

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Suministro, Instalación y Puesta en Marcha del Material Rodante, Señalización Ferroviaria, Sistemas de Comunicaciones, Centro de Control, Sistemas Electromecánicos del Túnel, Vía, Sistemas de Energía y Construcción de Dos Subestaciones de Alta Tensión de 230 Kv para la Ampliación del Sistema del Tren Eléctrico Urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara

Auditoría De Cumplimiento a Inversiones Físicas: 2019-0-09100-22-0326-2020

326-DE

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 2019 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.

Consideraciones para el seguimiento

Los resultados, observaciones y acciones contenidos en el presente informe individual 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 individual de auditoría se encuentran sujetas al proceso de seguimiento, por lo que en razón de la información y consideraciones que en su caso proporcione la entidad fiscalizada, podrán confirmarse, solventarse, aclararse o modificarse.

Alcance

	EGRESOS
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	1,723,417.5
Muestra Auditada	692,531.3
Representatividad de la Muestra	40.2%

De los 710 conceptos que comprendieron la ejecución y supervisión de las obras, por un monto de 1,723,417.5 miles de pesos, se seleccionó para revisión una muestra de 29 conceptos por un importe de 692,531.3 miles de pesos, que representó el 40.2% del total erogado en el año en estudio, por ser los más representativos en monto, volumen y calidad, como se detalla en la siguiente tabla.

CONCEPTOS REVISADOS
(Miles de pesos y porcentajes)

Número de contrato	Conceptos		Importe		Alcance de la revisión (%)
	Ejecutados	Seleccionados	Ejercido	Seleccionado	
DGTFM-55-14	665	17	1,553,004.1	596,772.7	38.4
DGTFM-08-15	45	12	170,413.4	95,758.6	56.2
Totales	710	29	1,723,417.5	692,531.3	40.2

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados, proporcionados por la entidad fiscalizada.

Nota: El proyecto de inversión de infraestructura económica de la Ampliación del Sistema del Tren Eléctrico Urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara, de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), que cruza por los municipios de Zapopan, Guadalajara, Tlaquepaque y Tonalá en el Estado de Jalisco, contó con suficiencia presupuestal para el Ejercicio Fiscal de 2019 por un importe ejercido de 1,509,106.2 miles de pesos de recursos federales que fue registrado en la Cuenta Pública 2019 (en el que se encuentra incluido el monto fiscalizado de 800,467.5 miles de pesos), en el Tomo III, Información Programática, Ramo 09, Comunicaciones y Transportes, Ramos Administrativos, Detalle de Programas y Proyectos de Inversión, con clave de cartera núm. 13093110005 y clave presupuestaria núm. 09 511 3 5 03 006 K040 62501 3 1 14 13093110005.

Adicionalmente, el 4 de junio de 2019 el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Sociedad Nacional de Crédito (BANOBRAS) como Fiduciaria del Fideicomiso Público Número 1936 denominado Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) y la SCT celebraron el convenio de apoyo financiero para el proyecto de la "Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara" hasta por la cantidad de 2,200,000.0 miles de pesos con el Impuesto al Valor Agregado (IVA), en el que se encuentra incluido el monto fiscalizado de 922,950.0 miles de pesos correspondiente a los contratos arriba mencionados.

Antecedentes

El proyecto "Ampliación del Sistema del Tren Eléctrico Urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara", tiene como finalidad incrementar el bienestar de la sociedad mediante la implementación de un sistema de transporte masivo de pasajeros en la modalidad de tren ligero, que correrá entre los municipios de Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque, con el propósito de disminuir tanto los actuales tiempos de traslado de pasajeros como los costos de operación vehicular.

Una vez terminado, el proyecto contará con 18 estaciones y tendrá una longitud de 21.45 km, divididos en 3 tramos: el viaducto 1, con 8.65 km de longitud, desde el periférico por las avenidas Juan Pablo II y Manuel Ávila Camacho hasta el final de esta última; el viaducto 2, con 7.45 km, desde la avenida Revolución hasta la intersección con la avenida San Rafael; y el

tramo subterráneo, con un túnel de 5.35 km, desde la estación Normal a la de Plaza de la Bandera. La flota inicial en operación será de 16 trenes con una capacidad estimada de 500 pasajeros.

Con motivo de la fiscalización superior de la Cuenta Pública de 2019, se revisó un contrato de obra pública y uno de servicios relacionados con la obra pública, los cuales se describen a continuación.

CONTRATOS Y CONVENIOS REVISADOS
(Miles de pesos y días naturales)

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
DGTFM-55-14, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPI. Suministro, instalación y puesta en marcha del material rodante, señalización ferroviaria, sistemas de comunicaciones, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel, vía, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de alta tensión de 230 kv para la ampliación del sistema del tren eléctrico urbano en la zona metropolitana de Guadalajara, que consiste en la construcción de la línea 3 del tren ligero en Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque.	14/11/14	Constructora de Proyectos Viales de México, S.A. de C.V. y Alstom Transport México, S.A. de C.V.	6,394,439.1	18/11/14-30/12/17 1,139 d.n.
Convenio de diferimiento por atraso en la entrega del anticipo.	01/04/15			05/12/14-16/01/18 1,139 d.n.
Convenio de reprogramación de trabajos y de aclaración a los lineamientos de pago, sin afectar las fechas de inicio y término.	30/09/15			
Convenio de ampliación en plazo.	30/09/16			17/01/18-28/12/18 346 d.n. (30.4%)
Convenio por ampliación en plazo y monto.	16/05/18		255,890.9 (4.0%)	29/12/18-31/08/19 246 d.n. (21.6%)
Convenio por ampliación en plazo, cancelación de volúmenes y reconocimientos de conceptos no previstos y de volúmenes adicionales, sin modificar el monto contratado.	01/10/19			01/09/19-31/12/19 122 d.n. (10.7%)
A la fecha de la revisión (agosto de 2020) los trabajos objeto del contrato se encontraban en proceso de ejecución; el total ejercido al 31 de diciembre de 2019 fue de 6,770,440.2 miles de pesos integrados 5,932,267.0 miles de pesos de obra y 838,173.2 miles de pesos por concepto de ajuste de costos, de los cuales se ejercieron 86,663.6 miles de pesos en 2015, 1,793,789.7 miles de pesos en 2016, 1,744,675.6 miles de pesos en 2017, 1,592,307.2 miles de pesos en 2018 y 1,553,004.1 miles de pesos en 2019; y se tenían pendientes de erogar 718,063.0 miles de pesos, con avances físico de 82.7% y financiero de 89.2%.				
			6,650,330.0	1,853 d.n.

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
DGTFM-08-15, de servicios relacionados con la obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPI. Supervisión, control, y certificación de Auditoría Independiente de Seguridad (ISA) del suministro, instalación y puesta en marcha del material rodante, señalización ferroviaria, sistemas de comunicaciones, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel, vía, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de alta tensión de 230 kv para la ampliación del sistema del tren eléctrico urbano en la zona metropolitana de Guadalajara, que consiste en la construcción de la línea 3 del tren ligero en Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque.	03/09/2015	Transconsult, S.A. de C.V., Egismex, S. de R. L. de C.V. y Egis Rail, S.A.	359,155.6	07/09/15-01/07/18 1,029 d.n.
Convenio de ampliación en monto.	20/05/16		27,110.8 (7.5%)	
Convenio por ampliación en monto y plazo.	09/03/18		120,379.2 (33.5%)	02/07/18-31/12/18 183 d.n. (17.8%)
Convenio por ampliación en monto y plazo.	06/06/18		96,843.0 (27.0%)	01/01/19-31/08/19 243 d.n. (23.6%)
Convenio por ampliación en monto y plazo.	07/10/19		57,458.8 (16.0%)	01/09/19-31/12/19 122 d.n. (11.9%)
A la fecha de la revisión (agosto de 2020) los servicios objeto del contrato se encontraban en proceso; el total ejercido al 31 de diciembre de 2019 fue de 651,285.9 miles de pesos, de los cuales se ejercieron 35,827.6 miles de pesos en 2015, 157,083.1 miles de pesos en 2016, 132,048.1 miles de pesos en 2017, 188,512.8 miles de pesos en 2018 y 137,814.3 miles de pesos en 2019; y se tenían pendientes de erogar 9,661.5 miles de pesos, con avances físico y financiero de 98.5%.				
			660,947.4	1,577 d.n.

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la extinta Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, ahora Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados, proporcionados por la entidad fiscalizada.

d.n. Días naturales.

LPI Licitación Pública Internacional.

Resultados

1. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14, que tiene por objeto el “Suministro, instalación y puesta en marcha del material rodante, señalización ferroviaria, sistemas de comunicaciones, centro de control, sistemas electromecánicos del túnel, vía, sistemas de energía y construcción de dos subestaciones de alta tensión 230 kv para la ampliación del sistema del tren eléctrico urbano en la zona metropolitana de Guadalajara, que consiste en la construcción de la línea 3 del tren ligero en Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque”, se constató que la Dirección General de

Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por 742.2 miles de pesos, de los cuales 508.1 miles de pesos corresponden a la estimación núm. 47 ordinaria con un periodo de ejecución del 1 al 31 de octubre de 2018 que fue pagada con recursos presupuestales de 2018 y 234.1 miles de pesos en las estimaciones núms. 48, 52 y 54 ordinarias con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de noviembre del 2018 y el 31 de mayo de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto núm. P007, "Suministro y colocación de concreto premezclado $f'c = 250 \text{ Kg/cm}^2$. Resistencia normal, TMA 19 mm (3/4"). Rev. 18 cm, para la formación de placa de vía...", sin considerar que para su cuantificación y pago se utilizaron peraltes de losa de vía en el túnel mayores a los señalados en las especificaciones generales y el proyecto ejecutivo de vías; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y la cláusula séptima del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-072/2019 del 22 del mismo mes y año el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del oficio núm. 4.3.1.2.1.2.-1670/2020 del 21 del mismo mes y año, con el cual el residente de obra señaló que ratifica las argumentaciones emitidas con los oficios núms. 4.3.1.3.1.1.0362/2019 y 4.3.1.3.1.1.-0418/2019 del 12 y 30 de septiembre de 2019, con los cuales informó que las cantidades pagadas corresponden con las realmente ejecutadas en la placa de vía construida toda vez que no hubo cambios en el proyecto ejecutivo, ya que los peraltes de losa sólo se aumentaron en algunos tramos, debido a que la plataforma sobre la que se construyó dicha losa se ejecutó conforme a los planos modificados autorizados entregados por la proyectista; asimismo envió copia del oficio núm. L3MMI-SRGD-CT-1447 del 8 de agosto de 2017 con el cual la proyectista le envió al superintendente de supervisión los planos modificados de gálibos, perfiles, piquete de vía y de trazo entre los km 7+480 al 11+900 derivados de los ajustes del trazo realizados durante el proceso de excavación para evitar secciones de roca, por el desplazamiento de 40.0 cm de la estación Catedral y evitar la interferencia con los pilotes de la cimentación en el paso de la Línea 2, considerándose así que la residencia de obra de la entidad fiscalizada se apegó a las funciones establecidas en el artículo 113, fracciones I y VI del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; además, proporcionó copia de la minuta de reunión núm. L3GEN-SRGD-Min-0169 del 15 de enero de 2018 referente a la coordinación HITO II (Tramo TSU) en la que se señaló que se liberarían los intertramos en la zona del túnel para la ejecución de la vía el 1 de febrero de 2018, se entregó el programa de trabajos de liberación de vía en estaciones y se estableció que esto modificaría en programa de ejecución de la vía; copia del oficio núm. L3MMI-SRGD-CT-1693 del 18 de enero de 2018, mediante el cual la empresa proyectista le entregó al superintendente de supervisión externa la revisión núm. 3 del plano de sección tipo en túnel (recta y tangente); y del plano con clave L3TSU.SRDF-PL-2327-Rev3 con fecha de enero de 2018, indicando dicho residente que en ese plano se considera un peralte de losa de 28 centímetros.

Posteriormente, con el oficio núm. 4.3.0.2.-083/2020 del 24 de septiembre de 2020, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT informó que el número correcto del oficio 4.3.0.2.-072/2019, es el número 4.3.0.2.-072/2020.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, aun cuando la entidad fiscalizada informó que los volúmenes pagados para la construcción de la losa de vía corresponden con los realmente ejecutados toda vez que el proyecto ejecutivo no fue modificado ya que los peraltes de losa sólo se aumentaron en algunos tramos, debido a que la plataforma sobre la que se construyó dicha losa se ejecutó conforme a los planos modificados autorizados entregados por la proyectista, que se remitió el oficio con el cual la proyectista entregó a la empresa supervisora el plano de sección de túnel y que el residente de obra indicó que en el plano con clave L3TSU.SRDF-PL-2327-Rev3 se indica que el peralte de losa es de 28 centímetros; el plano de sección de túnel proporcionado no está debidamente autorizado por el área correspondiente de la DGDFM, por lo que no se comprobó por qué en la zona del túnel se pagaron peraltes de losa de vía distintos al señalado en el anexo 2 "Planos de fijación de vía DFF-T Elástico M30" del proyecto ejecutivo de la vía (20.0 cm) además que en la cláusula décimo tercera del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14, se estableció que el contratista se obligaba a realizar la obra de conformidad con el proyecto y las especificaciones generales y particulares aunado a que los trabajos de la corrección de la obra civil mal ejecutada no eran objeto de dicho contrato, por lo que persiste el monto observado 742.2 miles de pesos, desglosado de la manera siguiente: 508.1 miles de pesos pagados con recursos presupuestales de 2018 y 234.1 miles de pesos con recursos de 2019.

Al respecto, se procederá en los términos del artículo 22 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

2019-0-09100-22-0326-06-001 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 234,074.55 pesos (doscientos treinta y cuatro mil setenta y cuatro pesos 55/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de obra en las estimaciones núms. 48, 52 y 54 ordinarias con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de noviembre del 2018 y el 31 de mayo de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto núm. P007, "Suministro y colocación de concreto premezclado $f'c = 250 \text{ Kg/cm}^2$. Resistencia normal, TMA 19 mm (3/4"). Rev. 18 cm, para la formación de placa de vía...", más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación; sin considerar que para su cuantificación y pago se utilizaron peraltes de losa de vía en el túnel mayores a los señalados en las especificaciones generales y el proyecto ejecutivo de vías; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo

66, fracción III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14, cláusula séptima.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

2. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 se constató que la DGDFM, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por 238.0 miles de pesos en las estimaciones núms. 53 y 56 ordinarias con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de abril y el 31 de julio de 2019, ambas pagadas en 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PUE 168, "Suministro y tendido de vía elástica nueva con riel de 115 lbs/yda "RE" de alta densidad..." sin justificar porque en la matriz de dicho concepto se incluyó un replanteo y la comprobación geométrica de la vía adicional, toda vez que ésta ya contenía la verificación de los niveles de la vía a cualquier hora del día, por lo que el argumento para la autorización del precio referente a la restricción de horario para verificar los niveles no justifica el incremento de la mano de obra ni la inclusión de la torre de iluminación para horarios nocturnos en los básicos de dicho precio; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 107, fracción II y 113, fracciones I, VI y IX, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y la cláusula séptima del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-072/2019 del 22 del mismo mes y año el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del oficio núm. 4.3.1.2.1.2.-1670/2020 del 21 del mismo mes y año, con el cual el residente de obra señaló que ratifica las argumentaciones emitidas con el oficio núm. 4.3.1.3.1.1.0362/2019 del 12 de septiembre de 2019, con el cual proporcionó copia de los oficios núms. L3MMI-SRGD-CT-0832 y L3MMI-SRGD-CT-1350 del 29 de septiembre de 2016 y 21 de junio de 2017, con los que la proyectista le entregó al superintendente de supervisión los documentos denominados "Criterios de Replanteo Vía" y "Criterios de Replanteo Vía en viaducto I y II" en los que se indicó que era conveniente obtener datos adicionales relativos a la topografía de la subestructura y a la deformidad real de los tableros y que los levantamientos topográficos se realizarían a primera hora de la mañana (antes de las 9:00 am) para que las mediciones no fueran afectadas por el gradiente térmico derivado del asoleamiento y así poder garantizar una precisión de 0.1 mm, lo que no se estableció en la especificación de origen y que como resultado de lo anterior fue necesario la autorización del concepto no previsto en el catálogo original núm. PUE 168 del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 en el cual se incluyeron los horarios en los que se deberían ejecutar los trabajos, asimismo se canceló el concepto núm. PU003, debido a que al realizar los trabajos a cualquier hora del día resultaba desacertado para realizar la instalación de la vía cumpliendo con los niveles de seguridad

solicitados por la Asesoría Técnica Especializada; adicionalmente, remitió copia del escrito núm. L3MMI-AdeE-CT-04479 del 2 de febrero de 2017, con el cual el superintendente de obra de la empresa contratista le comunicó al superintendente de supervisión que los cambios en el programa para las entregas de las áreas de trabajo modificaron las condiciones de su contrato, lo que generó diversos sobrecostos en los diferentes subsistemas, por lo que realizaría el análisis del impacto correspondiente para presentarlo a la entidad fiscalizada para su aprobación, por lo anterior, el 10 de octubre de 2017 se celebró el dictamen técnico de modificación al proyecto, mediante el cual se autorizó el concepto no previsto núm. PUE 168, señalando que éste fue validado por el Director de Obras y Contratos de la DGDFM mediante el oficio núm. 4.3.1.-0993/2017 del 18 de octubre de 2017; por último señaló que, derivado de que el procedimiento constructivo de instalación de vías se afectó por las entregas del sitio de los trabajos se incrementaron los trabajos y maniobras de carga y descarga de materiales, además de la influencia de los horarios establecidos por el departamento de vialidad municipal de 9:30 am a 6:00 pm y de 11 pm a 5 am.

Posteriormente, con el oficio núm. 4.3.0.2.-083/2020 del 24 de septiembre de 2020, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT informó que el número correcto del oficio 4.3.0.2.-072/2019, es el número 4.3.0.2.-072/2020.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, aun cuando la entidad fiscalizada informó que fue necesario la autorización del concepto no previsto en el catálogo original núm. PUE 168 como resultado de la necesidad de obtener datos adicionales relativos a la topografía de la subestructura y a la deformidad real de los tableros por lo que los levantamientos topográficos se realizarían antes de las 9:00 am, con el fin de que las mediciones no fueran afectadas por el gradiente térmico; no se justificó considerar un replanteo y comprobación geométrica de vía adicional, ya que aun cuando no se estableció un horario para ejecutar los trabajos, en la matriz de dicho concepto ya se incluía el personal y el equipo para realizar la verificación de los niveles de la vía, por lo que la restricción de horario y las entregas parciales del sitio de los trabajos no justifican el incremento de la mano de obra en los básicos de la matriz de dicho precio.

2019-0-09100-22-0326-06-002 Pliego de Observaciones

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 238,017.21 pesos (doscientos treinta y ocho mil diecisiete pesos 21/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de obra en las estimaciones núms. 53 y 56 ordinarias con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de abril y el 31 de julio de 2019 en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PUE 168, "Suministro y tendido de vía elástica nueva con riel de 115 lbs/yda "RE" de alta densidad", más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, sin justificar porque en la matriz de dicho concepto se incluyó un replanteo y la comprobación geométrica de la vía adicional, toda vez que ésta ya contenía la

verificación de los niveles de la vía a cualquier hora del día, por lo que el argumento para la autorización del precio referente a la restricción de horario para verificar los niveles no justifica el incremento de la mano de obra ni la inclusión de la torre de iluminación para horarios nocturnos en los básicos de dicho precio; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 107, fracción II y 113, fracciones I, VI y IX; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14, cláusula séptima.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

3. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 se constató que la DGDFM, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por 2,671.4 miles de pesos en las estimaciones no previstas núms. 22 NP, 24 NP, 02 NP CONVENIO 4 y 03 NP CONVENIO 4 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de octubre de 2018 y el 31 de marzo de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PUE 538, "Limpieza de los frentes de trabajo en tramo "I", para el inicio de la construcción de losa de vía y prisma de concreto, los trabajos consisten en: retiro de arenas y lodos, lavado de losa de túnel mediante camión con pipa de agua en áreas necesarias..." sin que se justificara el pago de una limpieza adicional para iniciar los trabajos en el túnel ya que dicha actividad era responsabilidad de la contratista encargada de la ejecución del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-25-14 correspondiente a la construcción del túnel; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y la cláusula séptima del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-072/2019 del 22 del mismo mes y año el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del oficio núm. 4.3.1.2.1.2.-1670/2020 del 21 del mismo mes y año, con el cual el residente de obra remitió copia del dictamen técnico de la adecuación del proyecto del 17 de mayo de 2018 en la que se estableció que en un recorrido realizado el 17 de abril de ese año se observó que la limpieza de material producto de la demolición del túnel no había sido retirada por la contratista encargada de la ejecución de los trabajos del túnel, por lo que se consideró necesario realizar estos trabajos de limpieza para continuar con la ejecución del prisma y la losa; de la minuta de campo núm. L3MMI-Min-RT-4799 del 17 de abril de 2018 en la que participó personal de la SCT, la supervisión externa y las contratistas, con la que se instruyó a la contratista encargada de los trabajos objeto del

contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 realizar la limpieza correspondiente para iniciar los trabajos de instalación de vía y construcción del prisma de concreto para cumplir con el objetivo de la dependencia de que un tren corra a lo largo de toda la línea; del escrito núm. L3MMI-AdeE-CT-10751 del 24 de abril de 2018, con el que el superintendente de la empresa constructora le solicitó al superintendente de supervisión la orden de trabajo para ejecutar la limpieza de lodo, andamios y cimbra que se encuentran en los intertramos del Pk 11+530 al Pk 11-630 y del Pk 10+764 al Pk 40+800 para iniciar el montaje de vía y colado de prisma de concreto; del escrito núm. L3MMI-SMM-CT-15055 del 23 de abril de 2018, mediante el cual el superintendente de supervisión recomienda al residente de obra de la DGDFM que la empresa contratista encargada de los trabajos del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 correspondientes al material rodante ejecute los trabajos de limpieza de lodo bentónico y material producto de excavación que la empresa que ejecuta los trabajos del túnel había derramado para el inicio de los trabajos de prisma de concreto y losa de vía; del oficio núm. 4.3.2.2.4.-0960/2018 del 2 de mayo de 2018 con el cual la residencia de obra del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 le comunicó al Director General Adjunto de Regulación Económica de la DGDFM que en relación a los alcances del contrato a su cargo para el tramo subterráneo y en virtud de que aún no se había concluido la excavación y los tramos de obra civil no se habían liberado, los materiales suministrados para la ejecución de los trabajos en el interior del túnel se encuentran enlodados por el producto de excavación que se desprende de la banda transportadora, por lo que instruyó a la contratista llevar a cabo conceptos no previstos en el catálogo original para el retiro de arenas y lodos hasta las áreas designadas para su acopio, lavado de losa de túnel y limpieza general para poder continuar con la construcción del prisma de concreto y montaje de vía férrea; y del escrito núm. L3MMI-SMM-CT-15533 del 16 de mayo de 2018, mediante el cual personal el superintendente de supervisión recomienda a la empresa proyectista autorizar el concepto no previsto núm. PUE 538 considerando la necesidad de retirar el material de la obra y realizar la limpieza general del túnel.

Posteriormente, con el oficio núm. 4.3.0.2.-083/2020 del 24 de septiembre de 2020, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT informó que el número correcto del oficio 4.3.0.2.-072/2019, es el número 4.3.0.2.-072/2020.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada, no se justificó que al amparo del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 se hayan realizado y pagado trabajos fuera de su objeto (limpieza de los frentes de trabajo, para el inicio de la construcción de losa de vía y prisma de concreto) con el fin de corregir los trabajos mal ejecutados realizados y pagados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-25-14 correspondiente a la construcción del túnel, ya que, si éstos se realizaron de manera incorrecta, su reparación o ajustes necesarios debían realizarse con cargo a este último contrato, aunado a que no se habían liberado ni entregado oficialmente los trabajos del túnel por lo que la limpieza aún era su responsabilidad.

2019-0-09100-22-0326-06-003 Pliego de Observaciones

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 2,671,406.16 pesos (dos millones seiscientos setenta y un mil cuatrocientos seis pesos 16/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de obra en las estimaciones no previstas núms. 22 NP, 24 NP, 02 NP CONVENIO 4 y 03 NP CONVENIO 4 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de octubre de 2018 y el 31 de marzo de 2019, todas ellas pagadas con recursos de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PUE 538, "Limpieza de los frentes de trabajo en tramo "I", para el inicio de la construcción de losa de vía y prisma de concreto, los trabajos consisten en: retiro de arenas y lodos, lavado de losa de túnel mediante camión con pipa de agua en áreas necesarias" sin que se justificara el pago de una limpieza adicional para iniciar los trabajos en el túnel ya que dicha actividad era responsabilidad de la contratista encargada de la ejecución del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-25-14 correspondiente a la construcción del túnel; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14, cláusula séptima.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

4. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 se constató que la DGDFM, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por 2,774.2 miles de pesos en las estimaciones no previstas núms. 22 NP, 24 NP, 01 NP CONVENIO 4, 02 NP CONVENIO 4 y 03 NP CONVENIO 4, con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de octubre de 2018 al 31 de marzo de 2019, todas ellas pagadas con recursos presupuestales de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PUE 625, "Suministro, acarreo, colocación y vibrado de concreto premezclado $f'c = 250 \text{ Kg/cm}^2$ Resistencia normal, TMA 19 mm Rev. 18 cm. para la formación de placa de vía...", sin considerar que para su cuantificación y pago se utilizaron peraltes de losa de vía en el túnel mayores a los señalados en las especificaciones generales y el proyecto ejecutivo de vías; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, y de la cláusula séptima del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-072/2019 del 22 del mismo mes y año el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del oficio núm. 4.3.1.2.1.2.-1670/2020 del 21 del mismo mes y año, con el cual el residente de obra ratificó las argumentaciones emitidas con los oficios núms. 4.3.1.3.1.1.0362/2019 y 4.3.1.3.1.1.-0418/2019 del 12 y 30 de septiembre de 2019, con los cuales informó que las cantidades pagadas corresponden con las realmente ejecutadas en la placa de vía construida toda vez que no hubo cambios en el proyecto ejecutivo, ya que los peraltes de losa sólo se aumentaron en algunos tramos, debido a que la plataforma sobre la que se construyó dicha losa se ejecutó conforme a los planos modificados autorizados entregados por la proyectista, y que, el concepto no previsto en el catálogo original núm. PUE 625 surgió de la necesidad de ejecutar los trabajos en situaciones distintas a las consideradas originalmente en las que se contaría con el tramo subterráneo liberado el cual fue autorizado mediante el oficio núm. 4.3.1.4.-722/2018 del 14 de septiembre de 2018 por la Dirección de Obras y Contratos de la DGDFM; asimismo envió copia del oficio núm. L3MMI-SRGD-CT-1447 del 8 de agosto de 2017 con el cual la proyectista le envió al superintendente de supervisión los planos modificados de gálibos, perfiles, piquete de vía y de trazo entre los km 7+480 al 11+900 derivados de los ajustes del trazo realizados durante el proceso de excavación para evitar secciones de roca, por el desplazamiento de 40.0 cm de la estación Catedral y evitar la interferencia con los pilotes de la cimentación en el paso de la Línea 2, considerándose así que la residencia de obra de la entidad fiscalizada se apegó a las funciones establecidas en el artículo 113, fracciones I y VI del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; además, proporcionó copia de la minuta de reunión núm. L3GEN-SRGD-Min-0169 del 15 de enero de 2018 referente a la coordinación HITO II (Tramo TSU) en la que se señaló que se liberarían los intertramos en la zona del túnel para la ejecución de la vía el 1 de febrero de 2018, se entregó el programa de trabajo de liberación de vía en estaciones y se estableció que esto modificaría en programa de ejecución de la vía; copia del oficio núm. L3MMI-SRGD-CT-1693 del 18 de enero de 2018, mediante el cual la empresa proyectista le entregó al superintendente de supervisión externa la revisión núm. 3 del plano de sección tipo en túnel (recta y tangente); y del plano con clave L3TSU.SRDF-PL-2327-Rev3 con fecha de enero de 2018, indicando dicho residente que en ese plano se considera un peralte de losa de 28 centímetros.

Posteriormente, con el oficio núm. 4.3.0.2.-083/2020 del 24 de septiembre de 2020, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT informó que el número correcto del oficio 4.3.0.2.-072/2019, es el número 4.3.0.2.-072/2020.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, aun cuando la entidad fiscalizada informó que los volúmenes pagados para la construcción de la losa de vía corresponden con los realmente ejecutados toda vez que el proyecto ejecutivo no fue modificado ya que los peraltes de losa sólo se aumentaron en algunos tramos, debido a que la plataforma sobre la que se construyó dicha losa se ejecutó conforme a los planos modificados autorizados entregados por la proyectista, que el concepto no previsto en el catálogo original núm. PUE625 surgió de la necesidad de ejecutar los trabajos en situaciones distintas a las consideradas originalmente,

y que se remitió el oficio con el cual la proyectista entregó a la empresa supervisora el plano de sección de túnel y que el residente de obra indicó que en el plano con clave L3TSU.SRDF-PL-2327-Rev3 el peralte de losa es de 28 centímetros; el plano de sección de túnel proporcionado no está debidamente autorizado por el área correspondiente de la DGDFM, por lo que no se comprobó por qué en la zona del túnel se pagaron peraltes de losa de vía distintos al señalado en el anexo 2 "Planos de fijación de vía DFF-T Elástico M30" del proyecto ejecutivo de la vía (20.0 cm) además que en la cláusula décimo tercera el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14, se estableció que el contratista se obligaba a realizar la obra de conformidad con el proyecto y las especificaciones generales y particulares aunado a que los trabajos de la corrección de la obra civil mal ejecutada no eran objeto de dicho contrato.

2019-0-09100-22-0326-06-004 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 2,774,202.77 pesos (dos millones setecientos setenta y cuatro mil doscientos dos pesos 77/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de obra en las estimaciones no previstas núms. 22 NP, 24 NP, 01 NP CONVENIO 4, 02 NP CONVENIO 4 y 03 NP CONVENIO 4 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de octubre de 2018 al 31 de marzo de 2019, todas ellas pagadas con recursos de 2019, en el concepto no previsto en el catálogo original núm. PUE 625, "Suministro, acarreo, colocación y vibrado de concreto premezclado f'c = 250 Kg/cm² Resistencia normal, TMA 19 mm Rev. 18 cm. para la formación de placa de vía", más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, sin considerar que para su cuantificación y pago se utilizaron peraltes de losa de vía en el túnel mayores a los señalados en las especificaciones generales y el proyecto ejecutivo de vías; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14, cláusula séptima.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

5. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14, se constató que la DGDFM, realizó una deficiente planeación y coordinación en la ejecución de los trabajos de sus obras contratadas, en virtud de que aprobó el concepto no previsto en el catálogo original de dicho contrato núm. PUE 462, "Adecuación de áreas de la planta mezzanine del edificio de talleres para la implantación del centro de control de acuerdo con proyecto. incluye: demolición de muros, piso técnico, plafones y demás elementos existentes que no sean compatibles con el proyecto..." para demoler y

corregir los trabajos ejecutados en áreas del edificio de Talleres recién construido bajo el amparo del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-03-16 correspondiente a la construcción de talleres y cocheras, lo que ocasionó un daño a la Hacienda Pública Federal por un monto de 6,659.9 miles de pesos en la estimación núm. 22 NP con un periodo de ejecución del 1 al 31 de octubre de 2018, pagada con recursos presupuestales de 2019; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 21, fracciones III, VII, IX y XII y 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y la cláusula séptima del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-072/2019 del 22 del mismo mes y año el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del oficio núm. 4.3.1.2.1.2.-1670/2020 del 21 del mismo mes y año, con el cual el residente de obra informó que el Centro de Control Operacional (CCO) no fue construido por el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-03-16 correspondiente a la construcción de talleres y cocheras y que la inclusión de éste en el edificio de Talleres fue derivada de un análisis costo beneficio que consideró las mejores condiciones para el Estado, asimismo, remitió copia del dictamen técnico del concepto no previsto del 23 de marzo de 2018 con la finalidad de justificar los diversos trabajos de obra civil, electromecánica y de Telecom necesarios para la construcción del CCO en la zona de talleres, lo anterior, debido a que la entidad fiscalizada instruyó a la empresa supervisora realizar un análisis costo beneficio para la construcción de un CCO en operación para la puesta en marcha de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara, lo que provocó trabajos de obra civil, de energía y telecom para la reubicación de equipos y la adecuación de los locales del edificio de Talleres, toda vez de que dicho CCO será el punto neurálgico de la Línea, donde se alojaran los equipos, instalaciones y el personal tanto operativo y de mantenimiento que permitirá ejecutar sus funciones y responsabilidades garantizando su gestión y operación de forma segura y con alto nivel de responsabilidad.

Posteriormente, con el oficio núm. 4.3.0.2.-083/2020 del 24 de septiembre de 2020, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT informó que el número correcto del oficio 4.3.0.2.-072/2019, es el número 4.3.0.2.-072/2020.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, aun cuando la entidad fiscalizada informó que el CCO no fue construido por el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-03-16 correspondiente a la construcción de talleres y cocheras, sino que éste se incluyó en el edificio de Talleres y que remitió el dictamen técnico para justificar los diversos trabajos necesarios para la construcción de éste, no se justificó la alteración de un edificio recién construido bajo el amparo de otro contrato provocando un daño a la Hacienda Pública Federal.

2019-0-09100-22-0326-06-005 Pliego de Observaciones

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 6,659,921.60 pesos (seis millones seiscientos cincuenta y nueve mil novecientos veintiún pesos 60/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de obra en la estimación no prevista núm. 22 NP con un periodo de ejecución del 1 al 31 de octubre de 2018, pagada con recursos presupuestales de 2019, como resultado de la deficiente planeación y coordinación en la ejecución de los trabajos de sus obras contratadas, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, ya que se aprobó el concepto no previsto en el catálogo original núm. PUE 462, "Adecuación de áreas de la planta mezzanine del edificio de talleres para la implantación del centro de control de acuerdo con proyecto. incluye: demolición de muros, piso técnico, plafones y demás elementos existentes que no sean compatibles con el proyecto", para demoler y corregir los trabajos ejecutados en áreas del edificio del centro de control recién construido bajo el amparo del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-03-16 correspondiente a la construcción de talleres y cocheras; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 21, fracciones III, VII, IX y XII y 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14, cláusula séptima.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

6. Con la revisión del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14, se constató que la DGDFM, por conducto de su residencia de obra, autorizó pagos por 610.9 miles de pesos en las estimaciones núms. 17 AC NP a la 31 AC NP y de la 24 AC a la 37 AC con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de mayo de 2017 y el 30 de agosto de 2019, todas ellas pagadas en 2019, sin verificar que existió un incorrecto cálculo de los factores de ajuste de costos de septiembre a diciembre de 2018, ya que para la actualización de algunos de los insumos tales como: transformadores auxiliares de 75kVA, 225kVA, 300kVA, 500kVA y 1000kVA y transformadores de tracción de 2250kVADd0, 2250kVADyn11 y 18/24/30MVA por mencionar algunas celdas y tableros eléctricos no se aplicaron los Índices Nacionales de Precios Productor emitidos por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) correspondientes a su clasificación; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 55 y 58, fracción II de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 113, fracciones I y VI, 174, 178, fracción I, 180 y 216, fracción II, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria;

y la cláusula novena del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 4 de septiembre de 2020 formalizada con el acta núm. 002/CP2019, con el oficio núm. 4.3.0.2.-072/2019 del 22 del mismo mes y año el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT remitió copia del oficio núm. 4.3.1.2.1.2.-1670/2020 del 21 del mismo mes y año, con el cual el residente de obra ratificó las argumentaciones emitidas con el oficio núm. 4.3.1.3.1.1.0362/2019 del 12 de septiembre de 2019, con los cuales informó que para el cálculo del factor de ajuste mensual de los insumos se tomó como base la conciliación de familias llevadas a cabo en las reuniones asentadas en las minutas núms. L3MMI-SMM-MIN-RT-0368 y L3MMI-SMM-MIN-RT-1259, del 23 de septiembre de 2016 y 28 de marzo de 2017, en las que participó personal de la SCT y de las empresas de supervisión externa y contratista, y se establecieron los criterios para la determinación de los factores de ajuste de costos aplicables al contrato, los cuales fueron considerados como razonables por la Dirección de Obras y Contratos de la SCT, asimismo, indicó que la clasificación de la totalidad de los insumos se realizó conforme a la cláusula novena del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14 y el artículo 57 de la Ley de Obras y Servicios Relacionados con las Mismas y que por la particularidad de los trabajos y la dificultad que representan los análisis de los precios unitarios se realizaron reuniones de conciliación respecto de la clasificación de las familias publicadas por el INEGI para la totalidad de los insumos del contrato, por lo que se acordó realizar un promedio simple de los índices de todos los materiales que forman parte de cada precio unitario de acuerdo a sus especificaciones.

Posteriormente, con el oficio núm. 4.3.0.2.-083/2020 del 24 de septiembre de 2020, el Director de Tarifas de la DGDFM de la SCT informó que el número correcto del oficio 4.3.0.2.-072/2019, es el número 4.3.0.2.-072/2020.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que, en las minutas señaladas sólo se hace referencia a tres propuestas con factores de ajuste de costos de 1.1863808, 1.184334 y 1.1861807 para octubre de 2016, entre las que se consideró que la segunda fue la más adecuada, además de que se calcularon incorrectamente los factores de ajuste de costos de mayo de 2017 a agosto de 2018, ya que para la actualización de algunos de los insumos tales como: transformadores auxiliares de 75kVA, 225kVA, 300kVA, 500kVA y 1000kVA y transformadores de tracción de 2250kVADd0, 2250kVADyn11 y 18/24/30MVA por mencionar algunos, no se aplicaron los Índices Nacionales de Precios Productor INEGI correspondientes a su clasificación de conformidad con la normativa aplicable.

2019-0-09100-22-0326-06-006 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 610,920.86 pesos (seiscientos diez mil novecientos veinte pesos 86/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo

determinado núm. DGTFM-55-14 que fueron autorizados por la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de su residencia de obra en las estimaciones de ajuste de costos y ajuste de costos no previstas núms. 17 AC NP a la 31 AC NP y de la 24 AC a la 37 AC con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de mayo de 2017 y el 30 de agosto de 2019, todas ellas pagadas con recursos de 2019, más los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, sin verificar que existió un incorrecto cálculo de los factores de ajuste de costos de septiembre a diciembre de 2018, ya que para la actualización de los insumos referentes a transformadores auxiliares y de tracción, celdas y tableros eléctricos no se aplicaron los Índices Nacionales de Precios Productor emitidos por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) correspondientes a su clasificación; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 55 y 58, fracción II; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I y VI, 174, 178, fracción I, 180 y 216, fracción II; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III, y del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14, cláusula novena.

Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

7. Se comprobó que la entidad fiscalizada contó con los recursos presupuestales necesarios para la construcción de las obras, ya que mediante el oficio núm. 5.SC.OLI.19.-009 del 15 de enero de 2019 le fue asignado al proyecto “Ampliación del Sistema Eléctrico Urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara”, un presupuesto de 1,000,000.0 miles de pesos teniendo un importe modificado al cierre del ejercicio presupuestal de 1,509,106.2 miles de pesos, así como un apoyo financiero hasta por un importe de 2,200,000.0 miles de pesos otorgados a través del FONADIN.

Montos por Aclarar

Se determinaron 13,188,543.15 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 7 resultados, de los cuales, en uno no se detectó irregularidad y los 6 restantes generaron:

6 Pliegos de Observaciones.

Dictamen

El presente dictamen se emite el 16 de octubre de 2020, 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 a fin de comprobar que las inversiones físicas se presupuestaron, 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, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cumplió las disposiciones legales y normativas que son aplicables en la materia, excepto por los pagos siguientes:

- 3,008.3 miles de pesos integrados por 234.1 y 2,774.2 miles de pesos por el pago de volúmenes que difieren de los considerados en las especificaciones particulares y el proyecto ejecutivo de vías.
- 238.0 miles de pesos por la incorrecta integración de la matriz de un concepto no previsto en el catálogo original núm. PUE 168, ya que se incluyó injustificadamente un replanteo y comprobación geométrica de vía adicional.
- 9,331.3 miles de pesos integrados por 2,671.4 y 6,659.9 miles de pesos por trabajos ejecutados de limpieza y para corregir obras de mala calidad que eran responsabilidad de otras contratistas.
- 610.9 miles de pesos por el incorrecto cálculo de los factores de ajuste de costos de septiembre a diciembre de 2018.

Servidores públicos que intervinieron en la auditoría:

Director de Área

Director General

Arq. Eduardo Alejandro Pérez Ramírez

Arq. José María Noguera Solís

Firma en suplencia por ausencia del Director General de Auditoría de Inversiones Físicas Federales, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 65 del Reglamento Interior de la Auditoría Superior de la Federación

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

Áreas Revisadas

La extinta Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, hoy Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

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 21, fracciones III, VII, IX y XII, 55 y 58, fracción II.
2. Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 107, fracción II, 113, fracciones I, VI y IX, 174, 178, fracción I, 180 y 216, fracción II.
3. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículo 66, fracción III.
4. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado núm. DGTFM-55-14, cláusulas séptima y novena.

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.