

**Fondo Nacional de Fomento al Turismo**

**Construcción de Plataforma y Vía del Tren Maya, Tramo 7, Chetumal-Escárcega, y Construcción del Taller y Cochera en Chetumal, en los Estados de Quintana Roo y Campeche**

Auditoría De Cumplimiento a Inversiones Físicas: 2022-0-07100-22-2112-2023

Modalidad: Presencial

Núm. de Auditoría: 2112

***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 planearon, programaron, presupuestaron, contrataron, ejecutaron y pagaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables.

***Alcance***

<b>EGRESOS</b>	
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	3,808,252.2
Muestra Auditada	3,808,252.2
Representatividad de la Muestra	100.0%

Se revisó un monto de 3,808,252.2 miles de pesos que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo reportó como ejercido en la Cuenta Pública 2022 en el “Proyecto Tren Maya”, que representaron el 100.0% del total erogado en el año de estudio al amparo del Convenio Específico de Colaboración para la Construcción del Tramo 7 del “Tren Maya y la Transferencia de Recursos”, y en la Construcción del Taller y Cochera en Chetumal del Tren Maya cuyos importes ejercidos y revisados, se desglosan en la siguiente tabla:

**CONVENIO/CONTRATOS REVISADOS**  
(Miles de pesos y porcentajes)

Convenio/Contrato núm	Importes		Alcance de la revisión (%)
	Ejercido	Revisado	
Convenio Específico de Colaboración para la Construcción del Tramo 7 del “Tren Maya y la Transferencia de Recursos”.	307,143.5	307,143.5	100.0
PTM-QRO/22-O-01.	3,501,108.7	3,501,108.7	100.0
Total	3,808,252.2	3,808,252.2	100.0

FUENTES: Fondo Nacional de Fomento al Turismo y la Secretaría de la Defensa Nacional, tabla elaborada con base en los expedientes del convenio y contrato revisados y en la información y documentación proporcionada por las entidades fiscalizadas.

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 15,538,741.2 miles de pesos que le transfirió a la SEDENA para la construcción del Tramo 7 y dentro de éstos los 307,143.5 miles de pesos ejercidos en el año 2022 en dicho tramo, además FONATUR formalizó un contrato de obra pública por 11,670,362.5 miles de pesos de los cuales pagó un importe de 3,501,108.7 miles de pesos por concepto de anticipo; 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 no Financieras con Participación Mayoritaria, Información Programática, apartado Detalle de Programas y Proyectos de Inversión, K-041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, con las claves de cartera núm. 2021W3N0001 y presupuestaria núm. 21 W3N 3 05 03 06 K041 62601 3 1 4 2021W3N0001. Al respecto, el FONATUR transfirió los 15,538,741.2 miles de pesos referidos a la SEDENA al amparo del Convenio Específico de Colaboración para la Construcción del Tramo 7 del “Tren Maya y la Transferencia de Recursos” mediante tres ministraciones con fechas 1 y 5 de agosto y 30 de diciembre de 2022 por las cantidades de 2,341,281.2 miles de pesos, 3,334,249.9 miles de pesos y 9,863,210.1 miles de pesos, respectivamente.

#### **Antecedentes**

Con fecha 21 de mayo de 2021 se formalizó el Convenio Marco de Colaboración para la Construcción de los Tramos 5 Norte, 6 y 7 del Tren Maya, el cual, de acuerdo con cláusula primera, establece las bases de colaboración y de apoyo entre el FONATUR, el FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V., la SEDENA y la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), conforme a sus respectivas competencias para la construcción de dichos tramos.

Posteriormente, el 13 de julio de 2022 el FONATUR, el FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V., y la SEDENA suscribieron el Convenio Específico de Colaboración para la Construcción del Tramo 7 del “Tren Maya y la Transferencia de Recursos”, en cuya cláusula primera se establecen la forma y los términos para llevar a cabo la Construcción del Tramo 7 (de Chetumal a Escárcega) por un monto de 54,093,721.5 miles de pesos. Por último, el 27 de diciembre de 2022, el FONATUR, el FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V., y la SEDENA suscribieron el Primer Convenio Modificatorio al Convenio Específico, mediante el cual se modifican diversos términos y condicionantes pactados originalmente entre las partes.

Respecto del proyecto en comento, en esta auditoría se revisó el Tramo 7 del Tren Maya que va de Chetumal, Quintana Roo a Escárcega, Campeche, el cual se encuentra entre las coordenadas geográficas 18.524527, -88.483855, 18.584825, -90.727689, con una longitud aproximada de 254.7 km de vía férrea sencilla y pasará por los municipios de Othón P. Blanco, en el estado de Quintana Roo, y Calakmul, Candelaria y Escárcega, en el estado de Campeche. Las características generales del Tramo 7 del Tren Maya, consisten en 4 estaciones de demanda baja en las localidades de Nicolás Bravo, Xpujil, Conhuas y Centenario; una base de mantenimiento en la localidad de Xpujil; Talleres y Cocheras que se realizan en un predio de 18 Hectáreas en Chetumal, Quintana Roo; un tren con locomotora diésel de velocidad máxima

de 160 km/h para pasajeros y de 85 km/h para carga; 17 casetas técnicas; 7 pasos vehiculares (PSV); 39 pasos ganaderos; 15 kilómetros de ladero; 111 pasos de fauna y 386 obras de drenaje; tres Programas de Mejoramiento de Zonas Arqueológicas (PROMEZA) en Dzibanché-Kinichná, Kohunlich y Calakmul; un Hotel Tren Maya, y un Centro de Atención a Visitantes (CATVIS) en Calakmul.

En relación con los Talleres y Cocheras en Chetumal, Quintana Roo, que se realiza en un predio de 18 Hectáreas, estará compuesto por un Taller de Mantenimiento para el material rodante dual (diésel-eléctrico), Cochertas, Almacén General, Almacén de Materiales Inflamables y residuos peligrosos, Caseta de acceso/vigilancia, Instalación para Cabina de Torno, Pintura, Soplado y Lavado, Edificios de Servicios Auxiliares y de Conductores, Depósito y dispensadores de combustible, área de vías, urbanización, instalaciones y equipos de operación y mantenimiento.

Para los efectos de fiscalización de los recursos federales ejercidos en el proyecto mencionado durante 2022, se revisó lo ejercido mediante el Convenio Específico de Colaboración (se verificaron los comprobantes de pago y relación de gastos foliados) y un contrato de obra pública bajo la condición de pago mixto (a precios unitarios y a precio alzado) plurianual con carácter nacional, los cuales se describen en la siguiente tabla.

CONVENIO/CONTRATO 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
Convenio Específico de Colaboración para la Construcción del Tramo 7 del "Tren Maya y la Transferencia de Recursos".	13/07/22	Secretaría de la Defensa Nacional	54,093,721.5	13/07/22-31/12/23 537 d.n.
Total convenido Ejercido en 2022			54,093,721.5 307,143.5	537 d.n.
Pendiente por ejercer			53,786,578.0	
PTM-QRO/22-O-01, contrato de obra pública bajo la condición de pago mixto, con una parte a precios unitarios y otra a precio alzado, plurianual con carácter nacional /AD. Construcción del taller y cochera de Chetumal y la instalación de los sistemas ferroviarios de los tramos 6 y 7 del tren maya.	14/10/22	GAMI, Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V., Construcciones Urales Procesos Industriales, S.A. de C.V. y Bombardier Transportation México, S.A. de C.V.	11,670,362.5 *3,501,108.7 8,169,253.8	01/11/22 - 31/12/29 2,618 d.n.
Acta de Suspensión	02/11/22			
A la fecha de revisión diciembre de 2023, el contrato se encontraba en proceso de ejecución.				
Total contratado Ejercido en 2022			11,670,362.5 *3,501,108.7	2,618 d.n.
Pendiente por ejercer			8,169,253.8	

FUENTES: Fondo Nacional de Fomento al Turismo y la Secretaría de la Defensa Nacional, tabla elaborada con base en los expedientes del convenio específico y contrato revisado y en la información y documentación proporcionada por las entidades fiscalizadas.

d.n. Días naturales.  
AD. Adjudicación directa.  
\* Anticipo del contrato.

### Evaluación de Control Interno

Con base en el análisis de la documentación proporcionada por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo y la Secretaría de la Defensa Nacional, 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 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 para determinar el alcance y la muestra de la revisión practicada.

### **Resultados**

1. En la revisión del resolutivo de la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional del “Proyecto Tren Maya” del Tramo 7 se observó que de las 1,058.98 ha hectáreas impactadas para su trazo como indica el resolutivo (335.13 ha agropecuario; 302.04 ha de selva mediana subcaducifolia; 247.19 ha de selva mediana subperennifolia; 97.42 ha selva baja subperennifolia; 38.94 ha de selva baja caducifolia; 24.26 ha de asentamientos humanos; 4.24 ha de tular; 5.36 ha de sabana; 2.68 ha de selva baja subcaducifolia; 1.58 ha de cuerpos de agua, y 0.14 ha de área sin vegetación), el FONATUR no acreditó el Programa de Vigilancia Ambiental en que se señalen las acciones que se habrían de realizar, la metodología aplicada, el plazo y el programa de ejecución, ni la documentación mediante la cual se llevaron a cabo las medidas de mitigación, el manejo, registro y control del material destinado para el troceo mediante su respectiva bitácora, como tampoco el manejo, control y registro del arbolado recuperado y donado, supervisado por un ingeniero ambiental, en incumplimiento del primer párrafo del oficio núm. SRA/DGIRA/DG-04962-22 del 12 de septiembre de 2022, condicionante núm. 1, emitido por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares (con observación) del 3 de enero del 2024 y formalizada con el acta núm. 2022/2112/004, mediante el oficio núm. DG/DAF/0101/2024 del 19 de enero de 2024, el Director de Administración y Finanzas y Enlace Titular del FONATUR, remitió diversa información y documentación consistente en el oficio número SRA/DGIRA/DG-6219-22 de fecha 16 de diciembre de 2022, emitido por la Dirección de General de Impacto y Riesgo Ambiental de la Subsecretaría de Regulación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, con el cual se dio la validación de los programas ambientales de monitoreo de la calidad del aire, conservación de suelos y reforestación, rescate y reubicación de flora silvestre, ahuyentamiento, rescate y reubicación de fauna silvestre, programa de prevención, mitigación y manejo de contingencias ambientales y conservación de paisaje kárstico, de manejo Integral de residuos, de manejo de agua, de monitoreo de la carga hidráulica, conductividad eléctrica, temperatura, de seguimiento de la red piezométrica, de mantenimiento de obras de drenaje del proyecto, de establecimiento y monitoreo de pasos de fauna, de educación ambiental y de supervisión ambiental, los cuales se anexaron de manera digital.

Asimismo, aclaró que respecto a la validación de los programas contenidos en el resolutivo de la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional del Proyecto Tren Maya, ésta se realizó el 15 de diciembre de 2022, por lo que las acciones de los programas validados se comenzaron a reportar a partir del mes de enero de 2023.

Una vez analizada la información y documentación adicional proporcionada por la entidad fiscalizada, se considera parcialmente atendida, toda vez que, mediante el oficio núm. SRA/DGIRA/DG-6219-22 del 16 de diciembre de 2022, expedido por la Dirección de Impacto y Riesgo Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, se acreditó la autorización del Programa de Vigilancia Ambiental y sus respectivos alcances, y con ello se justificó que los programas se realizaron el 15 de diciembre de 2022, por lo que se comenzaron a reportar a partir del mes de enero de 2023; sin embargo, no se proporcionó documentación o aclaración respecto de las medidas de mitigación; el manejo, control y registro del material destinado para el troceo mediante su respectiva bitácora; el manejo, control y registro del arbolado recuperado y donado, que debieron ser supervisadas por un ingeniero ambiental, conforme al primer párrafo del oficio núm. SRA/DGIRA/DG-04962-22 del 12 de septiembre de 2022, condicionante núm. 1, emitido por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

2022-9-21W3N-22-2112-08-001

**Promoción de Responsabilidad Administrativa  
Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en el Fondo Nacional de Fomento al Turismo o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, no acreditaron, la realización de las medidas de mitigación; el manejo, control y registro del material destinado para el troceo mediante su respectiva bitácora, supervisado por un ingeniero ambiental del "Proyecto Tren Maya" correspondiente al Tramo 7, en incumplimiento del primer párrafo del oficio núm. SRA/DGIRA/DG-04962-22 del 12 de septiembre de 2022, condicionante núm. 1, emitido por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

**2.** Con la revisión del contrato núm. PTM-QRO/22-O-01, que tiene por objeto la "Construcción del Taller y Cochera de Chetumal y la instalación de los sistemas ferroviarios de los tramos 6 y 7 del Tren Maya", se constató que el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) no acreditó contar con el proyecto ejecutivo, los planos debidamente autorizados y firmados por las instancias competentes, la integración de las memorias de cálculo y los estudios batimétricos, topográficos, hidrológicos y de mecánica de suelos para la ejecución de los trabajos, esto debido a que el proyecto original elaborado en la ingeniería básica del 2020 ya no fue aplicable por el cambio de predio y las condiciones existentes en esta nueva ubicación, por lo que la contratista indicó en la nota de bitácora núm. 3 del 30 de diciembre de 2022 que "*...ante las condiciones físicas que presenta el inmueble se ha identificado la necesidad de ejecutar cantidades adicionales de conceptos no previstos en el catálogo original para lo cual también se solicita la autorización...*", y por lo tanto, el costo de dichos trabajos

se incrementará. Por lo anterior, la entidad incumplió la Ley de obras Públicas y Servicios relacionados con las Mismas; artículo 18, párrafos quinto y noveno; el Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 21, fracciones III, IV y IX, 24, fracción I, y del contrato núm. PTM-QRO/22-O-01, cláusulas segunda “alcance de los trabajos” y quinta “disponibilidad del Inmueble y documentos administrativos”.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares (con observación) del 3 de enero del 2024 y formalizada con el acta núm. 2022/2112/004, mediante el oficio núm. DG/DAF/0109/2024 del 19 de enero de 2024, el Director de Administración y Finanzas y Enlace Titular del FONATUR, remitió diversa información y documentación consistente en el oficio núm. FTM/MEOM/028/2024 sin fecha, suscrito por el Gerente de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V., mediante el cual señala que de acuerdo al documento referente a la ingeniería básica del proyecto originalmente asignado, integrado como anexo del Acta Administrativa Circunstanciada de Auditoría núm. 002/CP2022, Fonatur Tren Maya, se ampara a través del artículo 24, párrafo cuarto, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, «que a la letra dice: que *“para la realización de obras públicas se requerirá contar con los estudios y proyectos, especificaciones de construcción, normas de calidad y el programa de ejecución totalmente terminados, o bien en el caso de obras públicas de gran complejidad, con un avance en su desarrollo que permita a los licitantes preparar una proposición solvente y ejecutar los trabajos hasta su conclusión en forma ininterrumpida, en concordancia con el programa de ejecución convenido...”*».

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional presentada por la entidad fiscalizada, se considera que persiste la observación, en virtud de que no se acreditó contar con el proyecto ejecutivo completo o, en el caso de una obra pública de gran complejidad, con un avance del mismo que permitiera al contratista ejecutar los trabajos de forma ininterrumpida, los planos debidamente autorizados y firmados por las instancias competentes, la integración de las memorias de cálculo y los estudios batimétricos, topográficos, hidrológicos y de mecánica de suelos para la ejecución de los trabajos, esto debido a que la ingeniería básica referida corresponde al año de 2020, por lo que, debido al cambio de predio y a las condiciones existentes en la nueva ubicación del proyecto, ya no se considera aplicable.

2022-9-21W3N-22-2112-08-002

**Promoción de Responsabilidad Administrativa  
Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en el Fondo Nacional de Fomento al Turismo o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, no acreditaron contar con el proyecto ejecutivo completo o con un avance del mismo que permitiera al contratista ejecutar los trabajos de forma ininterrumpida, los planos debidamente autorizados y firmados por las instancias competentes, la integración de las memorias de cálculo y los estudios batimétricos, topográficos, hidrológicos y de mecánica de suelos para la ejecución de los trabajos, del

contrato núm. PTM-QRO/22-O-01 cuyo objeto es la "Construcción del taller y cochera de Chetumal y la instalación de los sistemas ferroviarios de los tramos 6 y 7 del Tren Maya", debido a que el proyecto original elaborado en la ingeniería básica del 2020 ya no fue aplicable por el cambio de predio y las condiciones existentes en la nueva ubicación, como consta en la nota de bitácora núm. 3 del 30 de diciembre de 2022, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 18, párrafos quinto y noveno; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 21, fracciones III, IV y IX, y 24, fracción I; y del contrato núm. PTM-QRO/22-O-01, cláusulas segunda "alcance de los trabajos", y quinta "disponibilidad del Inmueble y documentos administrativos".

**3.** Con la revisión del Convenio Específico de Colaboración para la Construcción del Tramo 7 del "Tren Maya y la Transferencia de Recursos", que tiene por objeto "Establecer la forma y términos para llevar a cabo el ejercicio, comprobación, control, rendición de cuentas y transparencia de los recursos que el FONATUR transferirá a la SEDENA para la construcción del Tramo 7 del Tren maya...", con un plazo de ejecución del 13 de julio de 2022 al 31 de diciembre de 2023, se constató que la entidad fiscalizada no acreditó contar con el proyecto ejecutivo, los requerimientos generales y documentos técnicos necesarios para la planificación y la ejecución de la obra, los planos debidamente autorizados y firmados por las instancias competentes del Fondo Nacional de Fomento al Turismo y de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con todos sus componentes técnicos y planos de detalle de viaductos, pasos vehiculares, pasos de fauna, obras de drenaje, laderos, estaciones, paraderos, Centros de Atención a Visitantes (CATVIS), etc., toda vez que, únicamente se proporcionaron los planos sin firmas del trazo de la vía que comprenden el recorrido del Tramos 7 del "Proyecto Tren Maya", en incumplimiento del Convenio Marco de Colaboración para la Construcción de los Tramos 5 Norte, 6 y 7 del "Proyecto Tren Maya", y de su primer convenio modificatorio, cláusula segunda "Acciones", fracciones I, inciso B, II, inciso B, y III, incisos A y B.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares (con observación) del 3 de enero del 2024 y formalizada con el acta núm. 2022/2112/004, mediante el oficio núm. DG/DAF/0084/2024 del 18 de enero de 2024, el Director de Administración y Finanzas y Enlace Titular del FONATUR, remitió diversa información y documentación consistente en el oficio número SO/RCM/079/2024 del 18 de enero de 2024, con el que el Subdirector de Obras del FONATUR informó que, mediante el oficio núm. FTM/MEGG/020/2024 del 17 de enero de 2024, el Interlocutor de FONATUR Tren Maya, proporcionó un archivo denominado proyecto de respuesta en el que se explica en una presentación la línea de tiempo de los hechos ocurridos durante el proceso de la elaboración del proyecto ejecutivo, los actos jurídicos, los convenios, las validaciones, el proyecto del trazo ferroviario, los puntos de acuerdo, el presupuesto, y el contrato núm. C-TM-008/2019, el cual tuvo por objeto realizar los estudios de alternativas de trazo, de tracción, de material rodante, interoperabilidad, cartografía, hidrología, geohidrología y drenaje, ubicación de las estaciones, estudio de geología, geotecnia y geofísica, inventario de vías e instalaciones, estudios de impacto ambiental, social y arqueológico, estudio de definición de trazo, terracerías, obras inducidas y servicios afectados, impacto urbano, estructuras y túneles,

afectaciones a vialidades, estudios ferroviarios, definición de talleres patios y entorno de estación, catálogo capex y opex, planificación de proyecto y obra, interfaces, e informe final sin ningún anexo.

Asimismo, precisó que con el contrato núm. C-TM-008/2019 la SEDENA se contó con 240 días para el desarrollo del proyecto ejecutivo, con un periodo del 1 de diciembre de 2021 al 29 de julio de 2022; y señaló también que se presentaron diversos casos fortuitos o de fuerza mayor que dieron origen a las modificaciones del trazo original y plazo de desarrollo del proyecto ejecutivo, motivo por el cual, a partir del 21 de julio de 2022, se concretó la reprogramación de 240 días para garantizar la continuidad de los estudios y el proyecto ejecutivo, teniendo como fecha de entrega el 25 de marzo de 2023, y concluyó que realizaron las acciones necesarias para el desarrollo del Proyecto Tren Maya, y que se llevó a cabo la planificación en cumplimiento al marco legal y lo que rigen los Convenios Específicos de Colaboración para los Tramos 5 norte, 6 y 7.

Posteriormente, con los oficios núms. DG/DAF/0139/2024, DG/DAF/0146/2024 y DG/DAF/0162/2024, de fechas 29 y 30 de enero y 2 de febrero de 2024, respectivamente, el Director de Administración y Finanzas y Enlace Titular del FONATUR, remitió información y documentación adicional consistente en los oficios núms. FTM/MGG/058/2024, FTM/MGG/063/2024, SO/RCM/151/2024, FTM/MGG/066/2024, los dos primeros de fecha 26 de enero de 2024 y los dos últimos del 29 de enero de 2024, así como el oficio núm. FTM/MGG/088/2024 del 2 de febrero de 2024, signados por el Interlocutor en FONATUR Tren Maya, S.A de C.V., con los que proporcionó la solicitud de polígonos para liberación, cálculos de curvas horizontales y verticales de los frentes de trabajo, polígonos (formato DWG), polígonos (formato KMZ), coordenadas de polígonos (formato XLS), área por adquirir de cada Ejido (formato PDF), 12 planos del Tramo 7 firmados por la SEDENA y el FONATUR referentes al “Proyecto Trazo Ferroviario” conformados por ocho planos de localización del trazo Tramo 7 F1, F2, F3, F4 Z16, F4 Z15, F5, Z16 y Z15, cuatro planos de polígono, así como 41 minutos sobre los trabajos de prospección y 15 minutos de excavación todas ellas signadas por el Director del Proyecto de Salvamento Arqueológico Tren Maya del Instituto Nacional de Antropología e Historia, un larguillo sin firmas de la liberación del derecho de vía del tramo 7 (Bacalar-Escárcega) y 24 informes mensuales de actividades por cada uno de los frentes de trabajo.

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional presentada por la entidad fiscalizada, se considera parcialmente atendida la observación, en virtud de que, se proporcionó una presentación con línea de tiempo de los actos jurídicos, convenios, validaciones, puntos de acuerdo y presupuesto, así como solicitud de polígonos para liberación, cálculos de curvas horizontales y verticales de los frentes de trabajo, polígonos (formato DWG), polígonos (formato KMZ), coordenadas de polígonos (formato XLS), área por adquirir de cada Ejido (formato PDF), doce planos del Tramo 7 firmados por la SEDENA y el FONATUR referentes al “Proyecto Trazo Ferroviario” conformados por ocho planos de localización del trazo Tramo 7 F1, F2, F3, F4 Z16, F4 Z15, F5, Z16 y Z15, cuatro planos de polígono, así como 41 minutos sobre los trabajos de prospección y quince de excavación signadas por el Director del Proyecto de Salvamento Arqueológico Tren Maya, del Instituto

Nacional de Antropología e Historia, un larguillo sin firmas de la liberación del derecho de vía del tramo 7 (Bacalar-Escárcega) y 24 informes mensuales de actividades por cada uno de los frentes de trabajo; sin embargo, no se acreditó contar con el proyecto ejecutivo completo o con un avance del mismo que permitiera ejecutar los trabajos de forma ininterrumpida a la fecha para la construcción del Tramo 7 del Tren Maya, los requerimientos generales y documentos técnicos necesarios, y los planos restantes de detalle de viaductos, pasos vehiculares, pasos de fauna, obras de drenaje, laderos, estaciones, paraderos y Centros de Atención a Visitantes (CATVIS), del Proyecto Tren Maya, Tramo 7, debidamente autorizados y firmados por las instancias competentes.

2022-9-21W3N-22-2112-08-003      **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en el Fondo Nacional de Fomento al Turismo o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, no acreditaron contar con el proyecto ejecutivo o con un avance del mismo que permitiera ejecutar los trabajos de forma ininterrumpida a la fecha para la construcción del tramo 7 del Tren Maya, los requerimientos generales y documentos técnicos necesarios para la planificación y la ejecución de la obra, los planos debidamente autorizados y firmados por las instancias competentes del Fondo Nacional de Fomento al Turismo y la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, así como con todos sus componentes técnicos y planos de detalle de viaductos, pasos vehiculares, pasos de fauna, obras de drenaje, laderos, estaciones, paraderos y Centros de Atención a Visitantes (CATVIS) en incumplimiento del Convenio Marco de Colaboración para la Construcción de los Tramos 5 Norte, 6 y 7 del "Proyecto Tren Maya", y su primer convenio modificatorio, cláusula segunda "Acciones", fracciones I, inciso B, II, inciso B, y III, incisos A y B.

4. Con la revisión del contrato núm. PTM-QRO/22-O-01, que tiene por objeto la "Construcción del Taller y Cochera de Chetumal y la instalación de los sistemas ferroviarios de los tramos 6 y 7 del Tren Maya", se constataron deficiencias en la planeación, así como en la adjudicación del contrato, en razón de que la Agencia Federal de Aviación Civil, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, advirtió mediante el oficio núm. 41.2.3.-2222 del 21 de septiembre de 2022 que "... *los componentes que restringirían las construcciones..., serían los correspondientes al campo electromagnético generado por el paso del tren, así como las posibles afectaciones al patrón de radiación del VOR... en conclusión, el predio en el que se pretende llevar a cabo la obra tendría restricciones ...*"; no obstante, la entidad fiscalizada llevó a cabo la adjudicación directa el 11 de octubre de 2022, y se formalizó el contrato el 14 de octubre del 2022; cabe señalar que el 1 de noviembre de 2022 se dio inicio a los trabajos y, el día 2 del mismo mes y año, se suspendieron por el cambio de predio, y a pesar de todas estas condicionantes se otorgó el anticipo establecido en el contrato el cual fue pagado el 22 de diciembre de 2022; además, no se acreditó el programa de utilización de dicho anticipo. Por lo anterior, se incumplió la Ley de obras Públicas y Servicios relacionados con las Mismas, artículo 19, párrafo segundo.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares (con observación) del 3 de enero del 2024 y formalizada con el acta núm. 2022/2112/004, mediante el oficio núm. DG/DAF/0104/2024 del 19 de enero de 2024, el Director de Administración y Finanzas y Enlace Titular del FONATUR, remitió diversa información y documentación consistente en el oficio núm. SO/RCM/0095/2024 del 19 de enero de 2024, con el que el Subdirector de Obras del FONATUR, señaló que “*...la adjudicación directa del contrato en comento, reunió las condiciones legales, técnicas y económicas requeridas, con todas las condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad y financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes para su celebración, por lo cual, al momento de su evaluación y dictaminación se cumplió con los elementos necesarios para su debida adjudicación de conformidad con señalado en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, para obtener las mejores condiciones para el Estado, tal como fue la adjudicación del contrato en comento...*”.

Asimismo, indicó que respecto al oficio número 41.2.3.-2222 del 21 de septiembre de 2022 emitido por la Agencia Federal de Aviación Civil, se advirtió de la posibilidad de ciertas restricciones, por lo que no existía una imposibilidad manifiesta para realizar la obra, además manifestó que “*...dicho documento fue del conocimiento del residente de obras y el área contratante hasta el momento en que el área técnica requirente, mediante el oficio núm. FTM/JCFO/RVR/MT/898/2022 de fecha 28 de octubre de 2022, informa de la reubicación del Taller y Cochera Chetumal, en razón, de los acuerdos y minutas del 17 y 24 de octubre de 2022...*” y proporcionó dicha documentación.

Por otra parte, el Gerente de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V., mediante el oficio FTM/JCFO/RVR/MT/898/2022 del 28 de octubre de 2022, notificó al Subdirector de Obras de FONATUR la reubicación para la construcción del taller y cocheras en Chetumal, y la cronología referente a la modificación del predio mediante minutos de trabajo, como es la propuesta realizada por FONATUR de ubicar el Taller y Cocheras en el predio donde se encuentra la Expo-Feria de Chetumal y los acuerdos más relevantes entre la SEDENA, FONATUR Tren Maya, el Gobierno del Estado de Quintana Roo y la contratista, de lo cual, entre otros puntos, se destacan que esta última entregó al FONATUR y a la SEDENA el proyecto en planta del Taller y Cocheras, para que la SEDENA entregue el trazo definitivo del eje de la vía del Tramo 6 (sic) el 27 de octubre de 2022; indicó y solicitó anuencia de ocupación en los predios distintos al humedal para el inicio de los estudios de geotecnia y topografía; asimismo, requiere los permisos ambientales en el área de humedal para el desarrollo de los estudios geotécnicos por lo que FONATUR remitirá a la SEMARNAT el sembrado de taller y cochera y determine los polígonos de muestreo y que el contratista le envíe la memoria descriptiva del proyecto a más tardar el 27 de octubre de 2022, para solicitar los permisos solicitados ya que el cambio de ubicación fuera del polígono del aeropuerto, modifica los esquemas de vías que ya habían sido remitidos a FONATUR.

Finalmente, respecto del anticipo, la entidad fiscalizada informó que el pago se otorgó conforme a la normativa y se encuentra pactado en el contrato con antelación al inicio de los trabajos, previa presentación de la garantía y del programa de aplicación del anticipo del cual

se anexó copia, e indicó que la garantía del anticipo se entregó el 14 de octubre de 2022 y la factura núm. BTM5536 para pago del anticipo es de fecha 5 de diciembre de 2022.

Una vez analizada la información y documentación adicional proporcionada por la entidad fiscalizada, se considera parcialmente atendida la observación, toda vez que, se proporcionó el programa de utilización del anticipo, con el que se acreditó su aplicación, y se demostró que el pago se otorgó de conformidad con lo pactado en el contrato, es decir, previa presentación de la garantía y la factura correspondiente; sin embargo, se confirma la deficiente planeación y adjudicación del contrato en cuestión, ya que aun cuando la entidad fiscalizada tenía conocimiento de las restricciones en el predio en el que se pretendía llevar a cabo la obra mediante el oficio núm. 41.2.3.-2222 del 21 de septiembre de 2022 emitido por la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), determinó llevar a cabo la adjudicación directa el 11 de octubre de 2022, y formalizó el contrato el 14 de octubre del 2022; cabe señalar que el 1 de noviembre de 2022 se dio inicio a los trabajos y el día 2 del mismo mes y año, se suspendieron por el cambio de predio; además, de que en el oficio número FTM/JCFO/RVR/MT/898/2022 del 28 de octubre de 2022, no se menciona la notificación al área contratante sobre la advertencia de las restricciones vertidas por la AFAC previamente señaladas, ya que en dicho oficio sólo se manifestó la cronología referente a la modificación del predio a través de las minutas de trabajo de fechas 17 y 24 de octubre de 2022, la propuesta realizada por FONATUR de ubicar el Taller y Cocheras en el predio donde se encontraba la Expo-Feria de Chetumal y los acuerdos más relevantes entre la SEDENA, FONATUR Tren Maya, el Gobierno del Estado de Quintana Roo y la contratista.

2022-9-21W3N-22-2112-08-004

**Promoción de Responsabilidad Administrativa  
Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en el Fondo Nacional de Fomento al Turismo o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, realizaron una deficiente planeación y adjudicación del contrato núm. PTM-QRO/22-O-01 relativo a la "Construcción del Taller y Cochera de Chetumal y la instalación de los sistemas ferroviarios de los tramos 6 y 7 del Tren Maya", ya que la Agencia Federal de Aviación Civil de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a través del oficio núm. 41.2.3.-2222 del 21 de septiembre de 2022, indicó que "...los componentes que restringirían las construcciones..., serían los correspondientes al campo electromagnético generado por el paso del tren, así como las posibles afectaciones al patrón de radiación del VOR... en conclusión, el predio en el que se pretende llevar a cabo la obra tendría restricciones...", lo que originó el cambio de predio y la suspensión de los trabajos, no obstante, el citado contrato se llevó a cabo mediante adjudicación directa el 11 de octubre de 2022, y se formalizó el 14 de octubre del 2022; cabe señalar que el 1 de noviembre de 2022 se iniciaron los trabajos y el día 2 del mismo mes se suspendieron los trabajos por el cambio del predio, además de que en el oficio número FTM/JCFO/RVR/MT/898/2022 del 28 de octubre de 2022, no se menciona la notificación al área contratante sobre la advertencia de las restricciones vertidas por la AFAC previamente señaladas, ya que en dicho oficio solo

se manifestó la cronología referente a la modificación del predio a través de las minutas de trabajo de fechas 17 y 24 de octubre de 2022, la propuesta realizada por FONATUR de ubicar el Taller y Cochertas en el predio donde se encontraba la Expo-Feria de Chetumal y los acuerdos más relevantes entre la SEDENA, FONATUR Tren Maya, el Gobierno del Estado de Quintana Roo y la contratista, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo, 19, párrafo segundo.

**5.** De la revisión del Convenio Específico de Colaboración para la Construcción del Tramo 7 del “Tren Maya y la Transferencia de Recursos”, el FONATUR no acreditó haber sometido a consideración de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, las modificaciones al trazo geométrico de la ingeniería básica, derivado de diversos hallazgos de vestigios categoría tipo 4 (no reubicables) efectuados por el Instituto Nacional de Antropología e Historia con posterioridad al resolutivo emitido con la autorización de la MIA-R Tramo 7 del 12 de septiembre de 2022, debido a que el trazo original era de 286.48 km y se redujo a 254.724 km.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares (con observación) del 3 de enero del 2024 y formalizada con el acta núm. 2022/2112/004, mediante el oficio núm. DG/DAF/0101/2024 del 19 de enero de 2024, el Director de Administración y Finanzas y Enlace Titular del FONATUR, remitió diversa información y documentación digital e impresa consistente en el oficio número SGPA/DGIRA/DG-03776-22 de fecha 23 de junio de 2022 con el que el Director General de Impacto y Riesgo Ambiental, de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) informó al apoderado legal del FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V. que con relación a su oficio núm. FGA/CLLC/0099/2022 del 16 de junio de 2022, en donde se solicita el otorgamiento de la autorización provisional para realizar las obras o actividades del proyecto Tren Maya Tramo 7 Bacalar-Escárcega, con ubicación en los municipios de Othón P. Blanco, Calakmul y Escárcega en los municipios de Quintana Roo y Campeche, la DGIRA realizó las consideraciones y en su fracción II atendiendo al “ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional”, del análisis y la información presentada con esa solicitud se consideró en su punto “B” las características generales del Tramo 7 con una longitud total de 254.75 km.

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional presentada por la entidad fiscalizada, se considera atendida la observación, toda vez que se acreditó mediante el oficio número SGPA/DGIRA/DG-03776-22 de fecha 23 de junio de 2022 emitido por la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental de la SEMARNAT el otorgamiento de la autorización provisional para realizar las obras o actividades del Proyecto Tren Maya Tramo 7 Bacalar-Escárcega, y específicamente en su fracción II punto “B”, se señala que las características generales del Tramo 7 considera una longitud total de 254.75 km, que corresponde al total de los kilómetros del trazo modificado, por lo que se justifica y aclara lo observado.

6. Con la revisión del Convenio Específico de Colaboración para la Construcción del Tramo 7 del “Tren Maya y la Transferencia de Recursos” se constató que la Secretaría de la Defensa Nacional no acreditó contar con el Seguro de Responsabilidad Civil para la ejecución de los trabajos, el cual fue acordado en el Convenio Marco de Colaboración para la Construcción de los Tramos 5 Norte, 6 y 7 del “Proyecto Tren Maya” y su primer convenio modificatorio de fechas 21 de mayo de 2021 y 1 de julio de 2022, relativo a la plataforma de la vía férrea, suministro de materiales, estaciones y paraderos, los CATVIS, edificios auxiliares, estudios o trabajos necesarios en materia ambiental y salvamento arqueológico del Tren Maya.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares (con observación) del 3 de enero del 2024 y formalizada con el acta núm. 2022/2112/005, mediante el oficio núm. AIFA/AUD-000038 del 3 de enero de 2024, el Subjefe Administrativo y Logístico del Estado Mayor del Agrupamiento de Ingenieros de la Dirección General de Ingenieros de la Secretaría de la Defensa Nacional, remitió diversa información y documentación consistente en una nota informativa, signada por el residente de obra del Tren Maya, Tramo 6, Frente 4, en la que precisa que por instrucciones del Ingeniero Residente y Comandante del Agrupamiento de Ingenieros “Felipe Ángeles”, esa Residencia de Obra realizó el procedimiento respectivo para formalizar el contrato número D.C.ING/AIFA-RSF-T6-F4/MRA1626/2023-C-AD-012-001 del 14 de julio de 2022, con la empresa aseguradora en cumplimiento a las obligaciones contractuales, y adjuntó la póliza de responsabilidad civil número 07024868, con una vigencia del 16 de julio al 31 de diciembre de 2023; además, señaló que si bien es cierto, que en el Convenio Marco, concretamente en la cláusula segunda, fracción I, inciso G, se establece como una acción para la SEDENA el *“Contratar el o los seguros de responsabilidad civil que se requieran.”* también lo es que no se señala un tiempo específico para ejecutar tal acción, en consecuencia, se deja a cargo de la SEDENA el momento idóneo en que, bajo su más estricta responsabilidad, se determine que es necesario contratar el o los seguros de responsabilidad civil.

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional presentada por la entidad fiscalizada, se considera atendida la observación, toda vez que la entidad acreditó que se realizó el procedimiento respectivo para formalizar el contrato número D.C.ING/AIFA-RSF-T6-F4/MRA1626/2023-C-AD-012-001 de fecha 14 de julio de 2022 con la empresa aseguradora, y en virtud de que se demostró que no se estableció la fecha o término en que debería emitirse dicho seguro, se justifica y aclara lo observado.

7. Con la revisión del Convenio Específico de Colaboración para la Construcción del Tramo 7 del “Tren Maya y la Transferencia de Recursos”, se constató que la Secretaría de la Defensa Nacional no acreditó un monto de 307,143.5 miles de pesos reportados en los estados de cuenta con cargo al Convenio Específico de Colaboración para la Construcción del Tramo 7 del “Tren Maya”, con la documentación justificativa y comprobatoria de soporte relativa a generadores, estimaciones, facturas, contratos de arrendamiento de maquinaria y equipo, de adquisiciones, de combustible, de salvamento arqueológico, vinculados con las actividades relacionadas con el anexo 4 “programa de ejecución”, toda vez que la comprobación proporcionada por 294,113.9 miles de pesos corresponde a notas y facturas

de gastos en general de tiendas de conveniencia, ferreterías, papelerías, gasolinerías, algunas de ellas fuera de las entidades federativas en las que se desarrolla el proyecto; y de los 13,029.6 miles de pesos restantes no se proporcionó documentación alguna que acredite su erogación.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares (con observación) del 3 de enero del 2024 y formalizada con el acta núm. 2022/2112/005, mediante los oficios núms. AIFA/AUD.-001437 y AIFA/AUD.-001468, del 15 y 19 de enero de 2024, el Subjefe Administrativo y Logístico, del Estado Mayor del Agrupamiento de Ingenieros, de la Dirección General de Ingenieros de la Secretaría de la Defensa Nacional, remitió diversa información y documentación consistente en oficios de alcance y relación de los gastos foliados, justificaciones de variaciones, cheque de apertura de caja chica., libros de ingresos y egresos (auxiliar de caja chica), reposiciones de cajas chicas de agosto a diciembre 2022, recibo de apertura de caja chicas, cheque en tránsito, conciliación bancaria a diciembre 2022, estados de cuenta enero 2023, pólizas de ingreso por los reintegros, cuadros de integración de cada uno de los frentes del tramo 7, contratos relacionados con el gasto realizado por cada uno de los frentes, facturas que integran los gastos realizados por cada frente y notas informativas mediante las cuales se indicó que “...respecto de las diferencias detectadas corresponden a la apertura de la caja chica, desde el inicio de la obra (agosto del 2022), lo cual representa una salida del estado de cuenta, mediante el cobro de un cheque, pero no un comprobante por el mismo importe, sino que la comprobación se realiza conforme se efectúa el pago de gastos menores, lo cual queda reflejado en el Libro de Ingresos y Egresos (auxiliar de caja chica) de cada mes y la totalidad de la documentación comprobatoria se encuentra integrada en cada cuenta comprobada al igual que los remanentes que derivan del flujo de efectivo que se maneja, lo anterior con fundamento en el numeral 40 del Procedimiento Sistemático de Operar para Obras por Administración Directa, el cual señala que una vez asignados los recursos, quien se desempeñe como Ingeniero Residente de Obra procede al ejercicio de estos, efectuando los pagos con cheques nominativos o en efectivo con el fondo de caja chica, verificando que los comprobantes que se recaben del proveedor de bienes o servicios cumplan con los requisitos fiscales en vigor, los cuales deben anexarse a la póliza de cheque respectiva”; adicionalmente, señaló que, respecto de los 294,113.9 miles de pesos, se remite la comprobación del total de los gastos relativos a órdenes de compra, facturas y los contratos de adquisición de papelería, de equipos LIDAR fotogramétrico y multiespectral, equipo de cómputo especializado, de licencias de equipos LIDAR, de arrendamiento de vehículos sin opción a compra, adquisición de gasolina y Diesel, arrendamiento de equipo topográfico (sin opción a compra), arrendamiento de vehículos utilitarios, arrendamientos de equipo de cómputo (sin opción a compra), estudios de ejecución y trabajos preliminares, de reconocimiento geológico-geotécnico, adquisición de consumibles para equipo de cómputo, arrendamientos de generadores eléctricos, órdenes de compra de banderas, revolvedoras, cemento, contención de fauna, soldadura, licencia del programa Opus, biométricos e impresoras.

Finalmente, respecto de la diferencia de 13,029.6 miles de pesos, proporcionó oficios de alcance de los gastos foliados, cheque de apertura de caja chica, libros de ingresos y egresos (auxiliar de caja chica), reposiciones de cajas chicas de agosto a diciembre 2022, recibo de

apertura de caja chicas, cheque en tránsito., conciliación bancaria a diciembre 2022, así como pólizas de ingreso.

Una vez revisada y analizada la información y documentación adicional presentada por la entidad fiscalizada, se considera atendida la observación, toda vez que, con la documentación soporte vinculada con las actividades relacionadas con el anexo 4 “programa de ejecución” (cuadros de integración de cada uno de los frentes del tramo 7, contratos que justifican el gasto realizado por cada uno de los frentes, facturas que integran los gastos realizados por cada frente, órdenes de compra, etc.) se acreditó un monto de 307,143.5 miles de pesos reportados en los estados de cuenta con cargo al Convenio Específico de Colaboración para la Construcción del Tramo 7 del “Tren Maya”, con lo que se justifica y aclara lo observado.

### ***Buen Gobierno***

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

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

Se determinaron 7 resultados, de los cuales, 3 fueron solventados por la entidad fiscalizada antes de la emisión de este Informe. Los 4 restantes generaron:

4 Promociones de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria.

#### **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 las entidades fiscalizadas y de cuya veracidad son responsables. 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”, correspondiente al Tramo 7 y a la Construcción de Talleres y Cocheras en Chetumal, Quintana Roo, 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, 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 y la Secretaría de la Defensa Nacional cumplieron las disposiciones legales y normativas que son aplicables en la materia, excepto por los siguientes aspectos observados:

- No se acreditaron, que se hubieran realizado las medidas de mitigación; el manejo, control y registro del material destinado para el troceo mediante su respectiva bitácora, supervisadas por un ingeniero ambiental del "Proyecto Tren Maya" correspondiente al Tramo 7.
- No se acreditó contar con el proyecto ejecutivo con los planos debidamente autorizados y firmados por las instancias competentes, ni con la integración de las memorias de cálculo y los estudios batimétricos, topográficos, hidrológicos y de mecánica de suelos para la ejecución de los trabajos del contrato núm. PTM-QRO/22-O-01.
- No se acreditó contar con el proyecto ejecutivo o con un avance del mismo que permitiera ejecutar los trabajos de forma ininterrumpida a la fecha para la construcción del tramo 7 del Tren Maya, los requerimientos generales y documentos técnicos necesarios para la planificación y la ejecución de la obra, los planos debidamente autorizados y firmados por las instancias competentes del Fondo Nacional de Fomento al Turismo y la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, así como con todos sus componentes técnicos y planos de detalle de viaductos, pasos vehiculares, pasos de fauna, obras de drenaje, laderos, estaciones, paraderos, Centros de Atención a Visitantes (CATVIS).
- Deficiencias en la Planeación y Adjudicación del contrato núm. PTM-QRO/22-O-01 debido a que la Agencia Federal de Aviación Civil advirtió sus restricciones para su construcción; no obstante, el citado contrato se llevó a cabo mediante adjudicación directa el 11 de octubre de 2022, y se formalizó el 14 de octubre del 2022; cabe señalar que el 1 de noviembre de 2022 se iniciaron los trabajos y el día 2 del mismo mes se suspendieron los trabajos por el cambio del predio.

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

Director de Área

Director General

Ing. Erik López Avelar

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, la programación y la presupuestación del proyecto se realizaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables.
2. Verificar que la contratación se realizó de conformidad con la legislación y normativa aplicables.
3. Verificar que la ejecución y el pago de las obras se realizaron 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; y la Dirección General de Ingenieros, Agrupamiento de Ingenieros “Felipe Ángeles”, de la Secretaría de la Defensa Nacional.

#### *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: artículos 18, párrafos quinto y noveno, y 19, párrafo, segundo.
2. Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 21, fracciones III, IV y IX, y 24, fracción I.
3. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Contrato núm. PTM-QRO/22-O-01, cláusulas segunda "alcance de los trabajos" y quinta "disponibilidad del Inmueble y documentos administrativos".

Convenio Marco de Colaboración para la construcción de los Tramos 5 Norte, 6 y 7 del "Proyecto Tren Maya", y su primer convenio modificatorio contravención de la cláusula segunda "Acciones", fracciones I, inciso B, inciso G, II, inciso B y III, incisos A y B.

Oficio número SRA/DGIRA/DG-04964-22 del 12 de septiembre de 2022, condicionante núm. 1, emitido por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

*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.