



Detecta la ASF pagos en exceso por 72 mdp en tren Interurbano a Toluca

DORA VILLANUEVA

La construcción del Tren Interurbano México-Toluca –que se arrastra de la pasada administración– no concluye ni deja de resultar en inconsistencias por el dinero público que recibe. La Auditoría Superior de la Federación reporta que de cada 100 pesos que revisó para el ejercicio 2021 en la obra a cargo de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y el Gobierno de la Ciudad de México, en 14 con 50 centavos se localizaron pagos en exceso.

Al revisar el manejo de 503 millones 174.3 mil pesos, equivalentes al 33 por ciento del presupuesto que recibió el Interurbano México-Toluca para la ejecución y supervisión de obras, la ASF detectó pagos en exceso por 72 millones 748.2 mil pesos, la mayoría de ellos, más de 90 por ciento, en los contratos firmados por el Gobierno de la Ciudad de México y el resto en los que tiene a su cargo la SICT.

De acuerdo con los lineamientos para reportar información en materia de auditoría, los pagos en ex-

ceso son "recursos recuperados por pagos que resultaron superiores a los convenidos, en la contratación de bienes, servicios, obra pública y servicios relacionados con la misma, así como remuneraciones pagadas superiores o diferentes de las autorizadas".

Entre los ocho hallazgos, uno fue solventado por la entidad fiscalizada antes de la emisión del informe de auditoría y los siete restantes derivaron en dos solicitudes de aclaración, dos promociones de responsabilidad administrativa sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en la SICT o su equivalente realice las investigaciones sobre irregularidades en el ejercicio público y tres pliegos de observaciones.

El Tren Interurbano fue uno de los proyectos prioritarios del gobierno de Enrique Peña Nieto y, a diferencia del Nuevo Aeropuerto Internacional de México, fue retomado por la actual administración. En 2013, su análisis costo-beneficio arrojó que el proyecto requeriría una inversión de 38 mil 608.6 millones de pesos y su construcción duraría cuatro años, comenzando en 2014 y concluyendo

en 2018, con una vida útil de operación de 30 años.

Hasta el cierre de 2022 la inversión total estimada en la obra alcanzó 110 mil 708 millones de pesos, 186.7 por ciento más alto en términos corrientes que cuando se planeó y, de acuerdo con datos de la Secretaría de Hacienda, la obra que ahora está proyectada para entregarse a finales de este año lleva un avance físico de 81.84 por ciento.

La ASF destacó que en 2021 se materializaron riesgos relacionados con la construcción del proyecto: el retraso en la adquisición de terrenos (derecho de vía), en la empresa constructora y en las entidades públicas. Para evitar mayores afectaciones al proyecto y agilizar la construcción del tramo 3, la SICT suscribió convenios con el Gobierno de la Ciudad de México. El objetivo es agilizar la incorporación de nuevos contratistas para que ejecuten frentes de trabajo dentro del proyecto.

En los contratos a cargo de la CD-MX los recursos recuperados por pagos en exceso alcanzaron 66 millones 280.2 mil pesos, mientras en los ejercidos por la SICT sumaron 6 millones 468 mil pesos.