

**Secretaría de Comunicaciones y Transportes**

**Modernización de la Carretera Federal Pachuca-Tempoal, en el Estado de Hidalgo**

Auditoría De Cumplimiento a Inversiones Físicas: 2019-0-09100-22-0316-2020

316-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 planearon, programaron, presupuestaron, contrataron, ejecutaron, pagaron y finiquitaron conforme a 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***

	<b>EGRESOS</b>
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	219,461.4
Muestra Auditada	176,066.0
Representatividad de la Muestra	80.2%

De los 271 conceptos que comprendió la ejecución de las obras por 219,461.4 miles de pesos ejercidos en 2019 se seleccionó para revisión una muestra de 80 conceptos por un importe de 176,066.0 miles de pesos, que representó el 80.2% del total erogado en el año de estudio, por ser los más representativos en monto, como se detalla en la tabla siguiente.

CONCEPTOS REVISADOS  
(Miles de pesos y porcentajes)

Número de contrato	Conceptos		Importe		Alcance de la revisión (%)
	Ejecutados	Seleccionados	Ejercido	Seleccionado	
2017-13-CE-A-008-W-00-2017	10	8	27,662.2*	17,565.7	63.5
2019-13-CE-A-002-W-00-2019	27	10	26,728.9	21,398.1	80.1
2019-13-CE-A-006-W-00-2019	47	12	52,156.6	44,876.6	86.0
2019-13-CE-A-007-W-00-2019	132	34	81,882.4	65,824.5	80.4
2019-13-CE-A-008-W-00-2019	55	16	31,031.3	26,401.1	85.1
Totales	271	80	219,461.4	176,066.0	80.2

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Centro SCT Hidalgo, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos proporcionados por la entidad fiscalizada.

\* Incluye ajuste de costos por 2,155.2 miles de pesos.

NOTA: El proyecto a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes denominado "Modernización de la carretera federal Pachuca-Tempoal, tramo Tehuetlán-Huejutla de Reyes", en el estado de Hidalgo, contó con suficiencia presupuestal por un monto de 329,662.4 miles de pesos de recursos federales reportado en la Cuenta Pública 2019 en el Tomo III, Poder Ejecutivo, Información Programática, Ramo 09, Comunicaciones y Transportes, apartado Detalle de Programas y Proyectos de Inversión, con claves de cartera núm. 17096330001 y presupuestaria núm. 2019 09 633 3 05 01 00 003 K003 6103 3 1 3 17096330001 13. En el monto referido se incluye el importe fiscalizado de 176,066.0 miles de pesos.

Georreferenciación: coordenadas de inicio Latitud: 21.059431, Longitud: -98.515465 y de término Latitud: 21.124338, Longitud: -98.415866.

### Antecedentes

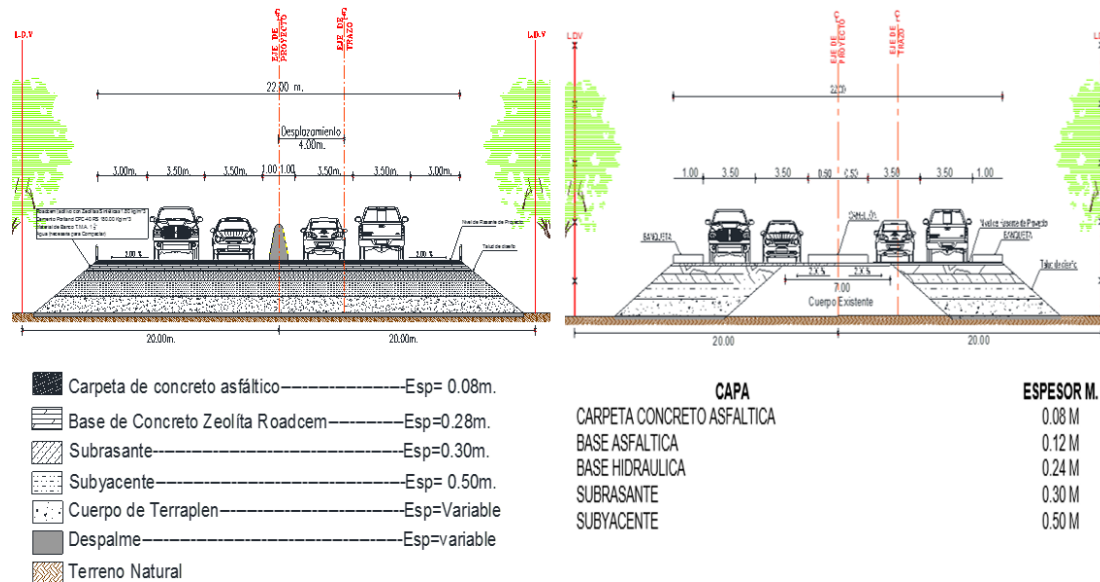
La Dirección General de Carreteras, dependiente de la Subsecretaría de Infraestructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, registró en la cartera de programas y proyectos de inversión ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) el análisis de costo-beneficio de fecha 20 de julio de 2017 del proyecto de inversión identificado con la clave de cartera núm. 17096330001, denominado "Modernización de la carretera federal Pachuca-Tempoal, tramo Tehuetlán-Huejutla de Reyes", que consistió en realizar «...la modernización de una sección transversal de tipo "C" (de 6.5 metros) a una tipo "A4" de 22 metros de ancho de corona...» por medio de "...la ampliación de 2 a 4 carriles de circulación, 2 por sentido de 3.5 metros cada uno, con acotamientos laterales de 3.0 metros y centrales de 1.0 metros cada uno, en una longitud de 15.0 kilómetros...", con una inversión total de 695,745.3 miles de pesos.

SECCIONES TIPO DEL PROYECTO DE INVERSIÓN

Ampliación del ancho de corona de 6.5 a 22.0 m en una longitud de 15.0 km

SECCIÓN 1

SECCIÓN 2



FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Carreteras, contratos de obras públicas núms. 2017-13-CE-A-007-W-00-2017 y 2017-13-CE-A-008-W-00-2017, para la sección 1, y núms. 2017-13-CE-A-006-W-00-2017, 2017-13-CE-A-012-W-00-2017, 2017-13-CE-A-013-W-00-2017, 2017-13-CE-A-014-W-00-2017, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019, para la sección 2, todos referidos al proyecto de inversión denominado “Modernización de la carretera federal Pachuca-Tempoal, tramo Tehuetlán-Huejutla de Reyes”, identificado con la clave de cartera núm. 17096330001.

Sobre el particular, la Auditoría Superior de la Federación, con motivo de la fiscalización de los recursos federales erogados en el proyecto mencionado en el ejercicio fiscal de 2018, practicó la auditoría núm. 380-DE, en la que se revisaron los contratos de obras públicas núms. 2017-13-CE-A-006-W-00-2017, 2017-13-CE-A-007-W-00-2017, 2017-13-CE-A-008-W-00-2017, 2017-13-CE-A-012-W-00-2017, 2017-13-CE-A-013-W-00-2017 y 2017-13-CE-A-014-W-00-2017, que tenían por objeto realizar la modernización a cuatro carriles y la construcción de 6 puentes peatonales del km 199+500 al km 209+500 de la carretera Pachuca-Huejutla, tramo Tehuetlán-Huejutla, en el estado de Hidalgo.

Por otra parte, el 16 de noviembre de 2017 el Titular de la Unidad de Política y Control Presupuestario de la SHCP y la Secretaría de Finanzas Públicas del Gobierno del Estado de Hidalgo firmaron un convenio por 200,000.00 miles de pesos (con cargo en el Ramo 23) para ejecutar el proyecto de inversión denominado “Modernización de la Carretera Pachuca-Tempoal Tramo: Tehuetlán-Huejutla del km 209+500 al km 214+260”, mediante el cual se ejecutaron los contratos de obras públicas núms. PF-2017-LP-PREGI-SOPOT-CF-001, PF-2017-LP-PREGI-SOPOT-CF-002 y PF-2017-LP-PREGI-SOPOT-CF-003, consistentes en modernizar la carretera Pachuca-Tempoal, tramo Tehuetlán-Huejutla, de km 209+500 al km 214+260,

subtramos del km 209+500 al km 211+000, del km 211+000 al km 212+500 y del km 212+500 al km 214+260.

Para efectos de fiscalización de los recursos federales ejercidos en el proyecto mencionado en 2019, se revisaron cinco contratos de obras públicas, 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
2017-13-CE-A-008-W-00-2017, de obra pública a base de precios unitarios y tiempo determinado/LPN LO-009000999-E184-2017. "Modernización a cuatro carriles del km 203+000 al km 204+500 mediante la ejecución de trabajos de terracerías, obras de drenaje, pavimentación con carpeta de concreto asfáltico, obra complementaria, obra inducida y señalamiento de la carretera: Pachuca-Huejutla, tramo: Tehuetlán-Huejutla, en el estado de Hidalgo".	16/10/17	Inmobiliaria Londer, S.A. de C.V.	38,578.2	23/10/17-29/12/17 68 d.n.
Convenio de diferimiento por entrega extemporánea del anticipo, en igualdad de días.	29/11/17			13/11/17-19/01/18
2017-13-CE-A-008-W-01-2018, convenio modificadorio en plazo.	17/01/18			20/01/18-31/03/18 71 d.n.
2017-13-CE-A-008-W-02-2018, convenio modificadorio en plazo.	29/03/18			01/04/18-15-08-18 137 d.n.
2017-13-CE-A-008-W-03-2018, convenio modificadorio en plazo.	13/08/18			16/08/18-30/11/18 107 d.n.
2017-13-CE-A-008-W-04-2018, convenio modificadorio en plazo.	28/11/18			01/12/18-31/01/19 62 d.n.
2017-13-CE-A-008-W-05-2019, convenio modificadorio en plazo.	28/01/19			01/02/19-31/05/19 120 d.n.
2017-13-CE-A-008-W-06-2019, convenio modificadorio en monto y plazo.	28/05/19		9,571.3	01/06/19-19/08/19 80 d.n.
A la fecha de la revisión (octubre de 2020) el contrato se encontraba concluido y finiquitado, pero no se había liquidado el saldo del finiquito ni realizado el acta de extinción de derechos y obligaciones.				
Monto modificado			48,149.5	645 d.n.
Importe ejercido en 2018			22,642.5	
Importe ejercido en 2019			25,507.0	
Ajuste de costos			2,155.2	
2019-13-CE-A-002-W-00-2019, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN LO-009000997-E2-2019. "Construcción de 9 puentes peatonales y obra complementaria del km 199+500 al km 209+500 de la carretera: Pachuca - Huejutla, tramo: Tehuetlán - Huejutla, en el estado de Hidalgo".	03/04/19	Placosa, S.A. de C.V.	26,728.9	08/04/19-28/12/19 265 d.n.

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
Convenio de reprogramación de los trabajos. A la fecha de la revisión (octubre de 2020) el contrato se había concluido y finiquitado.	10/04/19			
Total contratado			26,728.9	265 d.n.
Importe ejercido en 2019			26,728.9	
2019-13-CE-A-006-W-00-2019, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN LO-009000997-E68-2019. "Construcción de trabajos faltantes de la modernización a cuatro carriles del km 204+500 al km 206+500 mediante la ejecución de terracerías, obras de drenaje, pavimentación con carpeta de concreto asfáltico, obra complementaria, obra inducida, señalamiento y construcción de trabajos faltantes de la modernización a cuatro carriles del km 206+500 al km 208+500 mediante la ejecución de trabajos de carpeta de concreto asfáltico y señalamiento de la carretera: Pachuca-Huejutla, tramo: Tehuetlán-Huejutla, estado de Hidalgo".	15/07/19	Piram, S.A. de C.V.	52,156.6	16/07/19-15/11/19 123 d.n.
Convenio de diferimiento por entrega extemporánea del anticipo. A la fecha de la revisión (octubre de 2020) el contrato se encontraba concluido y finiquitado, pero no se había liquidado el saldo del finiquito ni realizado el acta de extinción de derechos y obligaciones.	05/08/19			02/08/19-02/12/19
Total contratado			52,156.6	123 d.n.
Importe ejercido en 2019			52,156.6	
2019-13-CE-A-007-W-00-2019, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN LO-009000997-E69-2019. "Construcción del distribuidor vial Tres Huastecas km 210+080 de la carretera Pachuca-Huejutla, tramo: Tehuetlán-Huejutla, mediante la ejecución de terracerías, obras de drenaje, pavimento de concreto asfáltico, estructura (PSV), obra complementaria, obra inducida y señalamiento, en el municipio de Huejutla de Reyes, estado de Hidalgo".	29/07/19	Capi Constructores, S.A. de C.V., y Cyro Construcciones, S.A. de C.V.	81,882.4	08/08/19-31/12/19 146 d.n.
A la fecha de la revisión (octubre de 2020) el contrato se había concluido, pero no finiquitado.				
Total contratado			81,882.4	146 d.n.
Importe ejercido en 2019			81,882.4	

Número, tipo y objeto del contrato/convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
2019-13-CE-A-008-W-00-2019, de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado/LPN LO-009000997-E74-2019. "Construcción de trabajos faltantes del km 199+500 al km 201+000 de la carretera Pachuca-Huejutla, tramo: Tehuetlán-Huejutla, mediante la ejecución de terracerías, obras de drenaje, pavimento de concreto asfáltico, obra complementaria, obra inducida y señalamiento, en el municipio de Huejutla de Reyes, estado de Hidalgo".	27/08/19	Gucoc, S.A. de C.V., y Construcciones Peñascos 6a, S.A. de C.V.	31,031.3	01/09/19-16/12/19 107 d.n.
Convenio de reducción de plazo por entrega extemporánea del anticipo.	24/09/19			24/09/19-31/12/19 99 d.n.
A la fecha de la revisión (octubre de 2020) el contrato se encontraba concluido y finiquitado, pero no se había liquidado el saldo del finiquito ni realizado el acta de extinción de derechos y obligaciones.				
Total contratado			31,031.3	99 d.n.
Importe ejercido en 2019			31,031.3	

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Centro SCT Hidalgo, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos proporcionados por la entidad fiscalizada.

d.n. Días naturales.

LPN Licitación pública nacional.

## Resultados

1. Se observó que sin contar con el dictamen favorable de un experto sobre el análisis de factibilidad técnica, económica y ambiental del proyecto de inversión identificado con la clave de cartera núm. 17096330001, denominado "Modernización de la carretera federal Pachuca-Tempoal, tramo Tehuetlán-Huejutla de Reyes", que consistió en realizar «...la modernización de una sección transversal de tipo "C" (de 6.5 metros) a una tipo "A4" de 22 metros de ancho de corona...» por medio de "...la ampliación de 2 a 4 carriles de circulación, 2 por sentido de 3.5 metros cada uno, con acotamientos laterales de 3.0 metros y centrales de 1.0 metros cada uno, en una longitud de 15.0 kilómetros..." y, en su caso, sobre el proyecto ejecutivo de obra, la Oficialía Mayor y la Unidad de Administración y Finanzas, ambas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, emitieron los oficios de liberación de inversión núms. 5.SC.OMI.17.-037, 5.SC.OLI.18.-002 y 5.SC.OLI.19.-003 del 16 de octubre de 2017, 2 de enero de 2018 y 11 de enero de 2019, mediante los cuales autorizaron para el citado proyecto gastos de inversión por importes de 170,000.0, 100,000.0 y 248,369.3 miles de pesos, respectivamente, en contravención de lo previsto en el artículo 53, fracción II, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y del numeral 2, inciso i, de los Lineamientos relativos a los dictámenes de los programas y proyectos de inversión a cargo de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 18 de marzo de 2008, que estuvieron vigentes en 2017, año en que quedó registrado el proyecto, puesto que el monto de inversión del proyecto superó los 500

millones de pesos, toda vez que en la Cuenta Pública de 2017 se reportó una inversión total de 695,745.3 miles de pesos. Lo anterior se constató con el acta administrativa circunstanciada de auditoría núm. 005/CP2019 del 3 y 4 de noviembre de 2020, donde la Dirección General Adjunta de Proyectos de la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes manifestó que “no se cuenta con dicho documento”. Asimismo, no obstante que la entidad fiscalizada no contaba con el dictamen favorable del proyecto de inversión referido que permitiera evidenciar la pertinencia de realizarlo, modificarlo o rechazarlo en los términos propuestos en el análisis de costo-beneficio del 20 de julio de 2017, con el que quedó registrado el proyecto de inversión, se observó que el Centro SCT Hidalgo celebró los contratos de obras públicas núms. 2017-13-CE-A-006-W-00-2017, 2017-13-CE-A-007-W-00-2017, 2017-13-CE-A-008-W-00-2017, 2017-13-CE-A-012-W-00-2017, 2017-13-CE-A-013-W-00-2017 y 2017-13-CE-A-014-W-00-2017 el 16 de octubre y 8 de diciembre de 2017 y núms. 2019-13-CE-A-002-W-00-2019, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019 el 3 de abril, 15 y 29 de julio y 27 de agosto de 2019, en ese orden, consistentes en realizar en los siete primeros casos la modernización a cuatro carriles y la construcción de 15 puentes peatonales del km 199+500 al km 209+500; en el octavo y décimo, la “construcción de trabajos faltantes” del km 204+500 al km 208+500 y del km 199+500 al km 201+000, respectivamente; y en el noveno, la construcción del distribuidor vial Tres Huastecas en el km 210+080, todos de la carretera Pachuca-Huejutla, tramo Tehuetlán-Huejutla, en el estado de Hidalgo. Además, con la revisión del análisis de costo-beneficio que a la fecha se encuentra vigente en la cartera de programas y proyectos de inversión de la SHCP, de las cuentas públicas de 2017, 2018 y 2019, de los escritos de terminación de los trabajos y los finiquitos de los contratos de obras públicas referidos y con la visita de inspección física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 26 al 30 de octubre de 2020, se constató que se concluyeron los trabajos de dichos contratos y que en ese proyecto se reportaron recursos ejercidos por 114,912.7, 202,835.3 y 329,662.4 miles de pesos, que suman un total de 647,410.4<sup>1</sup> miles de pesos, sin que se cumpliera el objeto autorizado en el proyecto de inversión, puesto que solamente en una extensión de 10.0 km la ampliación del ancho de corona se construyó en algunas secciones representativas de 8 de los 10 contratos de 17.93 m, 18.07 m, 14.90 m, 14.84 m, 17.93 m, 18.07 m, 15.03 m y 15.01 m, en lugar de los 22.0 m en una longitud total de 15.0 km indicados en el apartado “Breve descripción del PPI” de la fracción I, “Resumen ejecutivo”, y en el inciso j, “Descripción de los aspectos más relevantes”, de la fracción III, “Situación con el PPI”, de dicho análisis de costo-beneficio. Ello se confirmó con la revisión tanto de los contratos de obras públicas núms. PF-2017-LP-PREGI-SOPOT-CF-001, PF-2017-LP-PREGI-SOPOT-CF-002 y PF-2017-LP-PREGI-SOPOT-CF-003 como de los informes trimestrales de 2017 y 2019, donde se advierte que el Gobierno del Estado de Hidalgo modernizó el complemento de dicha carretera en el tramo del km 209+500 al km 214+260, el cual se había incluido en el citado análisis de costo-beneficio, y en los trabajos concluidos y finiquitados reportó recursos federales ejercidos por montos de 63,401.0, 63,599.8 y 68,289.0 miles de pesos, que suman

---

<sup>1</sup> A la fecha de la revisión se encontraban pendientes de liquidar los saldos de los finiquitos de algunos de los 10 contratos de obras públicas en comento.

un total de 195,289.8 miles de pesos, con cargo en Programas Regionales del Ramo 23, Provisiones Salariales y Económicas. Aunado a lo anterior, y no obstante que conforme al apartado “Horizonte de evaluación” de la fracción I, “Resumen ejecutivo”, y al inciso i, “Vida útil”, de la fracción III, “Situación con el PPI”, del mencionado análisis de costo-beneficio la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes manifestó un horizonte de evaluación del proyecto de 31 años, con un periodo de vida útil de 29 años, debido a que los 2 primeros años se destinaron a su construcción, con la revisión de los trabajos por ejecutar, de las estimaciones de los contratos de obras públicas formalizados por el Centro SCT Hidalgo y de las memorias de cálculo de los diseños de los dos tipos de pavimentos con que se construyó la carretera: una estructura tradicional de 0.44 m (carpeta asfáltica, base asfáltica y base hidráulica con espesores de 0.08, 0.12 y 0.24 m, respectivamente) y otra con el empleo de concreto zeolítico de 0.36 m (carpeta asfáltica y base de concreto zeolita con espesores de 0.08 y 0.28 m, en ese orden), se constató que la entidad fiscalizada modernizó la carretera sin que se cumplieran el horizonte de evaluación ni el periodo de la vida útil del proyecto, ya que según los diseños de dichos pavimentos se consideraron un horizonte y un periodo del proyecto de 20 años, en lugar de los 31 años registrados en el análisis de costo-beneficio, que incluyen los 29 años de su vida útil. Por las omisiones cometidas respecto de los incumplimientos de la meta y del objeto autorizados en el proyecto de inversión referido, así como del horizonte de evaluación y de su vida útil, se determinó que se realizó el proyecto de inversión sin que se justificara su ejecución, debido a que no se alcanzaron los beneficios citados en el apartado “Conclusión” de la fracción I, “Resumen ejecutivo”, y en la fracción V, “Conclusiones y Recomendaciones”, del análisis de costo-beneficio con el que se registró dicho proyecto, puesto que, según el oficio núm. 3.1.1.-120 del 17 de enero de 2019 emitido por la Dirección General Adjunta de Proyectos de la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la carretera no cumple las dimensiones previstas en el Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras de esa secretaría para una sección tipo “A4”, de lo que se desprende que no es segura para los usuarios y tampoco se aumentaron las velocidades de operación ni se redujeron los tiempos de viaje estimados en el mencionado análisis de costo-beneficio; y en cuanto a las estructuras de pavimentos ejecutadas al amparo de 8 de los 10 contratos en comento, se redujo en 9 años la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis de costo-beneficio, en contravención de los artículos 134, párrafo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 34, fracción II, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, 42, fracción V, 43, fracciones I y III, 45, 47, 53, fracción II y párrafo tercero, y 65, fracción I, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y 23, párrafo primero, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; de los numerales 2, inciso i, 3, 10, 11, 12, 13, 14 y 15 de los Lineamientos relativos a los dictámenes de los programas y proyectos de inversión a cargo de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 18 de marzo de 2008, que estuvieron vigentes en el ejercicio de 2017, año en que quedó registrado el proyecto de inversión identificado con la clave de cartera núm. 17096330001, denominado “Modernización de la carretera federal Pachuca-Tempoal, tramo



Tehuacán-Huejutla de Reyes”; y del apartado de normatividad, párrafos tercero y cuarto, de los oficios de liberación de inversión núms. 5.SC.OMI.17.-037, 5.SC.OLI.18.-002 y 5.SC.OLI.19.-003 del 16 de octubre de 2017, 2 de enero de 2018 y 11 de enero de 2019.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra de los contratos de obras públicas núms. 2017-13-CE-A-006-W-00-2017, 2017-13-CE-A-007-W-00-2017, 2017-13-CE-A-008-W-00-2017, 2017-13-CE-A-012-W-00-2017, 2017-13-CE-A-013-W-00-2017, 2017-13-CE-A-014-W-00-2017, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019 y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, informaron que recibieron una “...propuesta de contestación por parte de la Dirección General Adjunta de Proyectos de la Dirección General de Carreteras...” y que en ella se informó que “...no se cuenta con dicho dictamen, ya que el mismo no formó parte de los documentos solicitados en su momento por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) para la aprobación del proyecto de inversión respectivo”.

Una vez analizada la documentación e información proporcionada, la ASF determinó que subsiste la observación, ya que con lo manifestado por la entidad fiscalizada se confirma la omisión respecto de que en 2017, 2018 y 2019, se emitieron tres oficios de liberación de inversión y se adjudicaron 10 contratos de obras públicas, sin contar con el dictamen favorable de un experto sobre el análisis de factibilidad técnica, económica y ambiental del proyecto de inversión referido y, en su caso, sobre el proyecto ejecutivo de obra, que permitiera evidenciar la pertinencia de realizarlo, modificarlo o rechazarlo en los términos propuestos en el análisis de costo-beneficio del 20 de julio de 2017, con el que quedó registrado el proyecto de inversión, puesto que ratificó que “...no se cuenta con dicho dictamen...”. Por último, conviene señalar que, la entidad fiscalizada no presentó documentación e información adicional para dar respuesta a los demás hallazgos indicados en el resultado.

Al respecto, sobre las irregularidades de 2017 y 2018, se procederá en los términos del artículo 22 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

#### **2019-9-09112-22-0316-08-001 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 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 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, y sin contar con el dictamen favorable de un experto sobre el análisis de factibilidad técnica, económica y ambiental del proyecto de inversión identificado con la clave de cartera núm. 17096330001, denominado "Modernización de la carretera federal Pachuca-Tempoal, tramo Tehuacán-Huejutla de Reyes", que consistió en realizar «...la

modernización de una sección transversal de tipo "C" (de 6.5 metros) a una tipo "A4" de 22 metros de ancho de corona...» por medio de "...la ampliación de 2 a 4 carriles de circulación, 2 por sentido de 3.5 metros cada uno, con acotamientos laterales de 3.0 metros y centrales de 1.0 metros cada uno, en una longitud de 15.0 kilómetros..." y, en su caso, sobre el proyecto ejecutivo de obra, emitieron el oficio de liberación de inversión núm. 5.SC.OLI.19.-003 del 11 de enero de 2019, mediante el cual autorizaron para el citado proyecto gastos de inversión por un importe de 248,369,351.00 pesos, en contravención de lo previsto en el artículo 53, fracción II, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y del numeral 2, inciso i, de los Lineamientos relativos a los dictámenes de los programas y proyectos de inversión a cargo de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 18 de marzo de 2008, que estuvieron vigentes en 2017, año en que quedó registrado el proyecto, puesto que el monto de inversión del proyecto superó los 500 millones de pesos, toda vez que en la Cuenta Pública de 2017 se reportó una inversión total de 695,745,334.00 pesos. Lo anterior se constató con el acta administrativa circunstanciada de auditoría núm. 005/CP2019 del 3 y 4 de noviembre de 2020, donde la Dirección General Adjunta de Proyectos de la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes manifestó que "no se cuenta con dicho documento". Asimismo, no obstante que no se contaba con el dictamen favorable del proyecto de inversión referido que permitiera evidenciar la pertinencia de realizarlo, modificarlo o rechazarlo en los términos propuestos en el análisis de costo-beneficio del 20 de julio de 2017, con el que quedó registrado el proyecto de inversión, se observó que el 3 de abril, 15 y 29 de julio y 27 de agosto de 2019 servidores públicos del Centro SCT Hidalgo celebraron los contratos de obras públicas núms. 2019-13-CE-A-002-W-00-2019, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019, en ese orden. Además, con la revisión del análisis de costo-beneficio que a la fecha se encuentra vigente en la cartera de programas y proyectos de inversión de la SHCP y con la visita de inspección física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 26 al 30 de octubre de 2020 se constató que se concluyeron los trabajos de los contratos de obras públicas núms. 2017-13-CE-A-008-W-00-2017, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019, sin que se cumpliera el objeto autorizado en el proyecto de inversión, puesto que la ampliación del ancho de corona se construyó en algunas secciones representativas de 17.93 m, 18.07 m, 14.90 m, 14.84 m, 15.03 m y 15.01 m, en lugar de los 22.0 m indicados en el apartado "Breve descripción del PPI" de la fracción I, "Resumen ejecutivo", y en el inciso j, "Descripción de los aspectos más relevantes", de la fracción III, "Situación con el PPI", de dicho análisis de costo-beneficio. Aunado a lo anterior, y no obstante que conforme al apartado "Horizonte de evaluación" de la fracción I, "Resumen ejecutivo", y al inciso i, "Vida útil", de la fracción III, "Situación con el PPI", del mencionado análisis de costo-beneficio la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes manifestó un horizonte de evaluación del proyecto de 31 años, con un periodo de vida útil de 29 años, debido a que los 2 primeros años se destinaron a su construcción, con la revisión de los trabajos por ejecutar, de las estimaciones de los últimos tres contratos de obras públicas referidos y de las memorias de cálculo de los diseños de los dos tipos de pavimentos con que se construyó la carretera: una estructura tradicional de 0.44 m (carpeta asfáltica, base

asfáltica y base hidráulica con espesores de 0.08, 0.12 y 0.24 m, respectivamente) y otra con el empleo de concreto zeolítico de 0.36 m (carpeta asfáltica y base de concreto zeolita con espesores de 0.08 y 0.28 m, en ese orden), se constató que dichos servidores públicos modernizaron la carretera sin que se cumplieran el horizonte de evaluación ni el periodo de la vida útil del proyecto, ya que según los diseños de dichos pavimentos se consideraron un horizonte y un periodo del proyecto de 20 años, en lugar de los 31 años registrados en el análisis de costo-beneficio, que incluyen los 29 años de su vida útil. Por las omisiones cometidas respecto de los incumplimientos de la meta y del objeto autorizados en el proyecto de inversión referido, así como del horizonte de evaluación y de su vida útil, se determinó que los servidores públicos referidos realizaron el proyecto de inversión sin que se justificara su ejecución, debido a que no se alcanzaron los beneficios citados en el apartado "Conclusión" de la fracción I, "Resumen ejecutivo", y en la fracción V, "Conclusiones y Recomendaciones", del análisis de costo-beneficio con el que se registró dicho proyecto, puesto que, según el oficio núm. 3.1.1.-120 del 17 de enero de 2019 emitido por la Dirección General Adjunta de Proyectos de la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la carretera no cumple las dimensiones previstas en el Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras de esa secretaría para una sección tipo "A4", de lo que se desprende que no es segura para los usuarios y tampoco se aumentaron las velocidades de operación ni se redujeron los tiempos de viaje estimados en el mencionado análisis de costo-beneficio; y en cuanto a las estructuras de pavimentos ejecutadas al amparo de 8 de los 10 contratos en comento, se redujo en 9 años la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis de costo-beneficio, en incumplimiento de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 134, párrafo primero; de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 34, fracción II; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 23, párrafo primero; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículos 42, fracción V, 43, fracciones I y III, 45, 47, 53, fracción II y párrafo tercero, y 65, fracción I; y de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, artículo 5; así como de los numerales 2, inciso i, 3, 10, 11, 12, 13, 14 y 15 de los Lineamientos relativos a los dictámenes de los programas y proyectos de inversión a cargo de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 18 de marzo de 2008, que estuvieron vigentes en el ejercicio de 2017, año en que quedó registrado el proyecto de inversión identificado con la clave de cartera núm. 17096330001, denominado "Modernización de la carretera federal Pachuca-Tempoal, tramo Tehuetlán-Huejutla de Reyes"; y del apartado de normatividad, párrafos tercero y cuarto, del oficio de liberación de inversión núm. 5.SC.OLI.19.-003 del 11 de enero de 2019.

2. Con la revisión de las bitácoras electrónicas, de la nota informativa y de la minuta de campo de los contratos de obras públicas núms. 2017-13-CE-A-006-W-00-2017, 2017-13-CE-A-007-W-00-2017, 2017-13-CE-A-008-W-00-2017, 2017-13-CE-A-012-W-00-2017, 2017-13-CE-A-013-W-00-2017 y 2017-13-CE-A-014-W-00-2017, 2019-13-CE-A-002-W-00-2019, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019 se constató que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes inició la ejecución de los trabajos sin contar con el derecho de vía liberado, conforme lo manifestó en el inciso j, "Descripción

de los aspectos más relevantes”, de la fracción III, “Situación con el PPI”, del análisis de costo-beneficio del 20 de julio de 2017 del proyecto de inversión identificado con la clave de cartera núm. 17096330001, denominado “Modernización de la carretera federal Pachuca-Tempoal, tramo Tehuetlán-Huejutla de Reyes”, ya que en las notas de bitácora núms. 45 del 5 de diciembre de 2017 del primer contrato; 69 del 8 de diciembre de 2018 del segundo; 54 del 8 de diciembre de 2017 del tercero; 154 del 28 de febrero de 2019 del cuarto; 152 del 16 de agosto de 2018 del quinto; 10 del 21 de diciembre de 2017 del sexto; 59 del 21 de octubre de 2019 del octavo y 35 del 20 de septiembre de 2019 del noveno; en la nota informativa de fecha 4 de junio de 2019 del séptimo; y en la minuta de campo de fecha 24 de octubre de 2019 del décimo, se registraron las faltas de los permisos necesarios para realizar trabajos en el derecho de vía, en incumplimiento de los artículos 19, párrafo segundo, y 21, fracción XIV, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas; 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción; y 113, fracción III, y 115, fracción IV, inciso e, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, así como de las cláusulas C, fracción C.4, de la norma N·LEG-3/18 y D, fracciones D.6 y D.7, de la norma N·LEG-6-01/07 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT).

Asimismo, mediante el acta administrativa circunstanciada de auditoría núm. 005/CP2019 del 3 de noviembre de 2020, la entidad fiscalizada dio respuesta al requerimiento de información y documentación que la Auditoría Superior de la Federación requirió mediante el oficio núm. DGAIFF-K-1319/2020 del 22 de octubre de 2020, en cuanto que se proporcionaran tanto el proyecto ejecutivo como sus modificaciones de dichos contratos; y al acta referida, se adjuntó el oficio núm. 6.13.407.4201/2018 del 19 de diciembre de 2018, con que el Centro SCT Hidalgo solicitó a la Dirección General Adjunta de Proyectos de la Dirección General de Carreteras la modificación del proyecto por la falta del derecho de vía.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra de los contratos de obras públicas núms. 2017-13-CE-A-006-W-00-2017, 2017-13-CE-A-007-W-00-2017, 2017-13-CE-A-008-W-00-2017, 2017-13-CE-A-012-W-00-2017, 2017-13-CE-A-013-W-00-2017, 2017-13-CE-A-014-W-00-2017, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019 y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, informaron que *“...el Gobierno del Estado de Hidalgo realizó las gestiones con los... vecinos para tener la franja necesaria para la ejecución de los trabajos de modernización, sin embargo en las zonas suburbanas existían infraestructuras instaladas por los propios vecinos las cuales deberían ser reubicadas previamente a la modernización... (como) pisos de concreto para acceso a las propiedades, tomas de luz y agua, tejados de lámina o tejados de palma llamados palapas, muros de mampostería o concreto, zaguanes de acceso a propiedades, trabajos que a solicitud del gobierno del estado deberían incluirse dentro de los trabajos de la obra como obras inducidas o complementarias las cuales fueron atendidas por... este Centro SCT Hidalgo para cumplir con el compromiso de la modernización de la carretera”* y proporcionaron copia del oficio núm. 6.13.3131/2019 del 3 de octubre de 2019, con el que el

Centro SCT Hidalgo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes comunicó a la Secretaría de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial del Gobierno de Estado de Hidalgo que continuaba la problemática del derecho de vía.

Una vez analizada la documentación e información proporcionada, la ASF determinó que subsiste la observación, ya que con lo manifestado y con los oficios núms. 6.13.407.4201/2018 y 6.13.3131/2019 del 19 de diciembre de 2018 y del 3 de octubre de 2019 proporcionados por la entidad fiscalizada se confirman la omisión respecto de la falta de los permisos necesarios en el derecho de vía previo al inicio de ejecución de los trabajos contratados; aunado a ello, la entidad fiscalizada como respuesta a la observado en el resultado núm. 10, reconoció pagos de trabajos extraordinarios para librar la franja del derecho de vía.

Al respecto, sobre las irregularidades de 2017, se procederá en los términos del artículo 22 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

**2019-9-09112-22-0316-08-002 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 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 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, iniciaron la ejecución de los trabajos de los contratos de obras públicas núms. 2019-13-CE-A-002-W-00-2019, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019, sin contar con el derecho de vía liberado, conforme se manifestó en el inciso j, "Descripción de los aspectos más relevantes", de la fracción III, "Situación con el PPI", del análisis de costo-beneficio del 20 de julio de 2017, del proyecto de inversión identificado con la clave de cartera núm. 17096330001, denominado "Modernización de la carretera federal Pachuca-Tempoal, tramo Tehuetlán-Huejutla de Reyes", ya que en la nota informativa de fecha 4 de junio de 2019 del primero; en las notas de bitácora núms. 59 del 21 de octubre de 2019 del segundo y 35 del 20 de septiembre de 2019 del tercero; y en la minuta de campo de fecha 24 de octubre de 2019 del cuarto, se registraron las faltas de los permisos necesarios para realizar trabajos en el derecho de vía, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 19, párrafo segundo, y 21, fracción XIV; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracción III, y 115, fracción IV, inciso e; y de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, artículo 5; así como de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), cláusulas C, fracción C.4, de la norma N-LEG-3/18 y D, fracciones D.6 y D.7, de la norma N-LEG-6-01/07.

**3.** Se observó que mediante las licitaciones públicas nacionales núms. LO-009000997-E2-2019, LO-009000997-E68-2019, LO-009000997-E69-2019 y LO-009000997-E74-2019 el Centro SCT Hidalgo, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, adjudicó

los contratos de obras públicas núms. 2019-13-CE-A-002-W-00-2019, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019 sin que resultaran solventes las propuestas de las contratistas, ya que de conformidad con los criterios de adjudicación establecidos en las convocatorias de las licitaciones no reunieron las condiciones técnicas y económicas requeridas por la entidad, debido a que no garantizaron el cumplimiento de las obligaciones respectivas, lo que vulneró el principio de asegurar al Estado la obtención de las mejores condiciones disponibles, en razón de que las contratistas no consideraron en los costos indirectos de sus propuestas económicas los costos de un video editado en formato DVD del desarrollo de construcción de las obras en sus diferentes etapas; en el primero y segundo casos, del señalamiento de protección de las obras diurno y nocturno; en el segundo y tercero, de los letreros informativos de las obras; en el segundo y cuarto, de los honorarios de profesionistas expertos en materia de impacto ambiental; y en el primero, segundo y cuarto, de la limpieza de los tramos en todo el ancho del derecho de vía, por lo que, según el inciso b, “Causales de desechamiento técnicas y económicas”, en el primer caso, numeral 14, y en los últimos tres, numeral 15, todos de la base décima cuarta de las licitaciones, las proposiciones debieron desecharse, dado que los costos indirectos no se estructuraron ni se determinaron de acuerdo con lo previsto en las convocatorias, en incumplimiento de los artículos 38, párrafos primero y quinto, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas; y 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción; de la base décima cuarta, inciso b, numeral 14, de la especificación general EPG-04, “Video editado del desarrollo de la obra”, y de la fracción VIII, “Obligaciones adicionales que el contratista deberá considerar para la ejecución de la obra y en la elaboración de su propuesta”, numerales 17 y 18, de los trabajos por ejecutar de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E2-2019; de la base décima cuarta, inciso b, numeral 15, de la especificación general EPG-04, “Video editado del desarrollo de la obra”, y de las fracciones IV, “Dispositivos de seguridad para la protección de obras durante la ejecución de estas”, VI, “Letreros informativos de la obra”, párrafo segundo, IX, “Protección del ambiente a los entornos naturales de zonas de monumentos y vestigios arqueológicos, históricos y artísticos”, párrafo sexto, y X, “Obligaciones adicionales que el contratista deberá considerar para la ejecución de la obra y en la elaboración de su propuesta”, numerales 24 y 25, de los trabajos por ejecutar de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E68-2019; de la base décima cuarta, inciso b, numeral 15, de la especificación general EPG-04, “Video editado del desarrollo de la obra”, y de la fracción VII, “Letreros informativos de la obra”, párrafo segundo, de los trabajos por ejecutar de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E69-2019; y de la base décima cuarta, inciso b, numeral 15, de la especificación general EPG-04, “Video editado del desarrollo de la obra”, y de las fracciones IX, “Protección del ambiente a los entornos naturales de zonas de monumentos y vestigios arqueológicos, históricos y artísticos”, párrafos sexto y séptimo, y X, “Obligaciones adicionales que el contratista deberá considerar para la ejecución de la obra y en la elaboración de su propuesta”, numerales 24 y 25, de los trabajos por ejecutar de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E74-2019.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el

oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra de los contratos de obras públicas núms. 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019 y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, informaron que *“...los conceptos antes mencionados... fueron ejecutados por... las empresas que estuvieron a cargo de los trabajos adjudicados, los cuales si bien no cuentan con un desglose de los mismos, en ningún momento se puso en riesgo el cumplimiento de estas obligaciones...”*; asimismo, señalaron que no existió daño al Erario Federal y que por el *“...contrario, al no haberse incluido pero si haberse ejecutado los conceptos referidos..., se tuvo una economía para estos conceptos”*.

Una vez analizada la documentación e información proporcionada, la ASF determinó que subsiste la observación, ya que con lo manifestado por la entidad fiscalizada se confirma la omisión respecto de que los costos indirectos de las contratistas ganadoras no se estructuraron ni se determinaron de acuerdo con lo previsto en las convocatorias.

#### **2019-9-09112-22-0316-08-003 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 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 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, adjudicaron los contratos de obras públicas núms. 2019-13-CE-A-002-W-00-2019, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019 sin que resultaran solventes las propuestas de las contratistas, ya que de conformidad con los criterios de adjudicación establecidos en las convocatorias de las licitaciones públicas nacionales núms. LO-009000997-E2-2019, LO-009000997-E68-2019, LO-009000997-E69-2019 y LO-009000997-E74-2019 no reunieron las condiciones técnicas y económicas requeridas por el Centro SCT Hidalgo, debido a que los costos indirectos de sus propuestas económicas no se estructuraron ni se determinaron de acuerdo con lo previsto en las convocatorias, puesto que las contratistas no consideraron en éstos los costos de un video editado en formato DVD del desarrollo de construcción de las obras en sus diferentes etapas; en el primero y segundo casos, del señalamiento de protección de las obras diurno y nocturno; en el segundo y tercero, de los letreros informativos de las obras; en el segundo y cuarto, de los honorarios de profesionistas expertos en materia de impacto ambiental; y en el primero, segundo y cuarto, de la limpieza de los tramos en todo el ancho del derecho de vía, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 38, párrafos primero y quinto; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; y de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, artículo 5; así como de la base décima cuarta, inciso b, numeral 14, de la especificación general EPG-04, y de la fracción VIII, numerales 17 y 18, de los trabajos por ejecutar de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E2-2019; de la base décima cuarta, inciso b, numeral 15, de la especificación general EPG-04, y de las fracciones IV, VI, párrafo segundo, IX, párrafo sexto, y X, numerales 24 y 25, de los trabajos por ejecutar de la

licitación pública nacional núm. LO-009000997-E68-2019; de la base décima cuarta, inciso b, numeral 15, de la especificación general EPG-04, y de la fracción VII, párrafo segundo, de los trabajos por ejecutar de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E69-2019; y de la base décima cuarta, inciso b, numeral 15, de la especificación general EPG-04, y de las fracciones IX, párrafos sexto y séptimo, y X, numerales 24 y 25, de los trabajos por ejecutar de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E74-2019.

4. Con la revisión de licitación pública nacional núm. LO-009000997-E2-2019 se verificó que, sin contar con el proyecto ejecutivo totalmente terminado, el Centro SCT Hidalgo adjudicó el contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-002-W-00-2019. Lo anterior se constató con el acta de la junta de aclaraciones de dicha licitación del 27 de febrero de 2019, en la que se advierte que la entidad fiscalizada no contaba con el proyecto ejecutivo, puesto que en el numeral 7, “Documentos y/o anexos que se entregan a los licitantes”, manifestó que proporcionaba el proyecto requerido, en atención a la pregunta núm. 1 del primer licitante, en la que solicitó el proyecto ejecutivo. Asimismo, se observó que el Centro SCT Hidalgo inició la ejecución de los trabajos del contrato de obra pública referido sin contar con el proyecto ejecutivo debidamente firmado y aprobado por las autoridades competentes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debido a que con la revisión documental que personal de la Auditoría Superior de la Federación realizó del 31 de agosto al 3 de septiembre de 2020 a los expedientes de dicho contrato que obran en ese centro SCT se constató que los planos del proyecto ejecutivo que se proporcionaron a la contratista no contaban con las firmas del Director General de Carreteras que, conforme al artículo 17, fracciones III y VII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es responsable de “elaborar con los Centros SCT los estudios y proyectos para la ejecución de los programas de... modernización de... caminos rurales y alimentadores...” y “revisar y aprobar los... proyectos...”, ni tampoco con las firmas del Director General Adjunto de Proyectos de la Dirección General de Carreteras que, conforme al apartado 7.2 del Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras, es responsable de aprobar los proyectos. Con las omisiones anteriores se incumplieron los artículos 2, fracciones IX y XI, 24, párrafo cuarto, y 31, fracción XVII, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción y 24, fracción I, 113, fracción VII, y 115, fracción I, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; así como las cláusulas E, fracción E.1, inciso E.1.1, numeral E.1.1.2, párrafo tercero, punto g, de la norma N-LEG-6-01/07; y C, fracción C.1, inciso C.1.2; y D, fracciones D.1, inciso D.1.1, y D.4, incisos D.4.1 y D.4.2, de la norma N-LEG-3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT).

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra del contrato de obra pública referido y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, informaron que “...el Centro SCT Hidalgo si contaba con el proyecto ejecutivo previo a la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E2-2019 prueba de ello es que en la junta de



*aclaraciones se entregó nuevamente el proyecto ejecutivo (proyecto tipo), ...con la finalidad de que los licitantes pudieran presentar sus propuestas técnicas y económicas en igualdad de condiciones y con el conocimiento que el proyecto tipo debería adecuarse únicamente en su aspecto geométrico conforme a las condiciones de áreas físicas disponibles...”, ya que “...cada comunidad determinó la ubicación conforme a sus necesidades”; asimismo, señalaron que “...el diseño estructural del proyecto tipo no fue modificado...”, dado que “...únicamente se adecuaron las características geométricas conforme a las necesidades propias del lugar”.*

Una vez analizada la documentación e información proporcionada, la ASF determinó que subsiste la observación, ya que la entidad fiscalizada no proporcionó evidencia documental que confirmara que los planos del proyecto ejecutivo de los puentes peatonales estuvieran debidamente firmados y aprobados por las autoridades competentes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

#### **2019-9-09112-22-0316-08-004 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 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 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, y respecto de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E2-2019, adjudicaron el contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-002-W-00-2019 sin contar con el proyecto ejecutivo totalmente terminado. Lo anterior se constató con el acta de la junta de aclaraciones de dicha licitación del 27 de febrero de 2019, en la que se advierte que no contaban con el proyecto ejecutivo, puesto que en el numeral 7, "Documentos y/o anexos que se entregan a los licitantes", manifestaron que proporcionaban el proyecto requerido, en atención a la pregunta núm. 1 del primer licitante, en la que solicitó el proyecto ejecutivo. Asimismo, iniciaron la ejecución de los trabajos sin contar con el proyecto ejecutivo debidamente firmado y aprobado por las autoridades competentes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debido a que con la revisión documental que personal de la Auditoría Superior de la Federación realizó del 31 de agosto al 3 de septiembre de 2020 a los expedientes de dicho contrato que obran en ese centro SCT se constató que los planos del proyecto ejecutivo que se proporcionaron a la contratista no contaban con las firmas del Director General de Carreteras, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 2, fracciones IX y XI, 24, párrafo cuarto, y 31, fracción XVII; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 24, fracción I, 113, fracción VII, y 115, fracción I; y de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, artículo 5; así como de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), cláusulas E, fracción E.1, inciso E.1.1, numeral E.1.1.2, párrafo tercero, punto g, de la norma N·LEG·6·01/07, y C, fracción C.1, inciso C.1.2, y D, fracciones D.1, inciso D.1.1, y D.4, incisos D.4.1 y D.4.2, de la norma N·LEG·3/18.

5. Con la revisión del contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-006-W-00-2019 se constató que con cargo en las estimaciones núms. 2, 4, 6, 7 y 8, con periodos de ejecución comprendidos del 16 al 31 de agosto, del 16 al 30 de septiembre y del 16 de octubre al 30 de noviembre de 2019, el Centro SCT Hidalgo autorizó los pagos de 5,832.15 m<sup>3</sup> y 790,353.60 kg en los conceptos núms. 34, “Carpeta asfáltica...”, y 36, “Cemento asfáltico grado PG 76-22 para carpeta asfáltica...”, sin que esos conceptos se hubieran ejecutado conforme al proyecto, debido a que con la visita de verificación física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 27 al 29 de octubre de 2020 a las obras objeto del contrato se obtuvieron muestras de la carpeta asfáltica, en el carril derecho con espesores de 7.3 cm y 7.6 cm y en el carril izquierdo de 7.6 cm, no obstante que conforme a la fracción III, “Espesores de proyecto”, del anexo “Trabajos por ejecutar” de la licitación con que se adjudicó el contrato referido se especifica de 8.0 cm, el cual si bien se calculó considerando un horizonte y un periodo del proyecto de 20 años, no cumple la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis de costo-beneficio, ya que se redujo en 9 años la vida útil del proyecto, en incumplimiento de los artículos 113, fracciones I, VI y VIII, 115, fracciones V y XVI, y 185, párrafo primero, 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 de las cláusulas D, fracción D.4, incisos D.4.1 y D.4.2; E, fracción E.1; y G, fracción G.4, de la norma N-LEG-3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT); así como del anexo “Trabajos por ejecutar”, inciso C.8, “Carpeta de concreto asfáltico...”, y fracción III, “Espesores de proyecto”, de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E68-2019, mediante la cual se adjudicó el contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-006-W-00-2019.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra del contrato de obra pública referido y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, señalaron que *“...en la misma visita se obtuvieron también espesores iguales y arriba de los 8.0 cm los cuales también debieron ser manifestados en la observación...”* y que *“...considerando los espesores obtenidos en la visita de verificación física... se determina que el espesor promedio es de 7.69 cm, y como la norma marca que se considera a la unidad m (metro) en este caso consideramos un espesor de 0.077 m por las 7 muestras sacadas...”*; asimismo, manifestaron que en la estimación de finiquito el Centro SCT Hidalgo aplicó en ambos conceptos las correspondientes deductivas, *“...precisamente por los espesores obtenidos en la supervisión de la obra es decir se consideró un espesor promedio de 0.077 m (7.7 cm) el cual se asemeja al espesor obtenido en la visita...”* y proporcionaron copia de dicha estimación de finiquito, de fecha 20 de enero de 2020, así como de su comprobante de pago parcial por insuficiencia presupuestal; por último, respecto de la vida útil de proyecto, indicaron que *“...no se ha reducido la vida útil del proyecto ya que... depende de diferentes factores... y no solamente del diseño de pavimento ya que este únicamente es calculado para recibir y transmitir las cargas de los vehículos y este tiene cierta durabilidad... incluyendo su conservación (mantenimiento), por lo que el análisis de costo beneficio considera como 31*

*años la vida útil de proyecto incluyendo 2 años de construcción y 29 años de servicio, estos últimos con el mantenimiento indicado por el mismo”.*

Una vez analizada la documentación e información proporcionada, la ASF determinó que subsiste la observación, ya que si bien la entidad fiscalizada señaló que *“...en la misma visita se obtuvieron también espesores iguales y arriba de los 8.0 cm los cuales también debieron ser manifestados en la observación...”* y que *“...considerando los espesores obtenidos en la visita de verificación física... se determina que el espesor promedio es de 7.69 cm, y como la norma marca que se considera a la unidad m (metro) en este caso consideramos un espesor de 0.077 m por las 7 muestras sacadas...”*, lo cual se considera correcto; y que aclaró que en la estimación de finiquito el Centro SCT Hidalgo aplicó en ambos conceptos las correspondientes deductivas, *“...precisamente por los espesores obtenidos en la supervisión de la obra es decir se consideró un espesor promedio de 0.077 m (7.7 cm)...”* el cual se asemeja al espesor del proyecto, no justificó ni comprobó que en el contrato en comento se cumplió la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis de costo-beneficio, ya que según la memoria de cálculo del diseño del pavimento se calculó considerando un periodo del proyecto de 20 años, en lugar de los 31 años registrados en el análisis de costo-beneficio, que incluyen los 29 años de su vida útil, en incumplimiento de los artículos 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, 43, fracción III, y 65, fracción I, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y 23, párrafo primero, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

**2019-9-09112-22-0316-08-005 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 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 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, autorizaron con cargo en las estimaciones núms. 2, 4, 6, 7 y 8 del contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, con periodos de ejecución comprendidos del 16 al 31 de agosto, del 16 al 30 de septiembre y del 16 de octubre al 30 de noviembre de 2019, respectivamente, los pagos de 5,832.15 m<sup>3</sup> y 790,353.60 kg en los conceptos núms. 34, "Carpeta asfáltica...", y 36, "Cemento asfáltico grado PG 76-22 para carpeta asfáltica...", sin que esos conceptos se hubieran ejecutado conforme al proyecto, debido a que con la visita de verificación física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 27 al 29 de octubre de 2020 a las obras objeto del contrato se obtuvieron muestras de la carpeta asfáltica, en el carril derecho con espesores de 7.3 cm y 7.6 cm y en el carril izquierdo de 7.6 cm, no obstante que conforme a la fracción III, "Espesores de proyecto", del anexo "Trabajos por ejecutar" de la licitación con que se adjudicó el contrato referido se especifica de 8.0 cm. Por la omisión cometida respecto de la ejecución de los trabajos de dichos conceptos se determinó que los servidores públicos referidos en el tramo de la carretera del contrato en comento redujeron la vida útil del proyecto respecto de los 29 años

que se consideraron en el análisis de costo-beneficio, ya que según la memoria de cálculo del diseño del pavimento se calculó considerando un periodo del proyecto de 20 años, en lugar de los 31 años registrados en el análisis de costo-beneficio, que incluyen los 29 años de su vida útil, en incumplimiento de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 23, párrafo primero, 113, fracciones I, VI y VIII, 115, fracciones V y XVI, y 185, párrafo primero; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículos 43, fracción III, 65, fracción I, y 66, fracción III; y de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, artículo 5; así como de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), cláusulas D, fracción D.4, incisos D.4.1 y D.4.2, E, fracción E.1, y G, fracción G.4, de la norma N·LEG·3/18; así como del anexo "Trabajos por ejecutar" de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E68-2019, mediante la cual se adjudicó el contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, inciso C.8, "Carpeta de concreto asfáltico...", y fracción III, "Espesores de proyecto".

6. Con la revisión del contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 se constató que con cargo en las estimaciones núms. 7 y 8, con periodos de ejecución del 1 al 15 y del 16 al 30 de noviembre de 2019, el Centro SCT Hidalgo autorizó los pagos de 1,836.40 m<sup>3</sup> y 247,914.00 kg en los conceptos núms. 35, relativo a la fabricación y elaboración de carpeta asfáltica "compactada al 95%...", y 38, referente a "cemento asfáltico grado PG 76-22 empleado en carpeta asfáltica...", por montos de 1,660.9 y 4,043.5 miles de pesos, que suman un total de 5,704.4 miles de pesos y que se pagaron a partir del 26 de diciembre de 2019, sin que esos conceptos se hubieran ejecutado conforme al proyecto, debido a que con la visita de verificación física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 27 al 29 de octubre de 2020 a las obras objeto del contrato se obtuvieron muestras de la carpeta asfáltica, en el eje núm. 20 con espesores de 5.0 cm y 6.0 cm, no obstante que conforme al inciso C.7, "Carpeta de concreto asfáltico", del anexo "Trabajos por ejecutar" de la licitación con que se adjudicó el contrato referido se especifica de 8.0 cm, el cual si bien se calculó considerando un horizonte y un periodo del proyecto de 20 años, no cumple la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis de costo-beneficio, ya que se redujo en 9 años la vida útil del proyecto, en incumplimiento de los artículos 113, fracciones I, VI y VIII, 115, fracciones V y XVI, y 185, párrafo primero, 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 de las cláusulas D, fracción D.4, incisos D.4.1 y D.4.2; E, fracción E.1; y G, fracción G.4, de la norma N·LEG·3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT); así como del inciso C.7, "Carpeta de concreto asfáltico", del anexo "Trabajos por ejecutar" de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E69-2019, mediante la cual se adjudicó el contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-007-W-00-2019.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra del contrato de obra pública

referido y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, informaron que los volúmenes de dichos conceptos tuvieron ajustes en la estimación de finiquito y que el entronque tres huastecas contiene ejes secundarios llamados (ejes 10, 20, 30, 40, 50, 60 y 70) que tienen espesores de carpeta de 6.0 cm, el cual se calculó “...en base al método del Instituto de Ingeniería de la UNAM DISPAV 5 edición 2014...” y “...se encuentra plasmado en los planos...”; asimismo, señalaron que tomando en cuenta los espesores que se obtuvieron en la visita de verificación física se obtiene un espesor promedio de 5.5 cm y determinaron un volumen diferencial de 14.70 m<sup>3</sup> y manifestaron que ese importe sería requerido a la empresa contratista como resarcimiento; por último, respecto de la vida útil de proyecto, indicaron que “...no se ha reducido la vida útil del proyecto ya que... depende de diferentes factores... y no solamente del diseño de pavimento ya que este únicamente es calculado para recibir y transmitir las cargas de los vehículos y este tiene cierta durabilidad... incluyendo su conservación (mantenimiento), por lo que el análisis de costo beneficio considera como 31 años la vida útil de proyecto incluyendo 2 años de construcción y 29 años de servicio, estos últimos con el mantenimiento indicado por el mismo”.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF determinó que subsiste la observación, en virtud de que la entidad fiscalizada no proporcionó copia de la estimación de finiquito que consideró en su cálculo para obtener el importe, que manifestó que sería requerido a la empresa contratista como resarcimiento; además, con lo manifestado por la entidad fiscalizada se confirma la omisión respecto de que se autorizaron los pagos de dichos conceptos sin que se hubieran ejecutado conforme al proyecto, puesto que reconoció que en dicha visita de inspección física se obtuvieron muestras de la carpeta asfáltica, en el eje núm. 20 con espesores de 5.0 cm y 6.0 cm, con los que se determinó un espesor promedio de 5.5 cm, no obstante que conforme al inciso C.7, “Carpeta de concreto asfáltico”, del anexo “Trabajos por ejecutar” de la licitación con que se adjudicó el contrato referido se especifica de 8.0 cm, el cual si bien se informó que se calculó según el “...método del Instituto de Ingeniería de la UNAM DISPAV 5 edición 2014...” en el que se determinó un espesor de 6.0 cm y que “...se encuentra plasmado en los planos...”, no justificó ni comprobó que en los ejes del distribuidor vial del contrato en concreto se cumplió la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis de costo-beneficio, ya que según la memoria de cálculo del diseño del pavimento por el citado método se calculó considerando un periodo del proyecto de 20 años, en lugar de los 31 años registrados en el análisis de costo-beneficio, que incluyen los 29 años de su vida útil, en incumplimiento de los artículos 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, 43, fracción III, y 65, fracción I, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y 23, párrafo primero, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; así como de las cláusulas D, fracción D.4, incisos D.4.1 y D.4.2; E, fracción E.1; y G, fracción G.4, de la norma N-LEG-3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), que a la letra establecen lo siguiente:

*“D. EJECUCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS*

*D.4. EJECUCIÓN*

*D.4.1. Las obras que ejecute la Secretaría por contrato se sujetarán en todas sus fases al proyecto...*

*D.4.2. El Contratista de Obra será el responsable de la ejecución de la obra..., conforme al proyecto...*

[...]

#### *E. MEDICIÓN*

*Cuando los trabajos se contraten a precios unitarios, en la medición que se realice para determinar el avance o la cantidad de obra ejecutada de acuerdo con el proyecto, para efecto de pago, se considerará lo siguiente:*

*E.1. Se medirán los trabajos que hayan sido ejecutados de acuerdo con lo indicado en el proyecto y conforme a lo señalado en la Fracción D.4. de esta Norma...*

[...]

#### *G. ESTIMACIÓN Y PAGO DE OBRAS*

[...]

*G.4. Solamente se estimarán trabajos que hayan sido medidos conforme a lo señalado en la Cláusula E. de esta Norma”.*

### **2019-0-09100-22-0316-06-001 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 5,704,427.68 pesos (cinco millones setecientos cuatro mil cuatrocientos veintisiete pesos 68/100 M.N.), por motivo de que con la revisión del contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 se constató que con cargo en las estimaciones núms. 7 y 8, con periodos de ejecución del 1 al 15 y del 16 al 30 de noviembre de 2019, el Centro SCT Hidalgo autorizó los pagos de 1,836.40 m<sup>3</sup> y 247,914.00 kg en los conceptos núms. 35, relativo a la fabricación y elaboración de carpeta asfáltica "compactada al 95%...", y 38, referente a "cemento asfáltico grado PG 76-22 empleado en carpeta asfáltica...", por montos de 1,660,950.34 pesos (un millón seiscientos sesenta mil novecientos cincuenta pesos 34/100 M.N.) y 4,043,477.34 pesos (cuatro millones cuarenta y tres mil cuatrocientos setenta y siete pesos 34/100 M.N.), sin que esos conceptos se hubieran ejecutado conforme al proyecto, más los importes correspondientes por concepto de intereses generados desde las fechas de pago hasta la de su recuperación, debido a que con la visita de verificación física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 27 al 29 de octubre de 2020 a las obras objeto del contrato se obtuvieron muestras de la carpeta asfáltica, en el eje núm. 20 con espesores de 5.0 cm y 6.0 cm, no obstante que conforme al inciso C.7, "Carpeta de concreto asfáltico", del anexo "Trabajos por ejecutar" de la licitación con que se adjudicó el contrato referido se especifica

de 8.0 cm. Por la omisión cometida respecto del espesor de la carpeta asfáltica referida se determinó que en los ejes del distribuidor vial del contrato en cemento se redujo la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis de costo-beneficio, ya que según la memoria de cálculo del diseño del pavimento se calculó considerando un horizonte del proyecto de 20 años, en lugar de los 31 años registrados en el análisis de costo-beneficio, que incluyen los 29 años de su vida útil, en incumplimiento de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 23, párrafo primero, 113, fracciones I, VI y VIII, 115, fracciones V y XVI, y 185, párrafo primero; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículos 43, fracción III, 65, fracción I, y 66, fracción III; y de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, artículo 5; así como de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), cláusulas D, fracción D.4, incisos D.4.1 y D.4.2, E, fracción E.1, y G, fracción G.4, de la norma N-LEG-3/18; y del anexo "Trabajos por ejecutar" de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E69-2019, mediante la cual se adjudicó el contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-007-W-00-2019, inciso C.7, "Carpeta de concreto asfáltico".

### **Causa Raíz Probable de la Irregularidad**

Deficiencias en el control de la residencia de obra.

7. Con la revisión del contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 se constató que con cargo en las estimaciones núms. 3, 4, 5, 6 y 6 bis, con periodos de ejecución comprendidos del 1 de septiembre al 31 de octubre de 2019, el Centro SCT Hidalgo autorizó los pagos de 211,018.40 kg y 615.78 m en los conceptos núms. 46, Acero "...en pilotes-pilas", y 62, "Perforación para pilotes-pilas de 1.2 m de diámetro", por montos de 5,876.9 y 2,461.6 miles de pesos que se pagaron a partir del 3 de octubre de 2019, sin contar con los planos de las modificaciones del proyecto ejecutivo debidamente firmados y aprobados tanto por sus responsables como por las autoridades competentes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que acrediten las cantidades de 39,596.40 kg y 87.58 m adicionales a las previstas en el proyecto de 171,422.00 kg y 528.20 m que aprobó la Dirección General Adjunta de Proyectos de la Dirección General de Carreteras, el cual se proporcionó en la revisión documental que personal de la Auditoría Superior de la Federación realizó del 3 al 4 de noviembre de 2020, respecto de la información que obra en la Dirección General de Carreteras. Lo anterior se determinó en virtud de que la entidad fiscalizada no cuenta con los planos de las modificaciones previstas en la cláusula D, fracción D.1, incisos D.1.1 y D.1.5, de la norma N-LEG-3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), las cuales deben contener las firmas tanto de los responsables del proyecto como del Director General de Carreteras que, conforme al artículo 17, fracciones III y VII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es responsable de "elaborar con los Centros SCT los estudios y proyectos para la ejecución de los programas de... modernización de carreteras federales..." y "revisar y aprobar los... proyectos...", y del Director General Adjunto de Proyectos de la Dirección General de Carreteras que, de acuerdo con el apartado 7.2 del Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras, es responsable de aprobar los proyectos, por lo que se determinaron montos de 1,102.8 y 350.1

miles de pesos que suman un total de 1,452.9 miles de pesos a favor de la entidad fiscalizada, que resultan de considerar las cantidades establecidas en el proyecto aprobado de 171,422.00 kg y 528.20 m, en incumplimiento de los artículos 24, fracción I, 113, fracciones I, VI y VII, 115, fracciones I, IV, incisos a y c, V, X y XI, y 185, párrafo primero, 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; así como de las cláusulas C, fracción C.1, inciso C.1.2; D, fracciones D.1, incisos D.1.1 y D.1.5, y D.4, incisos D.4.1 y D.4.2; E, fracción E.1; y G, fracción G.4, de la norma N-LEG-3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT).

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra del contrato de obra pública referido y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, informaron que *"...en la estimación de finiquito se aplicaron deductivas en los citados conceptos..."* y que *"... los volúmenes reales ejecutados en la obra... varían con los volúmenes generales asentados en el proyecto, por lo cual si existe esa variación observada por parte de la ASF, sin embargo..., estos son volúmenes reales ejecutados y que posiblemente los volúmenes asentados en el proyecto se encuentran calculados de manera errónea por parte del proyectista"*; asimismo, proporcionaron un cálculo considerando los pagos efectuados en cada elemento hasta la estimación finiquito, en el que determinaron una diferencia a favor de entidad fiscalizada y señalaron que requirieron a la contratista su reintegro.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que subsiste la observación, ya que, no obstante, lo manifestado por la entidad fiscalizada, las cantidades indicadas en el cálculo proporcionado no se corresponden con las cantidades indicadas en los planos del proyecto ejecutivo que aprobó la Dirección General Adjunta de Proyectos de la Dirección General de Carreteras; asimismo, no presentó copia de la estimación finiquito donde se aprecien las cantidades consideradas en su cálculo ni envió la documentación que acredite el trámite y pago de dicha estimación.

#### 2019-0-09100-22-0316-06-002 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 1,452,860.79 pesos (un millón cuatrocientos cincuenta y dos mil ochocientos sesenta pesos 79/100 M.N.), por motivo de que con la revisión del contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 se constató que con cargo en las estimaciones núms. 3, 4, 5, 6 y 6 bis, con periodos de ejecución comprendidos del 1 de septiembre al 31 de octubre de 2019, el Centro SCT Hidalgo autorizó los pagos de 211,018.40 kg y 615.78 m en los conceptos núms. 46, Acero ".en pilotes-pilas" y 62, "Perforación para pilotes-pilas de 1.2 m de diámetro", sin contar con los planos de las modificaciones del proyecto ejecutivo debidamente firmados y aprobados tanto por sus responsables como por las autoridades competentes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que acrediten las cantidades de 39,596.40 kg y 87.58 m adicionales a las previstas en el proyecto de 171,422.00 kg y 528.20



m que aprobó la Dirección General Adjunta de Proyectos de la Dirección General de Carreteras, por lo que se determinaron montos de 1,102,759.74 pesos (un millón ciento dos mil setecientos cincuenta y nueve pesos 74/100 M.N.) y 350,101.05 pesos (trescientos cincuenta mil ciento un pesos 05/100 M.N.) a favor de la entidad fiscalizada, que resultan de considerar las cantidades establecidas en el proyecto aprobado de 171,422.00 kg y 528.20 m, más los importes correspondientes por concepto de intereses generados desde las fechas de pago hasta la de su recuperación, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 24, fracción I, 113, fracciones I, VI y VII, 115, fracciones I, IV, incisos a y c, V, X y XI, y 185, párrafo primero; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III; y de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), cláusulas C, fracción C.1, inciso C.1.2, D, fracciones D.1, incisos D.1.1 y D.1.5, y D.4, incisos D.4.1 y D.4.2, E, fracción E.1, y G, fracción G.4, de la norma N-LEG-3/18.

### **Causa Raíz Probable de la Irregularidad**

Deficiencias en el control de la residencia de obra.

**8.** Con la revisión del contrato de obra pública núm. 2017-13-CE-A-008-W-00-2017 se constató que con cargo en la estimación de finiquito de fecha 19 de noviembre de 2019 el Centro SCT Hidalgo autorizó los pagos de 1,890.55 m<sup>3</sup> y 244,051.10 kg en los conceptos núms. 30, “Carpeta asfáltica...”, y 31, “Cemento asfáltico...”, por montos de 1,628.0 y 2,396.6 miles de pesos, que suman un total de 4,024.6 miles de pesos y que se pagaron el 14 de febrero de 2020, sin que esos conceptos se hubieran ejecutado conforme al proyecto, debido a que con la visita de verificación física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 27 al 29 de octubre de 2020 a las obras objeto del contrato se obtuvieron muestras de la carpeta asfáltica, en el carril derecho con espesores de 6.8 cm y 7.5 cm y en el carril izquierdo de 5.5 cm, 5.7 cm, 6.0 cm, 7.5 cm y 7.5 cm, no obstante que conforme a la fracción III, “Espesores de proyecto”, del anexo “Trabajos por ejecutar” de la licitación con que se adjudicó el contrato referido se especifica de 8.0 cm, el cual si bien se calculó considerando un horizonte y un periodo del proyecto de 20 años, no cumple la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis de costo-beneficio, ya que se redujo en 9 años la vida útil del proyecto, en incumplimiento de los artículos 113, fracciones I, VI y VIII, 115, fracciones V y XVI, y 185, párrafo primero, 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 de las cláusulas D, fracción D.4, incisos D.4.1 y D.4.2; E, fracción E.1; y G, fracción G.4, de la norma N-LEG-3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT); así como del anexo “Trabajos por ejecutar”, fracción III, “Espesores de proyecto”, de la licitación pública nacional núm. LO-009000999-E184-2017, mediante la cual se adjudicó el contrato de obra pública núm. 2017-13-CE-A-008-W-00-2017.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el

oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra del contrato de obra pública referido y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, proporcionaron copia de la estimación finiquito y señalaron que en ella “...únicamente se refleja el volumen acreditado por la empresa constructora durante...” la ejecución de los trabajos y que “...en resumen, o conclusión, el Centro SCT Hidalgo para el pago del volumen de carpeta asfáltica determinó que el espesor promedio era de 6.0 cm. Arrojando un volumen de 1,890.53 m<sup>3</sup>, volumen inferior al que se determina con los espesores promedios, obtenidos en la visita de verificación entre SCT y ASF”; asimismo, manifestaron que “...para el concepto número 31.- Cemento asfáltico... se comprueba que el Centro SCT Hidalgo realizó un pago inferior de cemento asfáltico al que se puede determinar con los datos de la ASF y lo contemplado en el proyecto...”; por último, respecto de la vida útil de proyecto, indicaron que “...no se ha reducido la vida útil del proyecto ya que... depende de diferentes factores... y no solamente del diseño de pavimento ya que este únicamente es calculado para recibir y transmitir las cargas de los vehículos y este tiene cierta durabilidad... incluyendo su conservación (mantenimiento), por lo que el análisis de costo beneficio considera como 31 años la vida útil de proyecto incluyendo 2 años de construcción y 29 años de servicio, estos últimos con el mantenimiento indicado por el mismo”.

Una vez analizada la documentación e información proporcionada, la ASF determinó que subsiste la observación, en virtud de que con lo manifestado por la entidad fiscalizada se confirma la omisión respecto de que se autorizaron los pagos de dichos conceptos sin que se hubieran ejecutado conforme al proyecto, puesto que reconoció que “...para el pago del volumen de carpeta asfáltica determinó que el espesor promedio era de 6.0 cm. Arrojando un volumen de 1,890.53 m<sup>3</sup>, volumen inferior al que se determina con los espesores promedios, obtenidos en la visita de verificación entre SCT y ASF”, no obstante que conforme a la fracción III, “Espesores de proyecto”, del anexo “Trabajos por ejecutar” de la licitación con que se adjudicó el contrato referido se especifica de 8.0 cm. Por la omisión cometida respecto del espesor de la carpeta asfáltica referida se determinó que en el tramo de la carretera del contrato en comento se redujo la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis de costo-beneficio, ya que según la memoria de cálculo del diseño del pavimento se calculó considerando un horizonte del proyecto de 20 años, en lugar de los 31 años registrados en el análisis de costo-beneficio, que incluyen los 29 años de su vida útil, en incumplimiento de los artículos 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, 43, fracción III, y 65, fracción I, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y 23, párrafo primero, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; así como de las cláusulas D, fracción D.4, incisos D.4.1 y D.4.2; E, fracción E.1; y G, fracción G.4, de la norma N·LEG-3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), que a la letra se citan en resultado núm. 6 del presente informe.

**2019-9-09112-22-0316-08-006 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 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 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, autorizaron con cargo en la estimación de finiquito del contrato de obra pública núm. 2017-13-CE-A-008-W-00-2017 de fecha 19 de noviembre de 2019 los pagos de 1,890.55 m<sup>3</sup> y 244,051.10 kg en los conceptos núms. 30, "Carpeta asfáltica...", y 31, "Cemento asfáltico...", por montos de 1,628,028.23 pesos (un millón seiscientos veintiocho mil veintiocho pesos 23/100 M.N.) y 2,396,581.80 pesos (dos millones trescientos noventa y seis mil quinientos ochenta y un pesos 80/100 M.N.), los cuales se pagaron el 14 de febrero de 2020, sin que esos conceptos se hubieran ejecutado conforme al proyecto, debido a que con la visita de verificación física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 27 al 29 de octubre de 2020 a las obras objeto del contrato se obtuvieron muestras de la carpeta asfáltica, en el carril derecho con espesores de 6.8 cm y 7.5 cm y en el carril izquierdo de 5.5 cm, 5.7 cm, 6.0 cm, 7.5 cm y 7.5 cm, no obstante que conforme a la fracción III, "Espesores de proyecto", del anexo "Trabajos por ejecutar" de la licitación con que se adjudicó el contrato referido se especifica de 8.0 cm. Por la omisión cometida respecto del espesor de la carpeta asfáltica referida se determinó que en el tramo de la carretera del contrato en comento se redujo la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis de costo-beneficio, ya que según la memoria de cálculo del diseño del pavimento se calculó considerando un horizonte del proyecto de 20 años, en lugar de los 31 años registrados en el análisis de costo-beneficio, que incluyen los 29 años de su vida útil, en incumplimiento de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 23, párrafo primero, 113, fracciones I, VI y VIII, 115, fracciones V y XVI, y 185, párrafo primero; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículos 43, fracción III, 65, fracción I, y 66, fracción III; y de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, artículo 5; así como de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), cláusulas D, fracción D.4, incisos D.4.1 y D.4.2, E, fracción E.1, y G, fracción G.4, de la norma N-LEG-3/18; y del anexo "Trabajos por ejecutar", fracción III, "Espesores de proyecto", de la licitación pública nacional núm. LO-009000999-E184-2017, mediante la cual se adjudicó el contrato de obra pública núm. 2017-13-CE-A-008-W-00-2017.

9. Con la revisión del contrato de obra pública núm. 2017-13-CE-A-008-W-00-2017 se constató que con cargo tanto en las estimaciones núms. 4 y 5 del convenio núm. 2017-13-CE-A-008-W-06-2019, con periodos de ejecución comprendidos del 1 al 31 de mayo de 2019, como en la estimación de finiquito de fecha 19 de noviembre de 2019 el Centro SCT Hidalgo autorizó los pagos de 4,537.22 m<sup>3</sup>, 1,358.00 m<sup>3</sup> y 3,092.48 m<sup>3</sup> en el concepto núm. 25, "Formación y compactación de base de concreto zeolítico sintético... espesor 0.28 m...", por importes de 1,574.4 miles de pesos, 471.2 miles de pesos y 1,073.1 miles de pesos, los cuales se pagaron el 30 de octubre y 19 de noviembre de 2019 y el 14 de febrero de 2020, sin que

ese concepto se hubiera ejecutado conforme al proyecto y a las especificaciones particulares EP PAV.003, EP-PAV.004 y EP-PAV.005 relacionadas con la base de concreto zeolítico sintético, debido a que con la visita de verificación física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 27 al 29 de octubre de 2020 a las obras objeto del contrato se constató que al realizar la extracción de núcleos para verificar espesores de base de concreto zeolítico sintético se encontró material granular suelto de diferente granulometría, principalmente gravilla, sin la presencia del cemento gris tipo portland establecido en las especificaciones particulares referidas; y se confirmó al revisar todas las estimaciones y el finiquito de dicho contrato, donde se advierte que la entidad fiscalizada no pagó los conceptos núms. 26, "Suministro e incorporación de aditivo a base de zeolitas sintéticas... para formar un concreto zeolítico sintético...", y 27, "Suministro e incorporación de cemento gris tipo portland...", en incumplimiento de los artículos 113, fracciones I, VI y VIII, 115, fracciones V y XVI, y 185, párrafo primero, 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 de las cláusulas D, fracción D.4, incisos D.4.1 y D.4.2; E, fracción E.1; y G, fracción G.4, de la norma N-LEG-3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT); así como de las especificaciones particulares EP PAV.003, "Formación y compactación de la base de concreto zeolítico sintético...", EP-PAV.004, "Suministro e incorporación de aditivo... a base de zeolitas sintéticas... para formar un concreto zeolítico sintético", y EP-PAV.005, "Suministro e incorporación de cemento gris tipo portland...", y del anexo "Trabajos por ejecutar", fracción III, "Espesores de proyecto", párrafo tercero, e inciso C.3, "Base de concreto zeolítico sintético...", de la licitación pública nacional núm. LO-009000999-E184-2017, mediante la cual se adjudicó el contrato de obra pública núm. 2017-13-CE-A-008-W-00-2017.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra del contrato de obra pública referido y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, manifestaron que *"...la empresa contratista en forma física acreditó la ejecución de los tres conceptos de trabajo correspondientes a los conceptos 25, 26 y 27 como se muestra... (en) los reportes fotográficos pero al momento de presentar los generadores correspondientes a los conceptos 26 y 27, la residencia de obra le requirió las comprobaciones de adquisición de dichos materiales ya que no los presentaba, informándole que para poder aceptar los volúmenes ejecutados de dichos conceptos era indispensable la presentación de los comprobantes de compra, a lo cual la residencia de obra realizó las deductivas correspondiente para estos conceptos en la estimación de finiquito..."*.

Una vez analizada la documentación e información proporcionada, la ASF determinó que subsiste la observación, en virtud de que la entidad fiscalizada no acreditó que ese concepto se ejecutó conforme al proyecto y a las especificaciones particulares EP PAV.003, EP-PAV.004 y EP-PAV.005 relacionadas con la base de concreto zeolítico sintético, puesto que en la visita de verificación física a las obras objeto del contrato, al realizar la extracción de núcleos para

verificar espesores de base de concreto zeolítico sintético, se encontró material granular suelto de diferente granulometría, principalmente gravilla, sin la presencia del cemento gris tipo portland establecido en las especificaciones particulares referidas. Por la omisión cometida respecto de la ejecución de los trabajos del concepto referido se determinó en el tramo de la carretera del contrato en comento se redujo la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis de costo-beneficio, ya que de por sí, según la memoria de cálculo del diseño del pavimento con el empleo de concreto zeolítico de 0.36 m (carpeta asfáltica y base de concreto zeolita con espesores de 0.08 y 0.28 m, en ese orden) se calculó considerando un horizonte del proyecto de 20 años, en lugar de los 31 años registrados en el análisis de costo-beneficio, que incluyen los 29 años de su vida útil, en incumplimiento de los artículos 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, 43, fracción III, y 65, fracción I, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y 23, párrafo primero, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; así como de las cláusulas D, fracción D.4, incisos D.4.1 y D.4.2; E, fracción E.1; y G, fracción G.4, de la norma N-LEG-3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), que a la letra se citan en resultado núm. 6 del presente informe.

**2019-9-09112-22-0316-08-007 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 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 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, autorizaron con cargo en la estimación de finiquito del contrato de obra pública núm. 2017-13-CE-A-008-W-00-2017 de fecha 19 de noviembre de 2019 el pago de 3,092.48 m<sup>3</sup> en el concepto núm. 25, "Formación y compactación de base de concreto zeolítico sintético... espesor 0.28 m...", por un importe de 1,073,059.64 pesos (un millón setenta y tres mil cincuenta y nueve pesos 64/100 M.N.), el cual se pagó el 14 de febrero de 2020, sin que ese concepto se hubiera ejecutado conforme al proyecto y a las especificaciones particulares EP PAV.003, EP-PAV.004 y EP-PAV.005, relacionadas con la base de concreto zeolítico sintético, debido a que con la visita de verificación física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 27 al 29 de octubre de 2020 a las obras objeto del contrato se constató que al realizar la extracción de núcleos para verificar espesores de base de concreto zeolítico sintético se encontró material granular suelto de diferente granulometría, principalmente gravilla, sin la presencia del cemento gris tipo portland establecido en las especificaciones particulares referidas; y se confirmó al revisar todas las estimaciones y el finiquito de dicho contrato, donde se advierte que la entidad fiscalizada no pagó los conceptos núms. 26, "Suministro e incorporación de aditivo a base de zeolitas sintéticas... para formar un concreto zeolítico sintético..." y 27, "Suministro e incorporación de cemento gris tipo portland...". Por la omisión cometida respecto de la ejecución de los trabajos de dicho concepto se determinó que los servidores públicos referidos en el tramo de la carretera del contrato en comento redujeron la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis

de costo-beneficio, ya que de por sí, según la memoria de cálculo del diseño del pavimento con el empleo de concreto zeolítico de 0.36 m (carpeta asfáltica y base de concreto zeolita con espesores de 0.08 y 0.28 m, en ese orden) se calculó considerando un horizonte del proyecto de 20 años, en lugar de los 31 años registrados en el análisis de costo-beneficio, que incluyen los 29 años de su vida útil, en incumplimiento de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 23, párrafo primero, 113, fracciones I, VI y VIII, 115, fracciones V y XVI, y 185, párrafo primero; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículos 43, fracción III, 65, fracción I, y 66, fracción III; y de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, artículo 5; así como de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), cláusulas D, fracción D.4, incisos D.4.1 y D.4.2, E, fracción E.1, y G, fracción G.4, de la norma N-LEG-3/18; de la licitación pública nacional núm. LO-009000999-E184-2017, mediante la cual se adjudicó el contrato de obra pública núm. 2017-13-CE-A-008-W-00-2017, especificaciones particulares EP PAV.003, EP-PAV.004 y EP-PAV.005 y anexo "Trabajos por ejecutar", fracción III, "Espesores de proyecto", párrafo tercero, e inciso C.3, "Base de concreto zeolítico sintético...".

#### 2019-0-09100-22-0316-06-003 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal por un monto de 2,045,582.39 pesos (dos millones cuarenta y cinco mil quinientos ochenta y dos pesos 39/100 M.N.), por motivo de que con la revisión del contrato de obra pública núm. 2017-13-CE-A-008-W-00-2017 se constató que con cargo en las estimaciones núms. 4 y 5 del convenio núm. 2017-13-CE-A-008-W-06-2019, con periodos de ejecución comprendidos del 1 al 31 de mayo de 2019, el Centro SCT Hidalgo autorizó los pagos de 4,537.22 m<sup>3</sup> y 1,358.00 m<sup>3</sup> en el concepto núm. 25, "Formación y compactación de base de concreto zeolítico sintético... espesor 0.28 m...", por importes de 1,574,369.97 pesos (un millón quinientos setenta y cuatro mil trescientos sesenta y nueve pesos 97/100 M.N.) y 471,212.42 pesos (cuatrocientos setenta y un mil doscientos doce pesos 42/100 M.N.), sin que ese concepto se hubiera ejecutado conforme al proyecto y a las especificaciones particulares EP PAV.003, EP-PAV.004 y EP-PAV.005, relacionadas con la base de concreto zeolítico sintético, más los importes correspondientes por concepto de intereses generados desde las fechas de pago hasta la de su recuperación, debido a que con la visita de verificación física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 27 al 29 de octubre de 2020 a las obras objeto del contrato se constató que al realizar la extracción de núcleos para verificar espesores de base de concreto zeolítico sintético se encontró material granular suelto de diferente granulometría, principalmente gravilla, sin la presencia del cemento gris tipo portland establecido en las especificaciones particulares referidas; y se confirmó al revisar todas las estimaciones y el finiquito de dicho contrato, donde se advierte que la entidad fiscalizada no pagó los conceptos núms. 26, "Suministro e incorporación de aditivo a base de zeolitas sintéticas... para formar un concreto zeolítico sintético...", y 27, "Suministro e incorporación de cemento gris tipo portland...". Por la omisión cometida respecto de la ejecución de los trabajos del concepto referido se determinó que en el tramo de la carretera del contrato en comento se redujo la vida útil del proyecto respecto de los 29 años que se consideraron en el análisis de costo-

beneficio, ya que de por sí, según la memoria de cálculo del diseño del pavimento con el empleo de concreto zeolítico de 0.36 m (carpeta asfáltica y base de concreto zeolita con espesores de 0.08 y 0.28 m, en ese orden) se calculó considerando un horizonte del proyecto de 20 años, en lugar de los 31 años registrados en el análisis de costo-beneficio, que incluyen los 29 años de su vida útil, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 23, párrafo primero, 113, fracciones I, VI y VIII, 115, fracciones V y XVI, y 185, párrafo primero; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículos 43, fracción III, 65, fracción I, y 66, fracción III; y de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), cláusulas D, fracción D.4, incisos D.4.1 y D.4.2, E, fracción E.1, y G, fracción G.4, de la norma N-LEG-3/18; así como de la licitación pública nacional núm. LO-009000999-E184-2017, mediante la cual se adjudicó el contrato de obra pública núm. 2017-13-CE-A-008-W-00-2017, especificaciones particulares EP PAV.003, EP-PAV.004 y EP-PAV.005 y anexo "Trabajos por ejecutar", fracción III, "Espesores de proyecto", párrafo tercero, e inciso C.3, "Base de concreto zeolítico sintético...".

### **Causa Raíz Probable de la Irregularidad**

Deficiencias en el control de la residencia de obra.

**10.** Con la revisión de los contratos de obras públicas núms. 2019-13-CE-A-006-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019 se constató que con cargo en las estimaciones de finiquito, con periodos de ejecución del 2 de agosto al 2 de diciembre y del 24 de septiembre al 15 de noviembre de 2019, respectivamente, el Centro SCT Hidalgo, por conducto de sus residencias de obra, autorizó los pagos en el primer caso de 1 pieza, 1 pieza, 1 pieza, 1 pieza, 1 pieza, 1 pieza, 1 pieza, 1 pieza, 17 piezas, 1 pieza, 25 piezas, 2,000.00 m<sup>3</sup> y 1 pieza en los conceptos extraordinarios núms. 60 (EXT05), 61 (EXT06), 62 (EXT07), 63 (EXT08), 64 (EXT09) y 65 (EXT10), referentes a la "construcción de galerías...", 66 (EXT11), "Murete de block...", 67 (EXT12) y 68 (EXT13), ambos relativos a la "construcción de baños...", 69 (EXT14), "Reubicación de las acometidas en domicilios afectados...", 70 (EXT15), "Construcción de aula...", 71 (EXT16), "Descargas domiciliarias...", 72 (EXT17), "Rastreo en camino de la comunidad de Atalco...", y 74 (EXT18), "Construcción de casa..."; y en el segundo de 1 lote, 187.00 m, 40.00 m, 9 piezas y 31.00 m<sup>2</sup> en los conceptos extraordinarios núms. 57 (EXT.03), "Construcción de local comercial...", 59 (EXT.05), "Colocación de tubo PEAD corrugado para drenaje sanitario...", 60 (EXT.06), "Colocación de tubo de PVC sanitario para descargas domiciliarias...", 61 (EXT.07), "Registros ahogados...", y 62 (EXT.08), "Construcción de techumbre a base de lámina galvanizada...", por montos de 1,330.0 y 234.4 miles de pesos que suman un total de 1,564.4 miles de pesos y se pagaron parcialmente el 15 de junio de 2020, sin que se acreditara su ejecución, debido a que con los dictámenes técnicos que tanto las residencias de obra como la Residencia General de Carreteras Federales, todas del Centro SCT Hidalgo, formularon el 2 y 13 de diciembre de 2019, respectivamente, se constató que esos conceptos se autorizaron para atender afectaciones y peticiones de habitantes de diversos municipios del estado de Hidalgo, los cuales no se encuentran dentro de los objetos de los contratos de obras públicas referidos; aunado a que no se cuenta con las modificaciones de los proyectos ejecutivos debidamente firmadas y aprobadas tanto por sus

responsables como por las autoridades competentes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que acrediten los precios unitarios extraordinarios conforme a los cuales se pagaron los conceptos extraordinarios referidos. Lo anterior se constató con la revisión documental que personal de la Auditoría Superior de la Federación realizó del 3 al 4 de noviembre de 2020, respecto de la información que obra en la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en virtud de que la entidad fiscalizada no cuenta con los planos de las modificaciones previstas en la cláusula D, fracción D.1, incisos D.1.1 y D.1.5, de la norma N·LEG·3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), las cuales deben contener las firmas tanto de los responsables del proyecto como del Director General de Carreteras que, conforme al artículo 17, fracciones III y VII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es responsable de “elaborar con los Centros SCT los estudios y proyectos para la ejecución de los programas de... modernización de carreteras federales...” y “revisar y aprobar los... proyectos...”, y del Director General Adjunto de Proyectos de la Dirección General de Carreteras que, de acuerdo con el apartado 7.2 del Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras, es responsable de aprobar los proyectos, en incumplimiento de los artículos 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas; 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción; 23, párrafo primero, 24, fracción I, 113, fracciones I y VI, 115, fracciones I, IV, incisos a y c, y V, y 185, párrafo primero, 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; así como de las cláusulas C, fracción C.1, inciso C.1.2; D, fracciones D.1, incisos D.1.1 y D.1.5, y D.4, incisos D.4.1 y D.4.2; E, fracción E.1; y G, fracción G.4, de la norma N·LEG·3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT).

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra de los contratos de obras públicas referidos y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, manifestaron que “...*estos trabajos fueron necesarios...*”, ya que “...*para poder realizar los trabajos de modernización en base al proyecto ejecutivo autorizado en la franja denominada ceros de construcción se encontraba infraestructura instalada como: galeras, muretes de block y muros, locales comerciales, cuartos de casas habitación, acometidas en domicilios aledaños, aula de escuela, descargas domiciliarias, drenaje sanitario, registros, techumbre a base de lámina galvanizada, pisos firmes y palapas típicas de la región las cuales... tuvieron que ser reubicadas o reconstruidas fuera de los ceros de construcción y así de esa forma poder realizar los trabajos encomendados...*” y que “...*el proyecto ejecutivo contempla únicamente las posibles afectaciones dentro de los ceros de construcción y no detalla mediante proyectos complementarios los trabajos a realizar a fin de tener libre la franja del derecho de vía...*”.

Una vez analizada la documentación e información proporcionada, la ASF determinó que subsiste la observación, en virtud de que la entidad fiscalizada no acreditó que esos trabajos se encuentran dentro de los objetos de los contratos de obras públicas referidos ni tampoco



proporcionó los planos de las modificaciones de los proyectos ejecutivos previstos en la cláusula D, fracción D.1, incisos D.1.1 y D.1.5, de la norma N·LEG·3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), firmados tanto por los responsables del proyecto como por el Director General de Carreteras y el Director General Adjunto de Proyectos de la Dirección General de Carreteras, que acrediten los precios unitarios extraordinarios conforme a los cuales se pagaron los conceptos extraordinarios referidos.

**2019-9-09112-22-0316-08-008 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 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 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, autorizaron con cargo en las estimaciones de finiquito de los contratos de obras públicas núms. 2019-13-CE-A-006-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019, con periodos de ejecución del 2 de agosto al 2 de diciembre y del 24 de septiembre al 15 de noviembre de 2019, respectivamente, los pagos en el primer caso de 1 pieza, 1 pieza, 1 pieza, 1 pieza, 1 pieza, 1 pieza, 1 pieza, 1 pieza, 17 piezas, 1 pieza, 25 piezas, 2,000.00 m<sup>3</sup> y 1 pieza en los conceptos extraordinarios núms. 60 (EXT05), 61 (EXT06), 62 (EXT07), 63 (EXT08), 64 (EXT09) y 65 (EXT10), referentes a la "construcción de galeras...", 66 (EXT11), "Murete de block...", 67 (EXT12) y 68 (EXT13), ambos relativos a la "construcción de baños...", 69 (EXT14), "Reubicación de las acometidas en domicilios afectados...", 70 (EXT15), "Construcción de aula...", 71 (EXT16), "Descargas domiciliarias...", 72 (EXT17), "Rastreo en camino de la comunidad de Atalco...", y 74 (EXT18), "Construcción de casa..."; y en el segundo de 1 lote, 187.00 m, 40.00 m, 9 piezas y 31.00 m<sup>2</sup> en los conceptos extraordinarios núms. 57 (EXT.03), "Construcción de local comercial...", 59 (EXT.05), "Colocación de tubo PEAD corrugado para drenaje sanitario...", 60 (EXT.06), "Colocación de tubo de PVC sanitario para descargas domiciliarias...", 61 (EXT.07), "Registros ahogados...", y 62 (EXT.08), "Construcción de techumbre a base de lámina galvanizada...", por un monto total de 1,564,409.14 pesos (un millón quinientos sesenta y cuatro mil cuatrocientos nueve pesos 14/100 M.N.) y que se pagaron parcialmente el 15 de junio de 2020, sin que se acreditara su ejecución, debido a que con los dictámenes técnicos que tanto las residencias de obra como la Residencia General de Carreteras Federales, todos del Centro SCT Hidalgo, formularon el 2 y 13 de diciembre de 2019, respectivamente, se constató que esos conceptos se autorizaron para atender afectaciones y peticiones de habitantes de diversos municipios del estado de Hidalgo, los cuales no se encuentran dentro de los objetos de los contratos de obras públicas referidos; aunado a que no se cuenta con las modificaciones de los proyectos ejecutivos debidamente firmadas y aprobadas tanto por sus responsables como por las autoridades competentes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que acrediten los precios unitarios extraordinarios conforme a cuales se pagaron los conceptos extraordinarios referidos. Lo anterior se constató con la revisión documental que personal de la Auditoría Superior de la Federación realizó del 3 al 4 de noviembre de 2020, respecto de la información que obra en la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en virtud de que la entidad fiscalizada no cuenta con los planos de las modificaciones, en

incumplimiento de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 23, párrafo primero, 24, fracción I, 113, fracciones I y VI, 115, fracciones I, IV, incisos a y c, y V, y 185, párrafo primero; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III; y de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, artículo 5; así como de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), cláusulas C, fracción C.1, inciso C.1.2, D, fracciones D.1, incisos D.1.1 y D.1.5, y D.4, incisos D.4.1 y D.4.2, E, fracción E.1, y G, fracción G.4, de la norma N-LEG-3/18.

**11.** Con la revisión de los contratos de obras públicas núms. 2019-13-CE-A-006-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 se constató que con cargo tanto en las estimaciones núms. 4 y 7, con periodos de ejecución del 16 al 30 de septiembre y del 1 al 15 de noviembre de 2019, como en la estimación de finiquito, con un periodo de ejecución del 2 de agosto al 2 de diciembre de 2019, del primer contrato; y en la estimación núm. 7, con un periodo de ejecución del 1 al 15 de noviembre de 2019, del segundo, el Centro SCT Hidalgo autorizó los pagos de 1,690.00 m y 468.00 m<sup>3</sup> en los conceptos núms. 28, “Cunetas, por unidad de obra terminada...”, y 25, “Revestimiento de cunetas y contracunetas por unidad de obra terminada...”, por montos de 451.6 y 1,240.7 miles de pesos, que se pagaron a partir del 1 de noviembre y 26 diciembre de 2019, respectivamente; sin embargo, con la visita de inspección física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 27 al 29 de octubre de 2020 a las obras objeto de dichos contratos se verificó que a las cunetas no se les aplicó el recubrimiento de pintura vinílica incluido en los precios unitarios de dichos conceptos, por lo que se determinaron montos de 11.6 y 80.8 miles de pesos que suman un total de 92.4 miles de pesos a favor de la entidad fiscalizada, que resultan de multiplicar las cantidades pagadas en dichos conceptos por las diferencias entre los precios unitarios que la contratista propuso en su momento de \$267.25 y \$2,651.05 y los que la Auditoría Superior de la Federación reanalizó de \$260.38 y \$2,478.34, en incumplimiento de los artículos 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, 113, fracciones I, VI y VIII, y 115, fracciones V y XVI, 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.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra de los contratos de obras públicas referidos y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, informaron que “...se verificó con personal de la residencia de obra que a las cunetas no se les aplico el recubrimiento de pintura vinílica incluido en los precios unitarios...” y que por tal motivo se calculó “...un precio unitario de apoyo en base al precio unitario de concurso arrojando el siguiente resultado el cual se asemeja al importe calculado por esa ASF...”, siendo para el primer concepto de \$260.42 y para el segundo de \$2,475.90, por las cantidades de 1,690.0 m y 108.25 m<sup>3</sup>, respectivamente; asimismo, señalaron que “...de acuerdo al cálculo efectuado por parte de este Centro SCT Hidalgo...” determinaron importes por 11.5 y 18.7

miles de pesos, más los intereses generados, “...monto que será requerido a la empresa contratista como resarcimiento...” para cada contrato de obra pública.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada, la ASF determinó que subsiste la observación, debido a que la entidad fiscalizada no proporcionó la documentación que compruebe las cantidades consideradas en su cálculo donde determinó los importe a resarcir, ya que no envió copia de la estimación del finiquito del segundo contrato, ni acreditó el pago total de las estimaciones de los finiquitos de ambos contratos.

2019-9-09112-22-0316-08-009 **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 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 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, autorizaron con cargo tanto en las estimaciones núms. 4 y 7, con periodos de ejecución del 16 al 30 de septiembre y del 1 al 15 de noviembre de 2019, como en la estimación de finiquito, con un periodo de ejecución del 2 de agosto al 2 de diciembre de 2019, del contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-006-W-00-2019; y en la estimación núm. 7, con un periodo de ejecución del 1 al 15 de noviembre de 2019, del contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-007-W-00-2019, los pagos de 1,690.00 m y 468.00 m<sup>3</sup> en los conceptos núms. 28, "Cunetas, por unidad de obra terminada...", y 25, "Revestimiento de cunetas y contracunetas por unidad de obra terminada...", debido a que con la visita de inspección física que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 27 al 29 de octubre de 2020 a las obras objeto de dichos contratos se verificó que a las cunetas no se les aplicó el recubrimiento de pintura vinílica incluido en los precios unitarios de dichos conceptos, por lo que se determinaron montos de 11,614.63 pesos (once mil seiscientos catorce pesos 63/100 M.N.) y 80,829.75 pesos (ochenta mil ochocientos veintinueve pesos 75/100 M.N.) a favor de la entidad fiscalizada, que resultan de multiplicar las cantidades pagadas en dichos conceptos por las diferencias entre los precios unitarios que la contratista propuso en su momento de 267.25 pesos y 2,651.05 pesos y los que la Auditoría Superior de la Federación reanalizó de 260.38 pesos y 2,478.34 pesos, en incumplimiento de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículos 113, fracciones I, VI y VIII, y 115, fracciones V y XVI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 66, fracción III; y de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, artículo 5.

**12.** Se observó que mediante las licitaciones públicas nacionales núms. LO-009000997-E2-2019, LO-009000997-E68-2019, LO-009000997-E69-2019 y LO-009000997-E74-2019 el Centro SCT Hidalgo adjudicó los contratos de obras públicas núms. 2019-13-CE-A-002-W-00-2019, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019 sin verificar que en las proposiciones de los licitantes se requirieran los documentos que acreditaran a los superintendentes de obra como peritos profesionales en vías terrestres,

quienes serían responsables técnicos de la dirección, supervisión, administración y ejecución de las obras, ya que según lo previsto en el numeral 1 de la base quinta, “Experiencia y Capacidad”, de dichas licitaciones se requirieron en todos los casos que los superintendentes fueran ingenieros civiles titulados, no obstante que, conforme a la cláusula D, “Ejecución de Obras Públicas”, fracción D.4, “Ejecución”, inciso D.4.4, de la norma N·LEG-3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), también debieron ser peritos en vías terrestres, en la subespecialidad de construcción, y formar parte de la lista de peritos profesionales de algún colegio de ingenieros civiles, debidamente facultados para ello por las autoridades competentes. Aunado a lo anterior, no existe constancia de que en la ejecución de los trabajos de dichos contratos el Centro SCT Hidalgo verificó que los superintendentes de obra fueran peritos profesionales en vías terrestres, en incumplimiento de los artículos 113, fracciones I, VI y VIII, y 117, párrafo primero, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; de la declaración II.8 y las cláusulas décima segunda, párrafo primero, y décima sexta de los contratos de obras públicas núms. 2019-13-CE-A-002-W-00-2019, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019; y de la cláusula D, fracción D.4, inciso D.4.4, de la norma N·LEG-3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT).

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra de los contratos de obras públicas referidos y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, señalaron que *“el Centro SCT si constató que cumpliera con el perfil, experiencia y capacidad del superintendente, de acuerdo con las bases de licitación”* y que *“...la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas y su Reglamento, tiene mayor jerarquía que la Normativa SCT, por tal motivo las bases de licitación... están regidas por la Ley y su Reglamento..., por lo que no fue necesario solicitar en la licitación a un supervisor Perito Profesional en Vías Terrestres”*; asimismo, mencionaron que dicha normativa sólo aplica *«...en el ámbito de la Ciudad de México..., pues la citada norma... remite al inciso o), del artículo 50, de la “Ley Reglamentaria del artículo 5 Constitucional, relativo al ejercicio de las profesiones en la Ciudad de México”, la cual tiene aplicación sólo en esa entidad y no en los demás estados...; además que por el tipo de trabajos no se justificaba la presencia de un perito... »* y que *“...por eso se señaló en las bases un ingeniero civil con experiencia y no un perito...”*.

Una vez revisada y analizada la información proporcionada, la ASF determinó que la observación subsiste, toda vez que aun cuando la entidad fiscalizada informó *“...que por el tipo de trabajos no se justificaba la presencia de un perito...”* y que *“...por eso se señaló en las bases un ingeniero civil con experiencia y no un perito...”*, no justificó porqué en las proposiciones de los licitantes no se requirieron los documentos que acreditaran a los superintendentes de obra y a los supervisores como peritos profesionales en vías terrestres, ya que de acuerdo con el inciso a de la base décima segunda de dichas licitaciones e invitaciones, mediante las cuales se adjudicaron los contratos referidos, en todos los casos se requirieron a los licitantes que al formular sus proposiciones tomarán en cuenta que las obras y los trabajos se llevarían a cabo con sujeción a la normativa de la SCT, entre otras.

Por otra parte, si bien es cierto que el inciso D.4.4 de la norma N-LEG-3/18 de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT), establece que los superintendentes deben ser peritos en vías terrestres y formar parte de la lista de peritos profesionales de algún colegio de ingenieros civiles, debidamente facultados para ello por las autoridades competentes, "...de acuerdo con el inciso o) del artículo 50 de la Ley Reglamentaria del artículo 5° Constitucional, relativo al ejercicio de las profesiones en la Ciudad de México...", ese inciso también establece que serán, de acuerdo "...con la legislación estatal que aplique".

#### 2019-0-09100-22-0316-01-001 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes instruya a las áreas responsables de los procedimientos de contratación que lleve a cabo a fin de que, en lo sucesivo, se aseguren de que en las convocatorias se soliciten a los licitantes que presenten los documentos y demás requisitos que, atendiendo a las características, magnitud y complejidad de los trabajos, acrediten la experiencia y capacidad técnica de los profesionales que incluyan en sus propuestas, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable de la propia secretaría, o, en su caso, revisen y analicen dicha normativa con el objetivo de evitar requisitos o condiciones que limiten en los procedimientos de contratación la competencia y libre concurrencia; así como a las demás áreas responsables que intervengan, con el propósito de que refuercen los mecanismos de control y supervisión que garanticen que los trabajos se realicen conforme a lo pactado en los contratos de obras públicas y de conformidad con lo señalado en la normativa de la secretaría.

**13.** Mediante la visita de verificación que personal de la Auditoría Superior de la Federación y de la Residencia General de Carreteras Federales del Centro SCT Hidalgo realizaron del 27 al 29 de octubre de 2020 a las obras ejecutadas al amparo de los contratos de obras públicas núms. 2017-13-CE-A-006-W-00-2017, 2017-13-CE-A-007-W-00-2017, 2017-13-CE-A-008-W-00-2017, 2019-13-CE-A-002-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019 se constató que el Centro SCT Hidalgo, por conducto de su residencia de obra, no vigiló ni controló la ejecución de los trabajos en sus aspectos de calidad y seguridad, debido a que en el primero, segundo, tercero y quinto casos se observaron caídos y deslaves productos de los cortes sobre el camino y sobre las cunetas que impidieron canalizar los escurrimientos de agua sobre la superficie de la corona y de los taludes de los cortes; y la presencia de ligeros asentamientos, cuarteaduras y baches sobre el perfil de rodamiento en los cadenamientos del km 200+817, km 201+098, km 202+305, km 203+020; y en el cuarto, en el cadenamiento del km 201+892, se presentó un deslave en el lado izquierdo que obstruyó tanto el uso peatonal del puente como las cunetas y destruyó el paradero construido. Sobre el particular, se confirmó que a la fecha de la visita no se habían tomado las medidas necesarias para corregir lo antes descrito y proteger a los usuarios, en contravención de los artículos 113, fracciones I y VI, y 115, fracción V, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

En respuesta y como acción derivada de la presentación de resultados finales del 9 de diciembre de 2020 formalizada con el acta núm. 006/CP2019, la entidad fiscalizada, con el

oficio núm. 6.13.007/2021, recibido en la ASF el 12 de enero de 2021, proporcionó diversa información y documentación en la que el Residente de Obra de los contratos de obras públicas núms. 2017-13-CE-A-006-W-00-2017, 2017-13-CE-A-007-W-00-2017, 2017-13-CE-A-008-W-00-2017 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019 y el Residente General de Carreteras Federales, ambos del Centro SCT Hidalgo, señalaron que el contrato de obra pública núm. 2017-13-CE-A-006-W-00-2017 fue rescindido el 30 de abril de 2019 y que mediante el contrato de obra pública núm. 2019-13-CE-A-008-W-00-2019 se realizaron los trabajos faltantes del km 199+500 al km 201+000, considerados en el primer contrato, por lo que no pudieron haber presentado caídos y deslaves en ese caso, y en relación con los últimos tres contratos, manifestaron que *“...en el momento de realizar la visita de verificación física... para la recepción de los trabajos en el año 2019, no se había presentado la problemática observado en el recorrido entre ASF y SCT...”* y que *“...esta problemática se presentó durante la temporadas de lluvias en la región ya que los trabajos al momento de ser conclusión se recibieron con el buen funcionamiento de toda la obra”*; asimismo, respecto de *“...los trabajos ejecutados del km 199+500 al km 209+500...”*, señalaron que *“...la Residencia General de Carreteras Federales ha llevado a cabo la entrega-recepción a la Residencia General de Conservación de este Centro SCT para su operación y mantenimiento el 15 de octubre de 2020..., precisamente a fin de que dicha carretera o tramo modernizado, sea atendido mediante los trabajos de mantenimiento que requiera año con año sobre precisamente los conceptos que son mencionados en la presente observación los cuales se generan por las condiciones climatológicas que se presentan a lo largo del tiempo”* y por último, adjuntaron copia de dicha acta entrega recepción, junto con un reporte fotográfico.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la ASF determinó que subsiste la observación, ya que, no obstante lo manifestado por la entidad fiscalizada, no proporcionó copia de la minuta de verificación física que haya formalizado con su Órgano Interno de Control, mediante la cual acredite que hayan tomado las medidas necesarias para corregir lo observado y proteger a los usuarios.

Al respecto, mediante el oficio núm. DGAIFF/IOIC/19/00005/2021 del 26 de enero de 2021, la Dirección General de Auditoría de Inversiones Físicas Federales hizo del conocimiento del Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la irregularidad para que, en el ámbito de sus atribuciones, realice las gestiones que resulten procedentes. Lo anterior se determinó en razón de que, a la fecha de la integración de este informe, no se habían tomado las medidas necesarias para corregir lo antes descrito y proteger a los usuarios.

### **Montos por Aclarar**

Se determinaron 9,202,870.86 pesos pendientes por aclarar.

### **Buen Gobierno**

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

**Resumen de Resultados, Observaciones y Acciones**

Se determinaron 13 resultados, de los cuales, en uno no se detectó irregularidad y los 12 restantes generaron:

1 Recomendación, 9 Promociones de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria y 3 Pliegos de Observaciones.

Adicionalmente, en el transcurso de la auditoría se emitió(eron) oficio(s) para solicitar la intervención del Órgano Interno de Control y de la(s) autoridad(es) recaudatoria(s) con motivo de 1 irregularidad(es) detectada(s).

**Dictamen**

El presente dictamen se emite el 27 de enero de 2021, 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 planearon, programaron, presupuestaron, contrataron, ejecutaron, pagaron y finiquitaron conforme a la legislación y normativa aplicables, y específicamente respecto de la muestra revisada que se establece en el apartado relativo al alcance, se concluye que, en términos generales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cumplió las disposiciones legales y normativas aplicables en la materia, excepto por los aspectos observados siguientes:

- Sin contar con el dictamen favorable de un experto sobre el análisis de factibilidad técnica, económica y ambiental del proyecto de inversión y, en su caso, sobre el proyecto ejecutivo de obra que permitiera evidenciar la pertinencia de realizarlo, modificarlo o rechazarlo en los términos propuestos en el análisis de costo-beneficio con el que quedó registrado dicho proyecto, en 2017, 2018 y 2019 la SCT emitió los oficios de liberación de inversión y formalizó 10 contratos de obras públicas.
- Se concluyeron los trabajos de dichos contratos sin que se cumpliera el objeto autorizado en el proyecto de inversión, puesto que en 10.0 km la ampliación del ancho de corona se construyó en algunas secciones representativas de 17.93 m, 18.07 m, 14.90 m, 14.84 m, 17.93 m, 18.07 m, 15.03 m y 15.01 m, en lugar de los 22.0 m indicados en la descripción del proyecto para una longitud total de 15.0 km. Además de que el Gobierno del Estado de Hidalgo ejecutó tres contratos de obras públicas con que modernizó el complemento de dicha carretera en un tramo de 5.0 km.
- No se cumplió el horizonte de evaluación ni el periodo de la vida útil del proyecto, ya que según los diseños de pavimentos se consideraron un horizonte y un periodo del proyecto de 20 años, en lugar de los 31 años registrados en el análisis de costo-beneficio, que incluyen los 29 años de su vida útil.

- Se inició la ejecución de los trabajos sin contar con el derecho de vía liberado, ya que en las bitácoras de obra se registró la falta de los permisos necesarios para realizar trabajos en el derecho de vía.
- Se adjudicaron cuatro contratos de obras públicas sin que resultaran solventes las propuestas de las contratistas, puesto que no se integraron los costos indirectos conforme a los requisitos de las licitaciones.
- Se adjudicó un contrato de obra pública sin contar con el proyecto terminado y se inició la ejecución de los trabajos sin contar con el proyecto ejecutivo debidamente firmado y aprobado tanto por sus responsables como por las autoridades competentes de la SCT.
- Se adjudicaron cuatro contratos de obras públicas sin que se requirieran en las proposiciones de los licitantes los documentos que acreditaran a los superintendentes de obra como peritos profesionales en vías terrestres.
- En tres contratos de obras públicas no se ejecutó la carpeta asfáltica conforme al proyecto, puesto que en la visita de inspección se obtuvieron muestras con espesores menores que el especificado de 8.0 cm; y en un contrato no se ejecutó la base de concreto zeolítico sintético conforme al proyecto, ya que al realizar la extracción de núcleos para verificar sus espesores se encontró material granular suelto sin la presencia del cemento gris tipo portland establecido en las especificaciones particulares.
- En dos contratos se autorizaron los pagos de diversos conceptos extraordinarios para atender afectaciones y peticiones de habitantes de varios municipios del estado de Hidalgo por un monto de 1,564.4 miles de pesos, los cuales no se encuentran dentro de los objetos de los contratos de obras públicas referidos.
- En cinco contratos se observaron caídos y deslaves productos de los cortes sobre el camino y sobre las cunetas que impidieron canalizar los escurrimientos de agua sobre la superficie de la corona y de los taludes de los cortes; y la presencia de ligeros asentamientos, cuarteaduras y baches sobre el perfil de rodamiento; y en uno de ellos se presentó un deslave en el lado izquierdo que obstruyó tanto el uso peatonal del puente como las cunetas y destruyó el paradero construido.



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

Director de Área

Director General

Ing. Mario Piña Sánchez

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 planeación, programación y presupuestación se realizaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables.
2. Verificar que el procedimiento de contratación se realizó de conformidad con la legislación y normativa aplicables.
3. Verificar que la ejecución, el pago y el finiquito de los trabajos se realizaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables.

***Áreas Revisadas***

La Dirección General de Carreteras de la Subsecretaría de Infraestructura y el Centro SCT Hidalgo 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. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: artículo 134, párrafo primero.
2. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículo 34, fracción II.
3. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 2, fracciones IX y XI, 19, párrafo segundo, 21, fracción XIV, 24, párrafo cuarto, 31, fracción XVII, y 38, párrafos primero y quinto.
4. Ley General de Responsabilidades Administrativas: artículo 7, fracciones I y VI.
5. Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 23, párrafo primero, 24, fracción I, 113, fracciones I, III, VI, VII y VIII, 115, fracciones I, IV, incisos a, c y e, V, X, XI y XVI, 117, párrafo primero, y 185, párrafo primero.
6. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículos 42, fracción V, 43, fracciones I y III, 45, 47, 53, fracción II y párrafo tercero, 65, fracción I, y 66, fracción III.
7. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: artículo 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción; numerales 2, inciso i, 3, 10, 11, 12, 13, 14 y 15 de los Lineamientos relativos a los dictámenes de los programas y proyectos de inversión a cargo de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 18 de marzo de 2008, que estuvieron vigentes en el ejercicio de 2017; párrafos tercero y cuarto, del apartado de normatividad, del oficio de liberación de inversión núm. 5.SC.OLI.19.-003 del 11 de enero de 2019; cláusulas D, fracciones D.6 y D.7, E, fracción E.1, inciso E.1.1, numeral E.1.1.2, párrafo tercero, punto g, de la norma N·LEG-6-01/07, y C, fracciones C.1, inciso C.1.2, y C.4, y D, fracciones D.1, inciso D.1.1 y D.1.5, y D.4, incisos D.4.1, D.4.2 y D.4.4, E, fracción E.1, y G, fracción G.4, de la norma N·LEG-3/18, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte (normativa de la SCT); base décima cuarta, inciso b, numeral 14, de la especificación general EPG-04, "Video editado del desarrollo de la obra", y de la fracción VIII, "Obligaciones adicionales que el contratista deberá considerar para la ejecución de la obra y en la elaboración de su propuesta", numerales 17 y 18, de los trabajos por ejecutar de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E2-2019; base décima cuarta, inciso b, numeral 15, de la especificación general EPG-04, "Video editado del desarrollo de la obra", inciso C.8, "Carpeta de concreto asfáltico...", y fracciones III, "Espesores de proyecto", IV, "Dispositivos de seguridad para la protección de obras durante la ejecución de estas", VI, "Letreros informativos de la obra", párrafo segundo, IX, "Protección del ambiente a los entornos naturales de zonas de monumentos y vestigios arqueológicos, históricos y artísticos", párrafo sexto, y X, "Obligaciones

adicionales que el contratista deberá considerar para la ejecución de la obra y en la elaboración de su propuesta", numerales 24 y 25, de los trabajos por ejecutar de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E68-2019; base décima cuarta, inciso b, numeral 15, de la especificación general EPG-04, "Video editado del desarrollo de la obra", inciso C.7, "Carpeta de concreto asfáltico", y fracción VII, "Letreros informativos de la obra", párrafo segundo, de los trabajos por ejecutar de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E69-2019; base décima cuarta, inciso b, numeral 15, de la especificación general EPG-04, "Video editado del desarrollo de la obra", y de las fracciones IX, "Protección del ambiente a los entornos naturales de zonas de monumentos y vestigios arqueológicos, históricos y artísticos", párrafos sexto y séptimo, y X, "Obligaciones adicionales que el contratista deberá considerar para la ejecución de la obra y en la elaboración de su propuesta", numerales 24 y 25, de los trabajos por ejecutar de la licitación pública nacional núm. LO-009000997-E74-2019; especificaciones particulares EP PAV.003, "Formación y compactación de la base de concreto zeolítico sintético...", EP-PAV.004, "Suministro e incorporación de aditivo... a base de zeolitas sintéticas... para formar un concreto zeolítico sintético", y EP-PAV.005, "Suministro e incorporación de cemento gris tipo portland...", y del anexo "Trabajos por ejecutar", fracción III, "Espesores de proyecto", párrafo tercero, e inciso C.3, "Base de concreto zeolítico sintético...", de la licitación pública nacional núm. LO-009000999-E184-2017, mediante la cual se adjudicó el contrato de obra pública núm. 2017-13-CE-A-008-W-00-2017; declaración II.8 y las cláusulas décima segunda, párrafo primero, y décima sexta, de los contratos de obras públicas núms. 2019-13-CE-A-002-W-00-2019, 2019-13-CE-A-006-W-00-2019, 2019-13-CE-A-007-W-00-2019 y 2019-13-CE-A-008-W-00-2019.

#### *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.