línea 12 del Metro y Líneas Adicionales de la DGOT de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México informó que el personal del STC hizo entrega del primer entregable trimestral mediante el oficio núm. GOM/0628/2021 del 5 de abril de 2021 y remitió de forma electrónica los siguientes documentos: informe de normatividad, informe de levantamiento, informe de la aplicación de la metodología BIM, informe de estudios y análisis de movilidad, informe de proyecto arquitectónico, informe de ingenierías, términos de referencia del edificio de interconexión y planos, cortes y fachadas del anteproyecto arquitectónico del edificio de interconexión en formato editable debidamente autorizados por la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México; asimismo, se señaló que en ningún punto del convenio específico se indica un parámetro para el cumplimiento o no cumplimiento del informe, por lo que no se puede considerar como pago en exceso.

Adicionalmente, por lo que se refiere a que, el informe “3\_BIM” contiene observaciones y comentarios sin que se compruebe que fueron aceptadas y atendidas por parte del STC el Gobierno de la Ciudad de México informó que únicamente se presentan cambios en el propio formato del informe y no de fondo y contenido como asume el personal auditor, ya que como se puede observar en su mayoría dichos comentarios aluden a cambios en viñetas, tipo de fuente, grosor de letra y tabulaciones.

Sobre el particular, una vez revisada y analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, se determinó que se atiende el resultado, debido a que se remitió una copia de forma electrónica de los siguientes documentos: informe de normatividad, informe de levantamiento, informe de la aplicación de la metodología BIM, informe de estudios y análisis de movilidad, informe de proyecto arquitectónico, informe de ingenierías, términos de referencia del edificio de interconexión y planos, cortes y fachadas del anteproyecto arquitectónico del edificio de interconexión en formato editable, los cuales incluyen la autorización por parte de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno de la Ciudad de México como se indicó en la cláusula segunda, párrafo segundo, de dicho convenio específico y acreditó que los observaciones y comentarios del informe “3\_BIM” sólo se refieren a cambios en el formato del informe y no de fondo y contenido, por lo que se atiende el importe observado de 32,327.6 miles de pesos.

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

Se determinaron 72,748,149.41 pesos pendientes por aclarar.

#### ***Buen Gobierno***

Impacto de lo observado por la ASF para buen gobierno: Controles internos.

### ***Resumen de Resultados, Observaciones y Acciones***

Se determinaron 8 resultados, de los cuales, uno fue solventado por la entidad fiscalizada antes de la emisión de este Informe. Los 7 restantes generaron:

2 Solicitudes de Aclaración, 2 Promociones de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria y 3 Pliegos de Observaciones.

Adicionalmente, en el transcurso de la auditoría se emitió(eron) oficio(s) para solicitar la intervención del Órgano Interno de Control y de la(s) autoridad(es) recaudatoria(s) con motivo de 2 irregularidad(es) detectada(s).

#### **Consideraciones para el seguimiento**

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

En tal virtud, las recomendaciones y acciones que se presentan en este informe de auditoría se encuentran sujetas al proceso de seguimiento, por lo que, debido a la información y consideraciones que en su caso proporcione la entidad fiscalizada podrán atenderse o no, solventarse o generar la acción superveniente que corresponda de conformidad con el marco jurídico que regule la materia.

#### ***Dictamen***

El presente dictamen se emite el 8 de febrero de 2023, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría, la cual se practicó sobre la información proporcionada por las entidades fiscalizadas y de cuya veracidad es responsable. Con base en los resultados obtenidos en la auditoría practicada, cuyo objetivo fue fiscalizar y verificar la gestión financiera de los recursos federales canalizados al proyecto “Tren Interurbano México-Toluca, Primera Etapa” y, específicamente, a los “Trabajos de Construcción y Obras Complementarias del Tramo 3 del Tren Interurbano México-Toluca, en la Ciudad de México”, a fin de comprobar que las inversiones físicas se planearon, programaron, presupuestaron, contrataron, ejecutaron y pagaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables y particularmente, respecto de la muestra revisada que se establece en el apartado relativo al alcance, se concluye que, en términos generales, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y el Gobierno de la Ciudad de México cumplieron las disposiciones legales y normativas aplicables en la materia, excepto por los aspectos observados siguientes:

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

- Dos conceptos no previstos en el catálogo original referentes a la elaboración de proyectos ejecutivos e ingeniería básica están fuera del objeto del contrato núm. DGDFM-05-17, además de que los planos proporcionados no están debidamente validados y aprobados por las autoridades responsables de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a nivel central (DGDFM).
- En la formalización del contrato núm. DGDFM-12-21, adjudicado por Licitación Pública Nacional se consideró el concepto núm. 213 denominado "... Lean Construction para el proyecto..." (software de ruta crítica) por un monto de 129.9 miles de pesos mensuales, el cual se refiere a un rubro de servicios que no debió considerarse como un concepto de obra y que además ya está incluido en el costo indirecto del contrato, en el rubro "consultores, asesores y servicios" por un monto de 4,225.0 miles de pesos.
- Se autorizaron pagos en exceso por un monto de 4,181.4 miles de pesos en el concepto no previsto en el catálogo original núm. EXT-079, "Seguridad armada con 4 elementos de 24x24 hrs..." del contrato núm. DGDFM-05-17, debido a que no se acreditó con la documentación soporte la realización del servicio; tales como facturas o comprobantes de pago a la empresa subcontratada para este servicio; además, en el cálculo del costo indirecto la contratista incluyó el rubro de "seguridad e higiene", que ya considera dicha actividad.
- Se autorizaron pagos en exceso por un monto de 2,286.6 miles de pesos en 11 estimaciones de ajuste de costos del contrato núm. DGDFM-07-17, debido a que en la determinación de los factores de ajuste la empresa supervisora consideró para la actualización de los costos de mano de obra los incrementos al salario mínimo en lugar de tomar en cuenta los incrementos con base en la Unidad de Medida y Actualización (UMA).

El Gobierno de la Ciudad de México

- Se autorizaron pagos en exceso por un monto de 46,230.9 miles de pesos en el contrato núm. DGOP-LPN-F-1-043-14, en siete conceptos no previstos en el catálogo original referentes a las garantías del anticipo, de cumplimiento, de responsabilidad civil y de cumplimiento ambiental, ya que en el cálculo del costo indirecto del contrato se incluyó el rubro de "seguros y fianzas", por un monto de 136,776.6 miles de pesos precisamente para estos gastos, además de que se observó que en la fianza de cumplimiento ambiental se duplica el monto del Impuesto al Valor Agregado (IVA).
- Se autorizaron pagos en exceso por un monto de 5,106.4 miles de pesos en el contrato núm. DGOT-AD-F-1-001-2021, en cuatro conceptos del catálogo original referentes al "Transporte y montaje de trabe vía doble..." de diferentes

características, debido a la incorrecta integración de los precios unitarios, toda vez que, con la tabla resumen en la ejecución y montaje de trabes documentado y validado por la residencia de obra se constató que el peso real de los elementos es menor a los considerados en las matrices de dichos precios unitarios, por lo que al recalcularlos con el dato correcto resulta el monto observado.

- Se autorizaron pagos en exceso en el ejercicio 2021 en el contrato núm. DGOP-LPN-F-5-057-15, por un monto de 14,942.9 miles de pesos en 16 estimaciones de ajuste de costos, con periodos de ejecución del 1 agosto de 2019 al 31 de agosto de 2021, debido a que en la determinación de los factores de ajuste la empresa supervisora consideró para la actualización de los costos de mano de obra los incrementos al salario mínimo en lugar de tomar en cuenta los incrementos con base en la UMA.

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

Director de Área

Director General

Arq. Eduardo Alejandro Pérez Ramírez

Arq. José María Nogueda Solís

***Comentarios de la Entidad Fiscalizada***

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

***Apéndices***

***Procedimientos de Auditoría Aplicados***

1. Verificar que la planeación, programación, presupuestación y contratación de los trabajos se realizaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables.

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

#### *Áreas Revisadas*

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

#### *Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas*

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

1. Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 100, párrafo primero, 107, párrafo primero, fracción III, 113, fracciones VI, y VII, 115, fracción XIII, 187, 190, 211, párrafo primero, y 213, fracción III, inciso a.
2. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículo 66, fracciones I y III.
3. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: de los artículos transitorios tercero y séptimo del Decreto por el que se declara reformadas y adicionadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de desindexación del salario mínimo; de la cláusula sexta del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGDFM-05-17; de la cláusula décima del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOP-LPN-F-1-043-14; de la cláusula novena del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGOT-AD-F-1-001-2021; y del numeral 5.12 de las Políticas, Bases y Lineamientos para la Contratación y Ejecución de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

#### *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.