

Fondo Nacional de Fomento al Turismo**Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya, Tramo 3, Calkiní-Izamal, en los Estados de Campeche y Yucatán**

Auditoría De Cumplimiento a Inversiones Físicas: 2022-3-21W3N-22-0113-2023

Modalidad: Presencial

Núm. de Auditoría: 113

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 2022 considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF.

Objetivo

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

Alcance

	EGRESOS
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	8,366,022.3
Muestra Auditada	5,050,903.0
Representatividad de la Muestra	60.4%

De los 8,366,022.3 miles de pesos ejercidos por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y reportados en la Cuenta Pública de 2022 en la “Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya, Tramo 3 Calkiní-Izamal en los Estados Campeche y Yucatán”, se revisó una muestra de 5,050,903.0 miles de pesos que representó el 60.4% del monto erogado en el año de estudio, como se detalla en la siguiente tabla.

Número de contrato	CONTRATOS REVISADOS		Alcance de la revisión (%)
	(Miles de pesos y porcentajes)		
	Montos		
	Ejercidos	Seleccionados	
TM-TRAMO3/20-OI-03	8,154,426.7	4,839,307.4	59.3
TM-TRAMO3/20-SI-01	211,595.6 ^{1/}	211,595.6 ^{1/}	100.0
Total	8,366,022.3	5,050,903.0	60.4

FUENTE: Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), Dirección de Desarrollo y Subdirección de Obras, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados y en la información y documentación proporcionada por la entidad Fiscalizada.

^{1/} Incluye el monto de servicios ejercido por 205,350.6 miles de pesos y de ajuste de costos por 6,245.0 miles de pesos.

Para el ejercicio de 2022, el proyecto de inversión de infraestructura económica denominado “Proyecto Tren Maya”, a cargo del FONATUR contó con suficiencia presupuestal de recursos federales por un monto de 175,057,073.7 miles de pesos y en los que están considerados los 8,366,022.3 miles de pesos para la construcción del Tramo 3, recursos que se reportaron en la Cuenta Pública 2022 en el Tomo VII, Sector Paraestatal, Ramo 21, Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Entidades Paraestatales Empresariales no Financieras con Participación Estatal Mayoritaria, Información Programática, apartado Detalle de Programas y Proyectos de Inversión, K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, con las claves de cartera núm. 2021W3N0001 y presupuestarias núms. 21 W3N 3 5 03 06 K041 62601 3 1 04 2021W3N0001, 21 W3N 3 5 03 06 K041 62601 3 1 31 2021W3N0001 y 21 W3N 3 5 03 06 K041 62903 3 1 31 2021W3N0001.

Antecedentes

En esta auditoría se revisó el Tramo 3 del Tren Maya, que va de la estación Calkiní en el estado de Campeche a la estación Izamal en el estado de Yucatán, que se localiza entre las coordenadas geográficas latitud 20.311600, longitud -90.068268 y latitud 20.936207, longitud -89.086118, con una extensión de 159.8 km; en su mayor parte se desarrolló dentro del derecho de vía del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), además tiene 1 vía sencilla con laderos para el cruce de los trenes en una longitud de 97.7 km, 1 vía doble con una longitud de 62.1 km con catenaria y obras complementarias, así como 5 estaciones ferroviarias: Mérida, Izamal, Calkiní, Maxcanú y Tixkokob; 6 viaductos ferroviarios; 34 pasos vehiculares; 45 pasos generales; 42 pasos de fauna; 97 caminos de servicio; 2 centros de atención a visitantes; 2 programas de mejoramiento de zonas arqueológicas: Ruta Puuc y Dzibilchaltún; y 146 obras inducidas.

La Auditoría Superior de la Federación (ASF) fiscalizó los recursos reportados como erogados en el Tramo 3 del Tren Maya en las Cuentas Públicas de los ejercicios fiscales 2020 y 2021, cuyos resultados y acciones se reflejaron en los informes individuales de las auditorías núms. 404-DE y 114.

Por lo que se refiere a la fiscalización de los recursos federales ejercidos en 2022 en el tramo mencionado, se revisaron dos contratos, uno de obra pública a precio mixto y uno de servicios relacionados con la obra pública, los cuales se describen en la siguiente tabla.

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	
			Montos	Plazo
TM-TRAMO 3/20-OI-03, contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto /LPIA. Proyecto Ejecutivo, Suministro de Materiales y Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya, correspondiente al Tramo Calkiní-Izamal.	25/05/20	Grupo formado por GAMI, Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V.;	10,192,938.7	25/05/20-23/09/27 2,678 d.n.
Primer convenio modificatorio para corregir el porcentaje y el monto del anticipo otorgado.	12/06/20	Construcciones Urales, S.A. de C.V.; y AZVI		
Segundo convenio de diferimiento del inicio de los trabajos por la entrega extemporánea del anticipo por 30 d.n. ^{1/} con un periodo comprendido del 24/06/20 al 23/10/27, (2,678 d.n.).	19/08/20	S.A.U. (AZVINDI		
Tercer convenio modificatorio para reprogramar los trabajos referentes al desmontaje de vía y prorrogar la fecha de entrega de la elaboración del proyecto ejecutivo.	21/10/20	Ferrovionario, S.A. de C.V.)		
Cuarto convenio modificatorio referente al pago por etapas de los conceptos de balasto y durmientes, así como la modificación del programa calendarizado y las especificaciones particulares de dichos conceptos.	27/11/20			
Quinto convenio modificatorio referente a la prórroga en la fecha de presentación de los trabajos relativos al concepto proyecto ejecutivo del tramo Calkiní-Izamal al 27 de julio de 2021.	12/03/21			
Sexto convenio modificatorio de ampliación al plazo, del monto y condiciones originales del contrato.	16/02/22		12,922,058.0	24/09/27-01/07/28 282 d.n.
Séptimo convenio modificatorio de términos y condiciones, relacionado al incremento del porcentaje del anticipo.	21/07/22			
A la fecha de la revisión (octubre 2023) los trabajos se encontraban en proceso de ejecución.				
Monto y plazo modificados			23,114,996.7	2,960 d.n.
Ejercido en estimaciones de obra en años anteriores			1,568,303.3	
Ejercido en estimaciones de obra en 2022			8,154,426.7	
Pendiente por erogar			13,392,266.7	
TM-TRAMO 3/20-SI-01, contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado /LPN. Supervisión Técnica y Verificación de Control de Calidad de los Trabajos de Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya correspondiente al Tramo Calkiní-Izamal.	27/07/20	Grupo formado por Consultoría Integral en Ingeniería, S.A. de C.V.; Ingeniería de Proyectos e	220,156.4	27/07/20-26/11/22 853 d.n.
Primer convenio de diferimiento por la entrega extemporánea del anticipo por 18 d.n. con un periodo comprendido del 14/08/20 al 14/12/22, (853 d.n.).	17/09/20	Infraestructuras Mexicanas, S.A. de C.V.; y Consultores		
Segundo convenio modificatorio de ampliación al plazo, del monto y condiciones originales del contrato.	15/08/22	de Ingeniería UG21, S.A. de C.V.	341,840.2	15/12/22-31/12/23 382 d.n.
A la fecha de la revisión (octubre 2023) los trabajos se encontraban en proceso de ejecución.				
Monto y plazo modificados			561,996.6	1,235 d.n.
Ejercido en estimaciones de servicios en años anteriores			122,349.5	
Ejercido en estimaciones de servicios en 2022			211,595.6 ^{2/}	
Pendiente por erogar			234,296.5	

FUENTE: Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), Dirección de Desarrollo y Subdirección de Obras, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados, proporcionados por la entidad fiscalizada.

^{1/} Si bien se reportan los días naturales que se indican en el segundo convenio revisado; no obstante, considerando los periodos de inicio arrojan un día natural adicional.

^{2/} En 2022 se ejercieron 211,595.6 miles de pesos por un monto ejercido en servicios de 205,350.6 miles de pesos y 6,245.0 miles de pesos de ajuste de costos.

d.n. Días naturales.

LPIA. Licitación Pública Internacional Abierta.

LPN. Licitación Pública Nacional.

Evaluación del Control Interno

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

Resultados

1. En la revisión del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, relativo al “Proyecto Ejecutivo, Suministro de Materiales y Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya, correspondiente al Tramo Calkiní-Izamal”, se detectaron pagos en exceso por un monto de 80,756.3 miles de pesos en las estimaciones núms. 01-CONV6-23, 02-CONV6-24, del 04-CONV6-26 al 08-CONV6-30, y 10-CONV6-32, con periodos de ejecución comprendidos del 1 de febrero al 30 de noviembre de 2022, pagadas en mayo, julio, octubre, noviembre y diciembre de 2022, con recursos presupuestales del mismo año, autorizadas por la residencia de obra y avaladas por la supervisión externa, en la partida adicional núm. PA.03.A.04, “Salvamento Arqueológico, Protección y Tratamiento de Vestigios”; desglosado de la manera siguiente: 47,037.2 miles de pesos en la subpartida de “Protección de Vestigios” y 33,719.1 miles de pesos en la subpartida de “Tratamiento en Zona de Vestigios”, debido a que se pagaron dichas actividades en diversos tramos que representan 24.0 km y 28.0 km de los 159.8 km del Tramo 3; sin embargo, en las minutas celebradas entre el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y el FONATUR, se determinó que no había monumentos arqueológicos, por lo que no debieron pagarse las subpartidas de “Protección de Vestigios” y “Tratamiento en Zona de Vestigios” y al descontarse en donde no se determinaron vestigios, nos da el monto observado que se detalla en las siguientes tablas.

MONTO PAGADO EN LA PARTIDA NÚM. PA.03.A.04

[Pesos y porcentajes (%)]

CLAVE	DESCRIPCIÓN	CONVENIO NÚM. 6		PAGADO EN 2022	
		%	MONTO (pesos)	%	MONTO (pesos)
	Partida, Salvamento Arqueológico, Protección y Tratamiento de Vestigios	100.0000000000	852,888,653.88		
PA.03.A.04	Subpartida, Salvamento Arqueológico	42.8911938699	365,814,126.03	42.8053963104	365,082,368.37
	Subpartida, Protección de Vestigios	35.2962638218	301,037,829.37	34.1930308316	291,628,480.38
	Subpartida, Tratamiento en Zona de Vestigios	21.8125423083	186,036,698.47	21.1309003620	180,223,051.65
TOTAL:				98.1293275040	836,933,900.40

FUENTE: Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Dirección de Desarrollo y Subdirección de Obras, tabla elaborada con base en el expediente del contrato revisado proporcionado por la entidad fiscalizada.

MONTO PROCEDENTE PARA PAGO EN LA PARTIDA NÚM. PA.03.A.04

[Pesos, miles de pesos (mdp), kilómetros (km) y porcentajes (%)]

CLAVE	DESCRIPCIÓN	KM OBSERVADOS MEDIANTE MINUTAS Y NÚMS. GENERADORES	MONTO PROCEDENTE PARA PAGO		DIFERENCIA MONTO (mdp)
			%	MONTO (pesos)	
PA.03.A.04	Partida, Salvamento Arqueológico, Protección y Tratamiento de Vestigios				
	Subpartida, Salvamento Arqueológico	0.00	42.8053963114	365,082,368.37	
	Subpartida, Protección de Vestigios	24.00	28.6779896068	244,591,319.51	47,037.2
	Subpartida, Tratamiento en Zona de Vestigios	28.00	17.1773770704	146,503,900.06	33,719.1
TOTAL:			88.6607629885	756,177,587.94	80,756.3

FUENTE: Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Dirección de Desarrollo y Subdirección de Obras, tabla elaborada con base en el expediente del contrato revisado proporcionado por la entidad fiscalizada.

Lo anterior se realizó en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I y VI, párrafo primero, y 115, fracción XI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción I; y del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, cláusula 6, "Forma de pago", sección 6.6, "Pagos en exceso", inciso c.

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 3 de enero de 2024, formalizada mediante el acta núm. 2022-0113-002, el Director de Administración y Finanzas del FONATUR con el oficio núm. DG/DAF/0106/2024 del 19 de enero de 2024, remitió copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0094/2024 del 18 de enero de 2024, con el cual el residente de obra del Tramo 3 del Tren Maya informó que en conjunto con la supervisión externa y la contratista de la obra, se encuentran analizando y revisando la documental para el adecuado soporte y solventación del resultado.

Posteriormente, con el oficio núm. DG/DAF/0132/2024 del 29 de enero de 2024 el Director de Administración y Finanzas del FONATUR remitió copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0130/2024 del 26 de enero de 2024 con el cual la residencia de obra del Tramo 3 del Tren Maya proporcionó el documento denominado "TABLA 1. ATENCIÓN A CÉDULA DE EVALUACIÓN Y RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN DE GENERADORES Y MINUTAS PARA EL SALVAMENTO, PROTECCIÓN Y TRATAMIENTO DE VESTIGIOS ARQUEOLÓGICOS", con la cual relacionó las minutas de obra que fueron generadas por el personal de la residencia de obra, la supervisión externa, la contratista y el visto bueno del personal del INAH, con las cuales se acreditó la existencia de vestigios arqueológicos, así como los números generadores de los kilómetros observados, y señaló que con dichas minutas y números generadores se justificó el pago de 23.0 de los 24.0 km observados en la subactividad de "Protección de Vestigios" y

27.0 de los 28.0 km observados para la subactividad de “Tratamiento de Zona de Vestigios”, por lo que se comprueba un monto ejecutado de 77,592.2 miles de pesos; adicionalmente, proporcionó copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0129/2024 del 26 de enero de 2024 con el cual la residencia de obra le notificó a la contratista que se aplicará la deductiva correspondiente por un monto de 3,164.1 miles de pesos en la siguiente estimación entregada, a efecto de llevar a cabo las actuaciones correspondientes.

Finalmente, con el oficio núm. DG/DAF/0161/2024 del 2 de febrero de 2024 el Director de Administración y Finanzas del FONATUR, remitió copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0171/2024 de la misma fecha, con el cual la residencia de obra del Tramo 3 del Tren Maya indicó que de acuerdo con lo establecido en la especificación particular para el salvamento arqueológico, la medición se estableció conforme a *“...un tramo, el cual corresponde a la longitud del tramo con vestigios que se encuentran pendientes de liberación, los cuales se subdividen en porcentajes de acuerdo con los vestigios previstos de realizar trabajos de salvamento arqueológico asociado a cada kilómetro pendiente por liberar”* y *“Las liberaciones antes referidas deberán estar soportadas por los reportes e integrados por las minutas con visto bueno de obra, ambos documentos integran los Dictámenes oficiales del INAH. El avance será expresado en porcentaje conforme a las cédulas de avance”*, asimismo, se señaló que en la base de pago se menciona que *“para su estimación y pago a precio alzado se deberá contar con los reportes e integradas por las minutas con visto bueno de obra, con la aprobación del FONATUR y/o personal externo autorizado para ello”*, por lo que las minutas mencionadas en la medición corresponden a una porción o segmento (tramo) con visto bueno o liberados por el INAH, asociados a la cantidad de vestigios encontrados en el derecho de vía que hayan requerido de protección, conservación arqueológica y/o tratamiento, y que por ser una partida con base de pago bajo la modalidad de precio alzado, la contratista hizo la previsión de los 159.8 km para las actividades de protección y tratamiento de vestigios por la totalidad del derecho de vía, con la intención de determinar un cobro basado en el volumen total de los trabajos a ejecutar, ya que se encontraron distribuidos de manera irregular sobre todo el tramo; además, se señaló que el análisis del precio alzado para esta partida fue con base en una ponderación de máximos y de mínimos, ya que, al ser un precio máximo garantizado, el valor por tramo del derecho de vía debía respetarse por porcentaje respecto a las cédulas de avance, sin embargo, la realidad en la ejecución difirió con dicha ponderación, ya que, en varios de los tramos ejecutados la media calculada sobrepasa en consideración al número de vestigios previstos o bien no se cuenta con una cantidad total de monumentos registrados, si no hasta concluir la actividad.

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional proporcionada, se determinó que se atiende parcialmente el resultado, en virtud de que la entidad fiscalizada remitió copia del documento denominado *“TABLA 1. ATENCIÓN A CÉDULA DE EVALUACIÓN Y RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN DE GENERADORES Y MINUTAS PARA EL SALVAMENTO, PROTECCIÓN Y TRATAMIENTO DE VESTIGIOS ARQUEOLÓGICOS”*, así como las minutas y los números generadores con los cuales se justificaron 19.0 de los 24.0 km observados para la subactividad de “Protección de Vestigios” por un monto de 35,748.3 miles de pesos, y 23.0 de los 28.0 km observados para la subactividad de “Tratamiento de Zona de Vestigios” por un monto de 26,742.8 miles de pesos, toda vez que se acreditó mediante la documentación

remitida la protección y tratamiento de vestigios arqueológicos en dichos kilómetros; sin embargo, de las minutas entregadas celebradas entre el INAH y el FONATUR se constató que en 5.0 de los 159.8 km del Tramo 3 del Tren Maya no hubo monumentos arqueológicos, por lo que no proceden para pago las subpartidas de "Protección de vestigios" por un monto de 11,288.9 miles de pesos y "Tratamiento en Zona de Vestigios" por un monto de 6,976.3 miles de pesos, lo anterior como quedo establecido en la especificación particular para el salvamento arqueológico que señala que *"La Unidad de Medida será un tramo, el cual corresponde a la longitud del tramo con vestigios que se encuentran pendientes de liberación, los cuales se subdividen en porcentajes de acuerdo con los vestigios previstos de realizar trabajos de salvamento arqueológico asociado a cada kilómetro pendiente por liberar"* y *"Las liberaciones antes referidas deberán estar soportadas por los reportes e integrados por las minutas con visto bueno de obra, ambos documentos integran los Dictámenes oficiales del INAH. El avance será expresado en porcentaje conforme a las cédulas de avance"*; además de que, aun cuando la entidad fiscalizada indicó que se realizó una ponderación debido al desconocimiento de la distribución de los vestigios arqueológicos, la especificación particular no señala que para el pago debiera de existir una ponderación, asimismo, se aclara que esta actividad fue complementaria a la previamente ejecutada en el concepto fuera de catálogo núm. TMT3.E.9, "Elaboración y entrega de informe arqueológico para la liberación de las áreas y tramos en donde se encontraron vestigios...", la cual tuvo como objeto principal la realización de un diagnóstico y registro de los monumentos arqueológicos en las áreas de afectación del trazo en el ejercicio de 2021, por lo que la entidad fiscalizada conocía como se encontraban distribuidos dichos vestigios, por lo que persiste un monto total en la partida adicional núm. PA.03.A.04, "Salvamento Arqueológico, Protección y Tratamiento de Vestigios" de 18,265.2 miles de pesos.

2022-3-21W3N-22-0113-06-001 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 18,265,294.83 pesos (dieciocho millones doscientos sesenta y cinco mil doscientos noventa y cuatro pesos 83/100 M.N.), por los pagos en exceso, más el Impuesto al Valor Agregado y los intereses generados desde la fecha de su pago y hasta la de su recuperación o reintegro, con cargo al contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, relativo al "Proyecto Ejecutivo, Suministro de Materiales y Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya, correspondiente al Tramo Calkiní-Izamal", en las estimaciones núms. 01-CONV6-23, 05-CONV6-27, 07-CONV6-29 y 08-CONV6-30, con periodos de ejecución comprendidos del 1 de febrero al 30 de noviembre de 2022 pagadas en mayo, julio, octubre y noviembre de 2022, con recursos presupuestales de ese año, autorizadas por la residencia de obra y avaladas por la supervisión externa, en la partida adicional núm. PA.03.A.04, "Salvamento Arqueológico, Protección y Tratamiento de Vestigios"; desglosado de la manera siguiente: 11,288,918.60 pesos (once millones doscientos ochenta y ocho mil novecientos dieciocho pesos 60/100 M.N.), en la subpartida de "Protección de Vestigios" y 6,976,376.23 pesos (seis millones novecientos setenta y seis mil trescientos setenta y seis pesos 23/100 M.N.), en la subpartida de "Tratamiento en Zona de Vestigios", debido a que se pagaron dichas actividades en diversos tramos que representan 5.0 km de los 159.8 km del Tramo 3; sin embargo, en las minutas celebradas entre el Instituto

Nacional de Antropología e Historia (INAH) y el FONATUR, se determinó que no había monumentos arqueológicos, por lo que no debieron pagarse las subpartidas de "Protección de Vestigios" y "Tratamiento en Zona de Vestigios" y al descontarse en donde no se determinaron vestigios, nos da el monto observado. Lo anterior se realizó en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I y VI, párrafo primero, y 115, fracción XI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción I; y del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, cláusula 6, "Forma de pago", sección 6.6, "Pagos en exceso", inciso c.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

2. En la revisión del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, se detectó un pago en exceso por un monto de 41,821.8 miles de pesos en la estimación núm. 10-CONV6-32, con un periodo de ejecución del 1 al 30 de noviembre de 2022 pagada el 22 de diciembre de 2022, con recursos presupuestales del mismo año, autorizada por la residencia de obra y avalada por la supervisión externa, en la partida adicional núm. PA.03.A.09, "Rehabilitación Arqueológica", debido a que se pagó un porcentaje de avance del 5.0%; sin embargo, no se proporcionó el "Informe ejecutivo" que integrara todos los reportes de avance elaborados por el INAH, conforme a la especificación particular de las subactividades núms. PA.03.A.09.01, "Zona Arqueológica y CATVI Ruta Puuc"; y PA.03.A.09.02, "Zona Arqueológica y CATVI Dzibilchaltún...", y en su lugar se proporcionaron 13 fotografías para soportar el pago del monto.

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 3 de enero de 2024 formalizada con el acta núm. 2022-0113-002, el Director de Administración y Finanzas del FONATUR con el oficio núm. DG/DAF/0064/2024 del 16 de enero de 2024, proporcionó copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0056/2024 del 12 de enero de 2024, con el cual la residencia de obra del Tramo 3 del Tren Maya remitió copia del "Informe ejecutivo" de la partida adicional núm. PA.03.A.09, "Rehabilitación Arqueológica", además de los informes de julio a noviembre de 2022, así como los reportes de avance avalados por el INAH e informó que dan cumplimiento a lo señalado en la especificación particular de las subactividades núms. PA.03.A.09.01, "Zona Arqueológica y CATVI Ruta Puuc"; y PA.03.A.09.02, "Zona Arqueológica y CATVI Dzibilchaltún...".

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional proporcionada, se determinó que se atiende el resultado, toda vez que la entidad fiscalizada remitió copia del "Informe ejecutivo" de la partida adicional núm. PA.03.A.09, "Rehabilitación Arqueológica", así como los informes de julio a noviembre de 2022 con sus reportes de avance avalados por el INAH, por lo que se acredita el cumplimiento a lo señalado en la especificación particular correspondiente a las subactividades núms. PA.03.A.09.01, "Zona Arqueológica y CATVI Ruta

Puuc”; y PA.03.A.09.02, “Zona Arqueológica y CATVI Dzibilchaltún...”, por lo anterior, se justificó el monto de 41,821.8 miles de pesos.

3. En la revisión del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, se detectó un pago en exceso por un monto de 16,571.7 miles de pesos en las subactividades de elaboración de proyecto de las estaciones y paraderos Izamal, Mérida, Maxcanú, Calkiní y Tixkokob, de las que se pagaron porcentajes del 0.15941%, 1.26990%, 0.79790%, 0.08097% y 0.10470%, respectivamente, en la estimación núm. 04-CONV6-26, con un periodo de ejecución del 1 al 31 de mayo de 2022 pagada el 20 de julio de 2022, con recursos presupuestales del mismo año, autorizada por la residencia de obra y avalada por la supervisión externa, toda vez que la entidad fiscalizada no acreditó la ejecución de dichas subactividades con la documentación de soporte relativa a las cédulas de pagos programados y la conciliación del avance parcial con la aprobación de la Subdirección de Promoción de Desarrollo del FONATUR o del personal externo autorizado para ello, como se indica en la base de pago de las especificaciones técnicas y en el Manual Único Sustantivo de la entidad fiscalizada de fecha 15 de junio de 2021, cabe mencionar que las cédulas mencionadas se solicitaron mediante el Acta Administrativa Circunstanciada de Auditoría núm. 001/CP2022 de fecha 16 al 20 de octubre de 2023, sin que hayan sido remitidas. Lo anterior se realizó en incumplimiento del Reglamento de la Ley de obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I y VI, párrafo primero, y IX, 115, fracción XI y 132, fracción I; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción I; y del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, cláusula 6, “Forma de pago”, secciones 6.3, “Formulación de las estimaciones”, inciso d, numeral i, y 6.6, “Pagos en exceso”, inciso c.

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 3 de enero de 2024, formalizada mediante el acta núm. 2022-0113-002, el Director de Administración y Finanzas del FONATUR con el oficio núm. DG/DAF/0064/2024 del 16 de enero de 2024, remitió copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0056/2024 del 12 de enero de 2024, con el cual la residencia de obra del Tramo 3 del Tren Maya proporcionó copia en archivo digital del proyecto ejecutivo de las estaciones y paraderos: Izamal, Mérida, Maxcanú, Calkiní y Tixkokob, así como el documento denominado “Porcentaje de Avances Proyectos Edificaciones CIU-FONATUR”; y se señaló que dichos documentos fueron conciliados, avalados y autorizados por el FONATUR y la supervisión externa de acuerdo a las especificaciones técnicas y sus términos de referencia de las estaciones y paraderos.

Posteriormente, con el oficio núm. DG/DAF/0161/2024 del 2 de febrero de 2024, el Director de Administración y Finanzas del FONATUR remitió copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0171/2024 de la misma fecha mediante el cual se proporcionó copia del oficio de designación núm. FTM/JARM/0020-BIS/2022 del 27 de abril de 2022 como apoyo a la residencia de obra por convenio de colaboración.

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional proporcionada, se determinó que se atiende parcialmente el resultado, en virtud de que, la entidad fiscalizada proporcionó copia en archivo digital del proyecto ejecutivo de las estaciones y paraderos: Izamal, Mérida, Maxcanú, Calkiní y Tixkokob, así como el documento denominado "Porcentaje de Avances Proyectos Edificaciones CIU-FONATUR" y copia del oficio de designación núm. FTM/JARM/0020-BIS/2022 del 27 de abril de 2022 como apoyo a la residencia de obra por convenio de colaboración, documentación con la cual se acreditaron porcentajes de 0.07593%, 0.58049%, 0.41318%, 0.02862% y 0.05128% para las estaciones y paraderos Izamal, Mérida, Maxcanú, Calkiní y Tixkokob, respectivamente, y con la cual se justificó un monto de 7,750.5 miles de pesos; sin embargo, en la estimación núm. 04-CONV6-26, con un periodo de ejecución del 1 al 31 de mayo de 2022 se pagaron porcentajes de 0.15941%, 1.26990%, 0.79790%, 0.08097% y 0.10470%, los cuales difieren de los avalados en el documento denominado "Porcentaje de Avances Proyectos Edificaciones CIU-FONATUR", que da una diferencia en porcentajes de 0.08348%, 0.68941%, 0.38472%, 0.05235% y 0.05342%, por lo que persiste un monto de 8,821.2 miles de pesos.

2022-3-21W3N-22-0113-06-002 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 8,821,229.45 pesos (ocho millones ochocientos veintinueve mil doscientos veintinueve pesos 45/100 M.N.), por el pago en exceso, más el Impuesto al Valor Agregado y los intereses generados desde la fecha de su pago y hasta la de su recuperación o reintegro, con cargo al contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, relativo al "Proyecto Ejecutivo, Suministro de Materiales y Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya, correspondiente al Tramo Calkiní-Izamal", en la estimación núm. 04-CONV6-26, con un periodo de ejecución del 1 al 31 de mayo de 2022 pagada el 20 de julio de 2022, con recursos presupuestales del mismo año, autorizada por la residencia de obra y avalada por la supervisión externa, en las subactividades de elaboración de proyecto de las estaciones y paraderos Izamal, Mérida, Maxcanú, Calkiní y Tixkokob, de las que se pagaron porcentajes del 0.08348%, 0.68941%, 0.38472%, 0.05235% y 0.05342%, respectivamente; toda vez que la entidad fiscalizada no acreditó la ejecución de dichas subactividades, ni se proporcionó la cédula de avance relativa a las cédulas de pagos programados y la conciliación del avance parcial con la aprobación de la Subdirección de Promoción de Desarrollo del FONATUR o del personal externo autorizado para ello, como se indica en la base de pago de las especificaciones técnicas y en el Manual Único Sustantivo de la Entidad Fiscalizada de fecha 15 de junio de 2021, cabe mencionar que las cédulas mencionadas se solicitaron mediante el Acta Administrativa Circunstanciada de Auditoría núm. 001/CP2022 de fecha 16 al 20 de octubre de 2023, sin que hayan sido remitidas. Lo anterior se realizó en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I y VI, párrafo primero, y IX, 115, fracción XI, y 132, fracción I; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción I; y del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, cláusula 6, "Forma de pago", secciones 6.3, "Formulación de las estimaciones", inciso d, numeral i, y 6.6, "Pagos en exceso", inciso c.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

4. En la revisión del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, se detectó un pago en exceso por un monto de 10,491.6 miles de pesos en la partida adicional núm. PA.03.A.10, "Mitigación Ambiental", del convenio núm. 6, toda vez que en los números generadores de la estimación núm. 01-CONV6-23, con un periodo de ejecución del 1 al 28 de febrero de 2022 y pagada el 16 de mayo de 2022, con recursos presupuestales del mismo año, autorizada por la residencia de obra y avalada por la supervisión externa, se reportó un porcentaje de avance del 40.9299%; sin embargo, no se acreditaron los informes de las subactividades núms. PA.03.A.10.01-01, "Ejecución de programa de ahuyentamiento, rescate y reubicación de la fauna silvestre..."; PA.03.A.10.01-02, "Ejecución de programa de establecimiento y monitoreo de pasos de fauna..."; PA.03.A.10.01-05, "Ejecución de programa de rescate y reubicación de especies de flora..."; PA.03.A.10.01-06; "Ejecución de programa de manejo de flora..."; PA.03.A.10.01-07, "Ejecución de programa de manejo de fauna.."; PA.03.A.10.1-13, "Redacción programa y ejecución etapa de construcción medidas EC1-6..."; y PA.03.A.10.02-01, "Inspección de suelo para determinar la existencia o no de combustóleo en zona San Bernardo...", por lo que se determinó como procedente únicamente un porcentaje del 37.9710%, en razón de que los informes de las otras subactividades de la partida sí se acreditaron, con una diferencia del 2.9590%, que multiplicada por el precio alzado de la citada partida de 354,564.2 miles de pesos resulta el monto observado. Lo anterior se realizó en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I y VI, párrafo primero, y IX, 115, fracciones X y XI, y 132, fracción I; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículo 66, fracción I; y del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, cláusula 6, "Forma de pago", secciones 6.3, "Formulación de las estimaciones", inciso d, numeral i, y 6.6 "Pagos en exceso", inciso c.

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 3 enero de 2024, formalizada mediante el acta núm. 2022-0113-002, el Director de Administración y Finanzas del FONATUR con el oficio núm. DG/DAF/0064/2023 del 16 de enero de 2024, remitió copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0056/2024 del 12 de enero de 2024, con el cual el residente de obra del Tramo 3 del Tren Maya remitió copia de la estimación núm. 23-CONV6-45 con un periodo de ejecución del 1 al 31 de diciembre de 2023 en la cual se ve reflejada la deductiva por el monto observado de 10,491.6 miles de pesos.

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional proporcionada por la entidad fiscalizada, se determinó que persiste la observación, en virtud de que no obstante que la residencia de obra proporcionó copia de la estimación núm. 23-CONV6-45 con un periodo de ejecución del 1 al 31 de diciembre de 2023 en la cual se ve reflejada la deductiva por el monto observado; no proporcionó copia de la factura, de la Cuenta por Liquidar Certificada (CLC), así como el comprobante de la transferencia que acredite el pago de dicha

estimación, por lo anterior, persiste el monto observado de 10,491.6 miles de pesos en la partida adicional núm. PA.03.A.10, "Mitigación Ambiental", toda vez que no se ejecutaron los informes pagados de las subactividades núms: PA.03.A.10.01-01, PA.03.A.10.01-02, PA.03.A.10.01-05, PA.03.A.10.01-06, PA.03.A.10.01-07, PA.03.A.10.1-13, y PA.03.A.10.02-01.

2022-3-21W3N-22-0113-03-001 **Solicitud de Aclaración**

Para que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo aclare y proporcione la documentación adicional justificativa y comprobatoria de 10,491,556.13 pesos (diez millones cuatrocientos noventa y un mil quinientos cincuenta y seis pesos 13/100 M.N.), por concepto de pago en exceso, con cargo al contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, relativo al "Proyecto Ejecutivo, Suministro de Materiales y Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya, correspondiente al Tramo Calkiní-Izamal", en la estimación núm. 01-CONV6-23, con un periodo de ejecución del 1 al 28 de febrero de 2022 y pagada el 16 de mayo de 2022, con recursos presupuestales del mismo año, autorizada por la residencia de obra y avalada por la supervisión externa, en la partida adicional núm. PA.03.A.10, "Mitigación Ambiental", del convenio núm. 6, toda vez que se reportó un porcentaje de avance del 40.9299%; sin embargo, no se acreditaron los informes de las subactividades núms. PA.03.A.10.01-01, "Ejecución de programa de ahuyentamiento, rescate y reubicación de la fauna silvestre..."; PA.03.A.10.01-02, "Ejecución de programa de establecimiento y monitoreo de pasos de fauna..."; PA.03.A.10.01-05, "Ejecución de programa de rescate y reubicación de especies de flora..."; PA.03.A.10.01-06, "Ejecución de programa de manejo de flora..."; PA.03.A.10.01-07, "Ejecución de programa de manejo de fauna..."; PA.03.A.10.1-13, "Redacción programa y ejecución etapa de construcción medidas EC1-6..."; y PA.03.A.10.02-01, "Inspección de suelo para determinar la existencia o no de combustóleo en zona San Bernardo...", por lo que se determinó como procedente únicamente un porcentaje del 37.9710%, en razón de que los informes de las otras subactividades de la partida sí se acreditaron, con una diferencia del 2.9590%, que multiplicada por el precio alzado de la citada partida de 354,564,249.01 pesos resulta el monto observado.

5. En la revisión del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03 se detectaron pagos duplicados por un monto de 3,518.8 miles de pesos en los trabajos ejecutados en la Base de Mantenimiento de la Estación Mérida, debido a que en las estimaciones núms. 08-CONV6-30, 09-CONV6-31 y 10-CONV6-32, con periodos de ejecución comprendidos del 1 de septiembre al 30 de noviembre de 2022, pagadas en noviembre y diciembre de 2022, con recursos presupuestales del mismo año, autorizadas por la residencia de obra y avaladas por la supervisión externa, en la subactividad núm. PA.03.A.03.05, "Obras Complementarias Base de Mantenimiento" considerada en el sexto convenio modificatorio, debido a que, con la subactividad núm. BM_MER, "Base de Mantenimiento..." del contrato original ya se habían pagado los citados trabajos en las estimaciones núms. 05-CONV6-27, 07-CONV6-29, 09-CONV6-31 y 10-CONV6-32, con periodos de ejecución comprendidos del 1 de junio al 30 de noviembre de 2022.

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 3 de enero de 2024, formalizada mediante el acta núm. 2022-0113-002, el Director de Administración y Finanzas del FONATUR con el oficio núm. DG/DAF/0106/2024 del 19 de enero de 2024, remitió copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0094/2024 del 18 de enero de 2024, con el cual la residencia de obra del Tramo 3 del Tren Maya informó que en conjunto con la supervisión externa y la contratista de obra, se encuentran analizando y revisando la documental para el adecuado soporte y solventación del resultado.

Posteriormente, con el oficio núm. DG/DAF/0132/2024 del 29 de enero de 2024 el Director de Administración y Finanzas del FONATUR, remitió copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0130/2024 del 26 de enero de 2024 con el cual la residencia de obra del Tramo 3 del Tren Maya señaló que la Base de Mantenimiento originalmente se conformaba por 33,547.0 m² de construcción, no obstante, debido a la presencia de vestigios arqueológicos y por la liberación del derecho de vía en el terreno propuesto en la ingeniería básica, se tuvo la necesidad de adquirir otro terreno con una superficie de 82,000.0 m² donde se construiría la nueva base de mantenimiento con 82,899.61 m², por lo anterior, se modificó por medio del sexto convenio del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03 de fecha 16 de febrero de 2022, en el cual se adicionó la subactividad núm. PA.03.A.03.05, "Obras Complementarias Base de Mantenimiento", así como su especificación particular identificada con el mismo número, además, se remitió en archivo digital copia de las plantas arquitectónicas generales, y se indicó que a pesar de que las subactividades a precio alzado son similares, no se efectuó una duplicidad. Por último, con el oficio núm. DG/DAF/0161/2024 del 2 de febrero de 2024 el Director de Administración y Finanzas del FONATUR, proporcionó copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0171/2024 de la misma fecha con el que la residencia de obra del Tramo 3 del Tren Maya remitió en archivo digital copia de 11 planos que forman parte del proyecto ejecutivo y se indicó que dichos planos fueron validados para su construcción.

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional proporcionada, se determinó que se atiende la observación, en virtud de que, la entidad fiscalizada acreditó mediante planos validados para su construcción que forman parte del proyecto ejecutivo por el FONATUR que no hubo una duplicidad de pagos en la Base de Mantenimiento, toda vez que tuvo un incremento de 33,547.0 a 82,899.61 m² de construcción, la cual fue autorizada mediante el sexto convenio modificatorio del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03 de fecha 16 de febrero de 2022, en el cual se adicionó la subactividad núm. PA.03.A.03.05, "Obras Complementarias Base de Mantenimiento", por lo anteriormente señalado se justificó el monto observado de 3,518.8 miles de pesos.

6. En la revisión del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03 se observaron intereses financieros generados en el periodo del 12 de mayo al 31 de diciembre de 2022 por 1,479.7 miles de pesos por el pago en exceso de 14,949.7 miles de pesos de la subactividad núm. PV 095E_PK 5062_024, "Paso vehicular 095e...", debido a que en las estimaciones núms. 19 y 20 con periodos de ejecución

del 1 al 31 de diciembre de 2021 y del 1 al 31 de enero de 2022, pagadas el 12 de mayo de 2022, con recursos presupuestales del mismo año, autorizadas por la residencia de obra y avaladas por la supervisión externa, se reconoció un porcentaje de avance del 57.51% en dicha partida; no obstante, los citados trabajos fueron iniciados hasta el mes de diciembre 2022 lo cual se pudo constatar mediante las notas de bitácora núms. 748, 780, 791, 796, 803, 804, 805 y 810, así como con los reportes fotográficos y de video contenidos en los reportes mensuales de la supervisión externa. Lo anterior se realizó en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 55, párrafo segundo; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I y VI, párrafo primero, 134, párrafo primero, 222 y 227; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción I; y del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO3/20-OI-03, cláusula 6, "Forma de pago", secciones 6.1, "Forma de Pago de los Trabajos a Precio Alzado", y 6.6, "Pagos en exceso", incisos a y b.

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 3 de enero de 2024, formalizada mediante el acta núm. 2022-0113-002, el Director de Administración y Finanzas del FONATUR con el oficio núm. DG/DAF/0064/2024 del 16 de enero de 2024, remitió copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0056/2024 del 12 de enero de 2024, con el cual el residente de obra del Tramo 3 del Tren Maya remitió copia de la estimación núm. 23-CONV6-45 con un periodo de ejecución del 1 al 31 de diciembre de 2023 en la cual se ve reflejada la deductiva por el monto observado de 1,479.7 miles de pesos.

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional proporcionada, se determinó que persiste la observación, en virtud de que, no obstante que la residencia de obra proporcionó copia de la estimación núm. 23-CONV6-45 con un periodo de ejecución del 1 al 31 de diciembre de 2023 en la cual se ve reflejada la deductiva por el monto observado; sin embargo, no proporcionó copia de la factura, de la Cuenta por Liquidar Certificada (CLC) y el comprobante de la transferencia que acredite el pago de dicha estimación, por lo que persiste el monto observado de 1,479.7 miles de pesos en la subactividad núm. PV 095E_PK 5062_024, "Paso vehicular 095e..." por el pago en exceso de 14,949.7 miles de pesos.

2022-3-21W3N-22-0113-03-002 **Solicitud de Aclaración**

Para que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo aclare y proporcione la documentación adicional justificativa y comprobatoria de 1,479,721.91 pesos (un millón cuatrocientos setenta y nueve mil setecientos veintiún pesos 91/100 M.N.), por concepto de intereses financieros generados en el periodo del 12 de mayo al 31 de diciembre de 2022 por el pago en exceso de 14,949,706.07 pesos (catorce millones novecientos cuarenta y nueve mil setecientos seis pesos 07/100 M.N.) de la subactividad núm. PV 095E_PK 5062_024, "Paso vehicular 095e...", con cargo al contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, relativo al "Proyecto Ejecutivo, Suministro de Materiales y Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya, correspondiente al Tramo Calkiní-Izamal", debido a que en las estimaciones núms. 19 y 20 con periodos de ejecución

del 1 al 31 de diciembre de 2021 y del 1 al 31 de enero de 2022, pagadas el 12 de mayo de 2022, con recursos presupuestales del mismo año, autorizadas por la residencia de obra y avaladas por la supervisión externa, se reconoció un porcentaje de avance del 57.51% en dicha partida; no obstante, los citados trabajos fueron iniciados hasta el mes de diciembre 2022 lo cual se pudo constatar mediante las notas de bitácora núms. 748, 780, 791, 796, 803, 804, 805 y 810, así como con los reportes fotográficos y de video contenidos en los reportes mensuales de la supervisión externa.

7. Con la revisión del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, se verificaron trabajos que no cumplen con la calidad requerida en el proyecto en las partidas núms. PA.03.04.02.02, "Pasos Vehiculares (PV)", PA.03.A.01, "Infraestructura Vía Férrea", PA.03.A.02, "Superestructura Vía Férrea", PA.03.A.03, "Estructuras Adicionales, Incluye Accesos, Caminos Auxiliares, Pavimentos, Guarniciones y Señalización", ya que en la visita de verificación física realizada de manera conjunta entre el personal del FONATUR y de la ASF al sitio de los trabajos los días 16 al 20 de octubre de 2023, se pudo constatar que muchos de ellos se encontraban en malas condiciones, debido a que los taludes de las capas de terraplenes de la vía férrea, así como en las rampas de los pasos vehiculares núms. PV-117, 116, 107, 104, 100, 92A, 93 y 86, presentaban erosión de material y el crecimiento de manera irregular de vegetación silvestre; en el PV-86, la superficie en los muros a los costados de la vía férrea se encontraban de forma irregular, aun cuando la cimbra fue pagada con un acabado aparente; en la plataforma de la vía férrea se observaron durmientes que presentaban desprendimientos de concreto; en la estación Izamal se observaron durmientes con distanciamiento diferente al requerido de 60.0 cm; trabajos deficientes en tapas, marcos, registros, tuberías y rellenos de los trabajos de sistemas de señalización y comunicaciones, señalando de entre otros puntos que las tapas y registros no correspondieron en sus dimensiones y falta de limpieza en todo el tramo construido a la fecha del 20 de octubre de 2023; asimismo, se comprobó que no atendieron las observaciones de la empresa supervisora ya que se cuenta con reportes por trabajos de mala calidad mediante 162 minutos de campo con periodos de elaboración de enero a diciembre de 2022, sin que se tenga evidencia de atención a las mismas. Lo anterior se realizó, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones VI, párrafo primero, y VIII, y 118, párrafo segundo; y del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO3/20-OI-03, cláusula 13, "Construcción y mantenimiento de la vía férrea", sección 13.3, "Conclusión de la construcción de la vía férrea" inciso e.

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 3 de enero de 2024, formalizada mediante el acta núm. 2022-0113-002, el Director de Administración y Finanzas del FONATUR con el oficio núm. DG/DAF/0106/2024 del 19 de enero de 2024, remitió copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0094/2024 del 18 de enero de 2024, con el cual la residencia de obra del Tramo 3 del Tren Maya informó que de manera conjunta con la supervisión externa y la contratista, se encuentran analizando y revisando la documental para el adecuado soporte y solventación del resultado.

Posteriormente, el Director de Administración y Finanzas del FONATUR mediante el oficio núm. DG/DAF/0132/2024 del 29 de enero de 2024, proporcionó copia del oficio núm. SOTM/ROT3/0130/2024 del 26 de enero del 2024, con el cual la residencia de obra del Tramo 3 del Tren Maya indicó que en el periodo del 16 al 20 de octubre de 2023, momento en el que se desarrolló la visita de verificación física realizada de manera conjunta con el personal del FONATUR y de la ASF al sitio de los trabajos donde se constataron que muchos de ellos se encontraban en malas condiciones, por lo que se precisa que dentro de ese periodo la obra aún se encontraba en proceso de construcción, por lo tanto, aún faltaban actividades por realizar de acuerdo con los procesos constructivos y/o afines para la terminación de los trabajos; asimismo, con respecto a la erosión de taludes de los pasos vehiculares y de la vía férrea, se informó que fueron reparados y que se tiene que ejecutar la actividad de hidrosiembra, la cual se realiza cuando se hayan terminado los trabajos de la vía y retirando el exceso de vegetación silvestre, y se proporcionaron 7 fotografías correspondientes a los pasos vehiculares núms. PV-117 y PV-86, del muro interior del PV-86 y del arropo de taludes en la vía férrea; de los durmientes que presentan desprendimientos de concreto se remitieron 3 fotografías y se señaló que se realizaron los trabajos de sustitución o reparación; de los durmientes no alineados en la estación Izamal se remitieron 4 fotografías y se informó que se realizó la alineación de los durmientes en dicha estación; de las tapas, marcos y presencia de agua estancada en los registros del sistema de señalización, la entidad fiscalizada informó que la contratista realizó la fabricación de más tapas, así como la reparación de los marcos señalados por la ASF mismos que fueron colocados como sustitución de los elementos dañados, y remitió fotografías. Además, se señaló que la supervisión externa verificó la limpieza parcial de los registros, abocinados, desazolves de dren, colocación de guías y aproches en canalizaciones de tipo ferroviario a lo largo de la traza para su entrega y proporcionó 13 fotografías. Por último, la entidad fiscalizada indicó que de las minutas realizadas por la supervisión externa sólo se encontraron 159, de las cuales 3 minutas están con nomenclatura incorrecta, 4 están repetidas y 5 no corresponden al periodo auditado del 2022, ya que tienen fecha del 2023, quedando un total de 147 minutas, de las cuales dio respuesta a 9 minutas y se proporcionó copia de las pruebas de laboratorio y de reportes fotográficos, y se señaló que se continua con la revisión y conciliación de la documentación entregada por el contratista para las minutas restantes.

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional proporcionada, se determinó que se atiende parcialmente la observación, debido a que, aun cuando la entidad fiscalizada proporcionó fotografías para acreditar la atención a la erosión del material que presentaban los taludes en terraplenes de los pasos vehiculares y de la vía férrea, de la reparación o sustitución y alineamiento de los durmientes de concreto en la estación Izamal; sin embargo, dichas fotografías sólo corresponden a los pasos vehiculares núms. PV-117 y PV-86, y de dos tramos de la vía férrea, sin que se haya acreditado que los trabajos reflejados en las fotografías se encuentren concluidos y cumplan la calidad requerida, además de que no se constató el inicio de alguna actividad de reparación en los pasos vehiculares núms. PV-116, 107, 104, 100, 92A y 93, así como en la totalidad de la vía férrea (159 km); de los durmientes de concreto no se comprueba que en todo el tramo se hayan verificado, sustituido y alineado conforme a lo indicado en el proyecto, ya que se desconoce el estatus de los demás frentes del tramo; además de que no se informó sobre la atención de los muros del paso vehicular

núm. PV-86, que se encontraban con una superficie irregular, aun cuando la cimbra fue pagada con un acabado aparente; de las tapas, marcos y presencia de agua estancada en los registros del sistema de señalización, la entidad fiscalizada informó que la contratista realizó la fabricación de más tapas, así como la reparación de los marcos señalados por la ASF mismos que fueron colocados como sustitución de los elementos dañados, y remitió fotografías, sin que se informara sobre el estatus y validación en el que se encuentran los registros sobre los 159 km que corresponden al Tramo 3 del Tren Maya, ni se comprobó que se haya concluido la limpieza correspondiente. De los reportes por trabajos de mala calidad elaborados por la supervisión externa mediante 162 minutas de campo con periodos de elaboración de enero a diciembre de 2022, se aclara que se tomaron en cuenta los argumentos emitidos por la supervisión externa, así como las pruebas de laboratorio y reportes fotográficos, con los cuales se acreditaron 2 minutas de campo, persistiendo 160.

Por último, no obstante que la entidad fiscalizada informó que dentro del periodo del 16 al 20 de octubre de 2023 la obra aún se encontraba en proceso de construcción, por lo que aún faltaban actividades por realizar de acuerdo con los procesos constructivos y/o afines para la terminación de los trabajos; sin embargo, no se comprobó que a la fecha de la revisión (diciembre de 2023) los trabajos se encuentren concluidos y cumplan con la calidad requerida en el proyecto ejecutivo y normativa aplicable.

2022-9-21W3N-22-0113-08-001 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en el Fondo Nacional de Fomento al Turismo o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, omitieron vigilar y controlar en su aspecto de calidad, el desarrollo de los trabajos objeto del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, relativo al "Proyecto Ejecutivo, Suministro de Materiales y Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya, correspondiente al Tramo Calkiní-Izamal", específicamente los relativos a las partidas núms. PA.03.04.02.02, "Pasos Vehiculares (PV)", PA.03.A.01, "Infraestructura Vía Férrea", PA.03.A.02, "Superestructura Vía Férrea", PA.03.A.03, "Estructuras Adicionales, Incluye Accesos, Caminos Auxiliares, Pavimentos, Guarniciones y Señalización", ya que en la visita de verificación física realizada de manera conjunta entre el personal del FONATUR y de la ASF al sitio de los trabajos los días 16 al 20 de octubre de 2023, se pudo constatar que muchos de ellos se encontraban en malas condiciones, debido a que los taludes de las capas de terraplenes de la vía férrea, así como en las rampas de los pasos vehiculares núms. PV-117, 116, 107, 104, 100, 92A, 93 y 86, presentan erosión de material y el crecimiento de manera irregular de vegetación silvestre; en el PV-86, la superficie en los muros a los costados de la vía férrea se encontraban de forma irregular, aun cuando la cimbra fue pagada con un acabado aparente; en la plataforma de la vía férrea se observaron durmientes que presentaban desprendimientos de concreto; en la estación Izamal se observaron durmientes con distanciamiento diferente al requerido de 60.0 cm; trabajos deficientes en tapas, marcos, registros, tuberías y rellenos de los trabajos de

sistemas de señalización y comunicaciones, señalando de entre otros puntos que las tapas y registros no correspondieron en sus dimensiones y falta de limpieza en todo el tramo construido a la fecha del 20 de octubre de 2023; asimismo, se comprobó que no atendieron las observaciones de la empresa supervisora ya que se cuenta con reportes por trabajos de mala calidad mediante 160 minutos de campo con periodos de elaboración de enero a diciembre de 2022, sin que se tenga evidencia de atención a las mismas. Lo anterior se realizó en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones VI, párrafo primero, y VIII, y 118, párrafo segundo; y del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO3/20-OI-03, cláusula 13, "Construcción y mantenimiento de la vía férrea", sección 13.3, "Conclusión de la construcción de la vía férrea", inciso e.

8. Con la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. TM-TRAMO 3/20-SI-01 relativo a la "Supervisión Técnica y Verificación de Control de Calidad de los Trabajos de Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya correspondiente al Tramo Calkiní-Izamal", se observaron pagos en exceso por un monto de 40,329.0 miles de pesos, desglosado de la manera siguiente: 40,015.4 miles de pesos (13,715.8 miles de pesos en 2020 y 2021, y 26,299.6 miles de pesos en 2022), debido a que se modificó mediante el convenio núm. 2 (agosto de 2022) el porcentaje del costo indirecto del contrato de 39.9727% a 39.0134%, derivado del incremento en monto y plazo de ejecución de su contrato, sin acreditar los costos considerados en los rubros siguientes: "personal directivo", "personal administrativo", "cuota patronal de seguro social", "prestaciones de la LFT", "pasajes y viáticos del personal", "edificios y locales", "muebles y enseres", "depreciación o renta y operación de vehículos", "equipo de topografía", "consultores, asesores y servicios", "sistema de aseguramiento de calidad", "laboratorio de control de calidad e inspección en campo", "papelería y útiles de escritorio", "correos, fax, teléfonos, telégrafos y radios", "equipos de computación y software", "copias y duplicados", "luz, gas y otros consumibles" y "seguridad e higiene", por lo que al realizar el cálculo conforme al incremento en plazo y monto del contrato se determinó que el costo indirecto debió ser del 22.5067%; más 313.6 miles de pesos (204.4 miles de pesos en 2020 y 2021, y 109.2 miles de pesos en 2022) por concepto del porcentaje del costo de financiamiento, ya que la entidad fiscalizada, no obstante que redujo el porcentaje del financiamiento del 0.2336% al 0.0338%, sólo afectó las estimaciones de agosto a diciembre del 2022, sin tomar en cuenta los montos de las demás estimaciones pagadas, por lo que al considerar todas las estimaciones nos da el monto observado, como se detalla en la siguiente tabla.

REVISIÓN A LOS COSTOS DE INDIRECTO Y DE FINANCIAMIENTO

[Pesos, miles de pesos (mdp) y porcentajes (%)]

Costos/cargos	FONATUR (Pagado)		ASF Determinado		Diferencia mdp	Año	Monto mdp
	%	Monto pesos	%	Monto pesos			
Costo Directo		109,813,621.06 ^{1/}		109,813,621.06			
Indirecto	39.9727	43,895,469.31	22.5067	24,715,422.25			
		153,709,090.37		134,529,043.31			
Financiamiento	0.2336	359,064.44	0.0338	45,470.82			
		154,068,154.81		134,574,514.13			
Utilidad	9.0000	13,866,133.93	9.0000	12,111,706.27			
		167,934,288.73		146,686,220.40			
Cargos Adicionales	0.5025	843,869.81	0.5025	737,098.26			
Subtotal 1		168,778,158.54	Subtotal	147,423,318.66	21,354.8	2020	1,293.7
						2021	12,626.6
						2022	7,434.6
							21,354.9
Costo Directo		104,894,560.44 ^{2/}		104,894,560.44			
Indirecto	39.0134	40,922,934.44	22.5067	23,608,304.03			
		145,817,494.88		128,502,864.47			
Financiamiento	0.0338	49,286.31	0.0338	43,433.97			
		145,866,781.20		128,546,298.44			
Utilidad	9.0000	13,128,010.31	9.0000	11,569,166.86			
		158,994,791.50		140,115,465.30			
Cargos Adicionales	0.5025	798,948.83	0.5025	704,080.21			
Subtotal 2		159,793,740.33	Subtotal	140,819,545.51	18,974.2	2022	18,974.2
TOTAL		328,571,898.86		288,242,864.17	40,329.0		
						TOTAL 2020 Y 2021	13,920.2
						TOTAL 2022	26,408.8

FUENTE: Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Dirección de Desarrollo y Subdirección de Obras, tabla elaborada con base en el expediente del contrato revisado, proporcionado por la entidad fiscalizada.

^{1/} Corresponde al monto de las estimaciones en las cuales se pagó un costo indirecto del 39.9727% y un porcentaje de costo por financiamiento del 0.2336%.

^{2/} Corresponde al monto de las estimaciones en las cuales se pagó un costo indirecto del 39.0134% y un porcentaje de costo por financiamiento del 0.0338%.

Lo anterior se realizó en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 102, párrafo cuarto, fracciones VI y VII, y 113, fracciones I y VI, párrafo primero; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción I; y del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. TM-TRAMO3/20-SI-01, cláusula 6, secciones 6.1, "Forma de pago de los servicios" y 6.5, "Pagos en exceso", inciso c.

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 3 de enero de 2024, formalizada mediante el acta núm. 2022-0113-002, el Director de Administración y Finanzas del FONATUR con el oficio núm. DG/DAF/0064/2024 del 16 de enero de 2024 remitió copia del oficio núm.

SOTM/ROT3/0056/2024 del 12 de enero de 2024, con el cual la residencia de obra del Tramo 3 del Tren Maya informó que no está dentro de su alcance emitir una opinión o respuesta a lo observado por la ASF, toda vez que de acuerdo con lo establecido en el Manual Administrativo del FONATUR, en su numeral 1.2.3.2, “Gerencia de Ingeniería de Costos”, en sus incisos 5, 6 y 8, referente a coordinar el análisis y conciliación de los precios extraordinarios; el análisis de los estudios de ajuste de costos emitiendo en ambos casos la autorización correspondiente, asimismo, atender las auditorías, revisiones y requerimientos efectuados por los distintos órganos de fiscalización.

Posteriormente, con el oficio núm. DG/DAF/0120/2024 del 22 de enero de 2024 el Director de Administración y Finanzas del FONATUR, remitió copia del oficio núm. GI/LCBI/011/2024 del 11 de enero de 2024, con el cual la Gerencia de Ingeniería de Costos del FONATUR informó que, debido a la carga de trabajo y al volumen de información del proyecto en mención, aún se encuentra en análisis e integración de la documentación soporte que será enviada en un tiempo perentorio y solicitó consideración al respecto. Adicionalmente, con el oficio núm. DG/DAF/0132/2024 del 29 de enero de 2024 el Director de Administración y Finanzas del FONATUR, remitió copia del oficio núm. SO/RCM/141/2024 del 29 de enero de 2024, con el cual la Subdirección de Obras del FONATUR informó que en el presente resultado no se configura un incumplimiento, toda vez que no se está considerando que los porcentajes del costo indirecto y del costo por financiamiento fueron autorizados por la Gerencia de Ingeniería de Costos del FONATUR con el oficio núm. GIC/SDCL/062-1/2022 del 19 de junio de 2022; asimismo, se señaló que la empresa de supervisión externa no ha solicitado un aumento en los costos originales presentados en su propuesta, ya que se mantuvieron los mismos porcentajes, y, derivado del aumento al 25.0% en monto y plazo, se actualizó el monto con los conceptos añadidos en el segundo convenio modificatorio al contrato con especialidades diferentes a las originalmente propuestas del personal profesionalista, camionetas, espacio físico, papelería, equipo de cómputo, personal directivo y administrativo, requiriendo cubrir los gastos por cuotas del personal ante el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) y las prestaciones de la Ley Federal del Trabajo (LFT); además, la entidad fiscalizada informó que, no resulta procedente que la empresa de servicios tenga que acreditar los costos en cada rubro, ya que los indirectos se componen o expresan como un porcentaje del costo directo de cada concepto y no en actividades individuales de cada personal y que no resulta válido efectuar el ajuste de costos indirectos o del financiamiento, o de ambos, en forma proporcional o atendiendo a una regla de tres, toda vez que los costos en que hubiere incurrido el contratista por los conceptos a los que se refieren los artículos 213 y 216 del RLOPSRM, deberán encontrarse fehacientemente acreditados.

Por último, se señaló que, en los casos en que la Secretaría de la Función Pública autorice la revisión de los costos indirectos originalmente pactados, deberá acreditarse de manera fehaciente e indubitable el incremento a los gastos correspondientes a los diversos conceptos, pues de lo contrario éstos tendrían que mantenerse inalterados conforme a su monto original indicado en el Manual Administrativo de Aplicación General en materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, numeral 4.3.5.B., Ajuste de costos indirectos o financiamiento, o de ambos.

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional proporcionada, se determinó que persiste la observación, debido a que, aun cuando la entidad fiscalizada informó que el aumento al 25.0% en monto y plazo la empresa de servicios actualizó el monto en los conceptos añadidos en el segundo convenio modificatorio al contrato que integran el porcentaje del costo indirecto y que no resulta procedente que se tenga que acreditar los costos en cada rubro, además de que se señaló que la Gerencia de Ingeniería de Costos del FONATUR autorizó los porcentajes del costo indirecto y de financiamiento; sin embargo, en la revisión de los costos indirectos se debe requerir la documentación comprobatoria, en aquellos casos que el contratista requirió el reconocimiento de costos mayores de los contenidos en su proposición como se indica en el artículo 102, párrafo cuarto, fracción VI, del RLOPSRM, además de que no se entregó la autorización de la Secretaría de la Función Pública ni se informó si fue solicitada; por otra parte, la entidad fiscalizada no informó de los motivos por los cuales el porcentaje de costo por financiamiento que autorizó la Gerencia de Ingeniería de Costos del FONATUR no se aplicó a todas las estimaciones autorizadas de los trabajos desde el inicio del contrato hasta su conclusión, como se indica en el artículo 102, párrafo cuarto, fracción VII del RLOPSRM, por lo anterior persiste el monto observado de 40,329.0 miles de pesos (13,920.2 miles de pesos en 2020 y 2021, y 26,408.8 miles de pesos en 2022).

Al respecto, debido a que el monto por 13,920.2 miles de pesos corresponden a ejercicios distintos al de la Cuenta Pública en revisión, se hizo del conocimiento de la instancia de control en la entidad fiscalizada mediante el oficio núm. DGAIFF/IOIC/22/0030/2024 de fecha 6 de febrero de 2024 para que, en el ámbito de sus atribuciones, realice las investigaciones correspondientes.

2022-3-21W3N-22-0113-06-003 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 26,408,789.57 pesos (veintiséis millones cuatrocientos ocho mil setecientos ochenta y nueve pesos 57/100 M.N.), por los pagos en exceso, más el Impuesto al Valor Agregado y los intereses generados desde la fecha de su pago y hasta la de su recuperación o reintegro, con cargo al contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. TM-TRAMO 3/20-SI-01 relativo a la "Supervisión Técnica y Verificación de Control de Calidad de los Trabajos de Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya correspondiente al Tramo Calkiní-Izamal", dicho monto se desglosa de la manera siguiente: 26,299,613.31 pesos (veintiséis millones doscientos noventa y nueve mil seiscientos trece pesos 31/100 M.N.) en las estimaciones núms. de la 17-N-19 a la 05-CONV2-40 con periodos de ejecución comprendidos del 1 de diciembre de 2021 al 31 de diciembre de 2022, pagadas en marzo, abril, mayo, junio, agosto, septiembre, diciembre de 2022 y febrero de 2023 con recursos presupuestales del ejercicio fiscal de 2022 y autorizadas por la residencia de obra, debido a que se modificó mediante el convenio núm. 2 (agosto de 2022) el porcentaje del costo indirecto del contrato de 39.9727% a 39.0134%, derivado del incremento en monto y plazo de ejecución de su contrato sin acreditar los costos considerados en los rubros siguientes: "personal directivo", "personal administrativo", "cuota patronal de seguro social", "prestaciones de la LFT", "pasajes y viáticos del personal",

"edificios y locales", "muebles y enseres", "depreciación o renta y operación de vehículos", "equipo de topografía", "consultores, asesores y servicios", "sistema de aseguramiento de calidad", "laboratorio de control de calidad e inspección en campo", "papelería y útiles de escritorio", "correos, fax, teléfonos, telégrafos y radios", "equipos de computación y software", "copias y duplicados", "luz, gas y otros consumibles" y "seguridad e higiene", por lo que al realizar el cálculo conforme al incremento en plazo y monto del contrato se determinó que el costo indirecto debió ser del 22.5067%; más 109,176.26 pesos (ciento nueve mil ciento setenta y seis pesos 26/100 M.N.) en las estimaciones núms. de la 17-N-19 a la 24-N-31 con periodos de ejecución comprendidos del 1 de diciembre de 2021 al 31 de julio de 2022, pagadas en marzo, abril, mayo, junio, agosto y septiembre de 2022 con recursos presupuestales del mismo año y autorizadas por la residencia de obra, por concepto del porcentaje del costo de financiamiento, ya que la entidad fiscalizada, no obstante que redujo el porcentaje del financiamiento del 0.2336% al 0.0338%, sólo afectó las estimaciones de agosto a diciembre del 2022, sin tomar en cuenta los montos de las demás estimaciones pagadas, por lo que al considerar todas las estimaciones nos da el monto observado. Lo anterior se realizó en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 102, párrafo cuarto, fracciones VI y VII, y 113, fracciones I y VI, párrafo primero; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción I; y del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. TM-TRAMO 3/20-SI-01, cláusula 6, secciones 6.1, "Forma de pago de los servicios" y 6.5, "Pagos en exceso", inciso c.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

9. Con la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. TM-TRAMO 3/20-SI-01, se comprobaron deficiencias en la elaboración de los entregables del concepto no previsto en el catálogo original núm. EXT-01, "Informe mensual de obra ajustado por convenio núm. 2", del mes de marzo de 2022, debido a que se incluyeron actividades referentes a la "Cédula informativa avalada por el residente de obra y los representantes designados de la entidad contratante", "Avance general de la obra", "Avance financiero de la Obra", "Gráficas de avance financiero", "Gráficas de avance físico", y "Programa de obra autorizado", con base en el cuarto convenio modificatorio del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, que estuvo vigente hasta el mes de febrero de 2022, no obstante, a la fecha de elaboración del reporte de marzo de 2022 ya estaba vigente el convenio modificatorio núm. 6, por lo que éste último fue el que debió tomarse en consideración para la elaboración de este informe.

En respuesta, y como acción derivada de la reunión de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares de 3 de enero de 2024, formalizada con el acta núm. 2022-0113-002, el Director de Administración y Finanzas del FONATUR, con el oficio núm. DG/DAF/0006/2024 del 3 de enero de 2024, remitió copia del oficio núm.

SOTM/ROT3/2030/2023 del 20 de diciembre de 2023, con el cual el residente de obra informó que por error involuntario se entregó documentación incorrecta a la ASF del concepto observado núm. EXT-01, "Informe mensual de obra ajustado por convenio núm. 2", asimismo, se señaló que lo antes descrito fue detectado mediante la entrega del presente resultado; y proporcionó copia de los documentos denominados "Cédula informativa avalada por el residente de obra y los representantes designados de la Entidad Contratante", "Avance general de la obra", "Avance financiero de la Obra", "Gráficas de avance financiero", "Gráficas de avance físico", y "Programa de obra autorizado" con los datos del programa vigente correspondientes a marzo de 2022, además de que la entidad fiscalizada informó que dichos documentos se integraron en el informe mensual del concepto observado núm. EXT-01, así como en el expediente de la residencia de obra y que pone a su disposición para su cotejo en original en su oficina.

Una vez analizada la información y documentación adicional proporcionada, se determinó que se atiende el resultado, en virtud de que la residencia de obra proporcionó copia de los documentos denominados "Cédula informativa avalada por el residente de obra y los representantes designados de la Entidad Contratante", "Avance general de la obra", "Avance financiero de la Obra", "Gráficas de avance financiero", "Gráficas de avance físico", y "Programa de obra autorizado", en los cuales se consideró el programa del convenio modificatorio núm. 6, el cual se encontraba vigente a marzo de 2022, por lo que se solventa lo observado.

10. Se comprobó que la entidad fiscalizada contó con los recursos presupuestales necesarios para la ejecución de las obras y servicios revisados, ya que en la Cuenta Pública 2022 en el Tomo VII, Sector Paraestatal, Ramo 21, Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Entidades Paraestatales Empresariales no Financieras con Participación Estatal Mayoritaria, Información Programática, apartado Detalle de Programas y Proyectos de Inversión, K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, con las claves de cartera núm. 2021W3N0001 y presupuestarias núms. 21 W3N 3 5 03 06 K041 62601 3 1 04 2021W3N0001, 21 W3N 3 5 03 06 K041 62601 3 1 31 2021W3N0001 y 21 W3N 3 5 03 06 K041 62903 3 1 31 2021W3N0001, se reportó un monto ejercido de 175,057,073.7 miles de pesos para el "Proyecto Tren Maya", que consideran el monto ejercido por 8,366,022.3 miles de pesos correspondientes a los dos contratos revisados.

Montos por Aclarar

Se determinaron 65,466,591.89 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 10 resultados, de los cuales, en 4 no se detectaron irregularidades y los 6 restantes generaron:

2 Solicitudes de Aclaración, 1 Promoción 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 1 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 6 de febrero de 2024, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría, la cual se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada y de cuya veracidad es responsable. Con base en los resultados obtenidos en la auditoría practicada, cuyo objetivo fue fiscalizar y verificar la gestión financiera de los recursos federales canalizados al “Proyecto Tren Maya”, y en particular a la “Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya, Tramo 3, Calkiní-Izamal, en los Estados de Campeche y Yucatán”, a fin de comprobar que las inversiones físicas se presupuestaron, ejecutaron y pagaron conforme a la legislación y normativa aplicables; y específicamente respecto de la muestra revisada que se establece en el apartado relativo al alcance, se concluye que, en términos generales, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo cumplió las disposiciones legales y normativas que son aplicables en la materia, excepto por los aspectos observados siguientes:

- Pagos en exceso por 18,265.3 miles de pesos en el contrato plurianual de obra pública núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, en la partida adicional núm. PA.03.A.04, “Salvamento Arqueológico, Protección y Tratamiento de Vestigios”, debido a que se pagaron

dichas actividades en 5 km, no obstante que en las minutas celebradas entre el INAH y el FONATUR indican que no había monumentos arqueológicos.

- Pagos en exceso por 8,821.2 miles de pesos en el contrato plurianual de obra pública núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, en las subactividades de elaboración de proyecto de las estaciones y paraderos Izamal, Mérida, Maxcanú, Calkiní y Tixkokob, de las que se pagaron porcentajes del 0.08348%, 0.68941%, 0.38472%, 0.05235% y 0.05342%, respectivamente; toda vez que la entidad fiscalizada no acreditó la ejecución de dichas subactividades.
- Pagos en exceso por 10,491.6 miles de pesos en el contrato plurianual de obra pública núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, en la partida adicional núm. PA.03.A.10, “Mitigación Ambiental”, toda vez que se pagó un porcentaje de avance del 40.9299%; sin embargo, no se acreditó la ejecución de todas las subactividades.
- Intereses financieros generados en el periodo del 12 de mayo al 31 de diciembre de 2022 por 1,479.7 miles de pesos en el contrato plurianual de obra pública núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03 por el pago en exceso de un monto de 14,949.7 miles de pesos de la subactividad núm. PV 095E_PK 5062_024 “Paso vehicular 095e...”.
- Se determinaron trabajos que no cumplen con la calidad requerida en el proyecto en las partidas núms. PA.03.04.02.02 “Pasos Vehiculares (PV)”, PA.03.A.01, “Infraestructura Vía Férrea”, PA.03.A.02, “Superestructura Vía Férrea”, PA.03.A.03, “Estructuras Adicionales, Incluye Accesos, Caminos Auxiliares, Pavimentos, Guarniciones y Señalización”, en el contrato plurianual de obra pública núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03.
- Pagos en exceso por 26,408.8 miles de pesos en el contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública núm. TM-TRAMO 3/20-SI-01 por los porcentajes pagados de costo indirecto y de financiamiento, debido a que con la documentación remitida no se comprobó el porcentaje del costo indirecto pagado a la supervisión externa, además de que se realizó un incorrecto cálculo y aplicación del porcentaje de financiamiento.

Servidores públicos que intervinieron en la auditoría:

Director de Área

Director General

Mtro. Sergio Barrera Barrera

Arq. José María Noguera Solís

Comentarios de la Entidad Fiscalizada

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

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Verificar y comprobar que las inversiones físicas se presupuestaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables.
2. Verificar y comprobar que las inversiones físicas se ejecutaron y pagaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables.

Áreas Revisadas

La Dirección de Desarrollo y la Subdirección de Obras del Fondo Nacional de Fomento al Turismo.

Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas

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

1. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículo 55, párrafo segundo.
2. Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 102, párrafo cuarto, fracciones VI y VII, 113, fracciones I, VI, párrafo primero, VIII, y IX, 115, fracciones X y XI, 118, párrafo segundo, 132, fracción I, 134, párrafo primero, 222 y 227.
3. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículo 66, fracción I.
4. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: del contrato plurianual del proyecto integral de obra pública a precio mixto núm. TM-TRAMO 3/20-OI-03, cláusula 6, "Forma de pago", secciones 6.1, "Forma de Pago de los Trabajos a

Precio Alzado", 6.3, "Formulación de las estimaciones", inciso d, numeral i, y 6.6, "Pagos en exceso", incisos a, b y c, 13, "Construcción y mantenimiento de la vía férrea", sección 13.3, "Conclusión de la construcción de la vía férrea", inciso e; del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. TM-TRAMO3/20-SI-01, cláusula 6, "Forma de pago", secciones 6.1, "Forma de pago de los servicios", 6.5, "Pagos en exceso", inciso c.

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.