



Alertan sobre adquisición para Tren Maya

# Compra Fonatur rieles oxidados

Detecta también durante auditoría piezas de menor dimensión

ROLANDO HERRERA

Una auditoría realizada por el Órgano Interno de Control (OIC) en el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) encontró que se han adquirido rieles oxidados y de una menor dimensión a la establecida en el proyecto del Tren Maya.

La revisión fue practicada al contrato para la adquisición de 60 mil 628 toneladas de riel destinadas para el tramo 4, el cual tiene una longitud de 257 kilómetros, y va de Cancún, Quintana Roo, a Izamal, Yucatán.

“En la visita in situ al centro de acopio, se observó que se han suministrado rieles con oxidación avanzada y, en algunos casos, presentaban ligeros desprendimientos de metal”, señala el documento.

El auditor que realizó la visita al predio denominado MUT, localizado en Valladolid, Yucatán, registró con número de serie cada uno de los nueve rieles que observó con deterioro evidente y pidió a Fonatur establecer un mecanismo para evitar recibir el material en esas condiciones.

“(Que) se establezca un protocolo en los contratos cuyo objeto sea la adquisición de rieles, a efecto de que se identifiquen los rieles que presenten oxidación, se les realicen las pruebas suficientes y establecidas en la normatividad aplicable para constatar que no tienen alteración en su estructura y garanticen un desempeño óptimo al momento de que los trenes circulen por ellos”, señaló.

Además, recomendó, se especifique la fecha de fabricación de los rieles, su exposición a la salinidad por su importación y el plazo en el que serán instalados en la vía.



**60,628**  
toneladas de riel contempla el contrato de adquisición.

**372**  
rieles tenían una longitud inferior. Estarían destinadas al Tramo 4.

**257 km**  
es la longitud de dicho tramo. Corre de Cancún, Quintana Roo, a Izamal, Yucatán.

Durante la revisión, el auditor encontró 372 rieles que tenían una longitud inferior a los 80 pies (24.4 metros) establecida como medida de cada pieza en el contrato.

“El Fonatur, al 2 de junio de 2022, había aceptado 40 rieles de 78 pies y 332 rieles de 76 pies sin estar establecido en el contrato número C-TM -11/2020”, indicó.

El Residente de Obra intentó justificar la existencia de rieles más pequeños argumentando que la norma establecida por la American Railway Engineering and Main-

tenance of Way Association (AREMA) permite hasta un 10 por ciento de piezas de menor longitud, sin embargo, el auditor insistió en que el contrato establecía el tamaño y no existió un convenio para acordar la aceptación de otras medidas.

La auditoría encontró también inconsistencias en la cantidad de toneladas de riel certificadas y verificadas, tarea enmendada a un certificador externo, con la importadas y las localizadas en el centro de acopio.

\*716.37 toneladas de rie-

les, que han sido verificadas y certificadas por Bureau Veritas, y aceptadas por el Fonatur, no han salido de China, pese a que ya transcurrieron 15 días naturales contados a partir de la emisión de la ‘Notificación de Aceptación de los Bienes’, refiere el reporte.

Otras 815.46 toneladas que fueron embarcadas, añade, no están registradas en los pedimentos de importación y en el centro de acopio se encontraron 288 toneladas adicionales a las que fueron reportadas como importadas.