

II.9. ÓRGANO REGULADOR DE TRANSPORTE

II.9.1. AUDITORÍA DE OBRA PÚBLICA

II.9.1.1. CAPÍTULO 6000 “INVERSIÓN PÚBLICA” (CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 1 DEL CABLEBÚS)

Auditoría ASCM/178/19

FUNDAMENTO LEGAL

La auditoría se llevó a cabo con fundamento en los artículos 122, apartado A, base II, sexto y séptimo párrafos, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 62, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 13, fracción CXI, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1; 3; 2, fracciones XIV y XLII, inciso a); 3; 8, fracciones I, II, IV, VI, VII, VIII, IX, XXVI y XXXIII; 9; 10, incisos a) y b); 14, fracciones I, VIII, XVII, XX y XXIV; 16; 22; 24; 27; 28; 30; 32; 33; 34; 35; 36; 37; 56, primer párrafo; 61; y 62 de la Ley de Fiscalización Superior de la Ciudad de México; y 1; 3, fracción II inciso g); 4; 5, fracción I, inciso b); 6, fracciones VI, VII y VIII; 17, fracciones I, III, IV, V, VI, VIII, IX y X; 23 fracciones I, III y V; y 31 del Reglamento Interior de la Auditoría Superior de la Ciudad de México.

ANTECEDENTES

En 2019, el Órgano Regulador de Transporte (ORT) ocupó el segundo lugar respecto a los órganos desconcentrados de la Ciudad de México, que ejercieron recursos en el capítulo 6000 “Inversión Pública”, con un importe de 2,747,572.2 miles de pesos, que representó el 45.6% del total ejercido en dicho rubro por los órganos desconcentrados de la Ciudad de México (6,023,492.3 miles de pesos).

CRITERIOS DE SELECCIÓN

De acuerdo con los criterios institucionales contenidos en el Manual de Selección de Auditorías de la Auditoría Superior de la Ciudad de México, se seleccionó al ORT y lo ejercido en el

capítulo 6000 “Inversión Pública”, concepto 6100 “Obra Pública en Bienes de Dominio Público”, finalidad 3 “Desarrollo Económico”, función 5 “Transporte”, por lo siguiente:

“Importancia Relativa”. La función seleccionada presentó variaciones en los presupuestos siguientes: 2,219.4% entre los ejercidos en 2018 por la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal (COCETRAM) de 118,462.9 miles de pesos, y en 2019 de 2,747,572.2 miles de pesos, y de 11.2% entre el original de 2019 por 3,092,897.4 miles de pesos, y el ejercido de 2,747,572.2 miles de pesos.

“Exposición al Riesgo”. En el ejercicio de 2019, el órgano desconcentrado adjudicó tres contratos a tres empresas contratistas, mediante excepción a la licitación pública por 2,747,572.2 miles de pesos, lo que equivale al 100.0% de la inversión total autorizada para obra pública, con lo que se superó el 20.0% que establece la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal; dichos contratos excedieron el monto máximo para adjudicación directa, dispuesto en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para dicho ejercicio. La auditoría practicada en el ejercicio de 2018 generó nueve resultados normativos y cinco de la revisión del ejercicio del gasto, por un importe observado de 10,869.7 miles de pesos (sin incluir IVA ni penalizaciones) y se obtuvieron hallazgos relevantes que contravienen la normatividad; asimismo, se identificó que no se contó con procedimientos para la totalidad de los procesos que intervienen en la ejecución de la obra pública.

“Propuesta e Interés Ciudadano”. Por corresponder a obras con impacto social o trascendencia para la ciudadanía.

“Presencia y Cobertura”. Garantizar que eventualmente se revisen todos los sujetos de fiscalización y los conceptos susceptibles de ser auditados por estar incluidos en la Cuenta Pública de la Ciudad de México.

OBJETIVO

El objetivo de la auditoría consistió en revisar algunos de los procesos que intervinieron en las obras públicas y en los servicios relacionados con las mismas, seleccionados, contratados por el Órgano Regulador de Transporte en el ejercicio 2019, con cargo al

capítulo 6000 “Inversión Pública”, concepto 6100 “Obra Pública en Bienes de Dominio Público”, finalidad 3 “Desarrollo Económico”, función 5 “Transporte”, para verificar que se hayan ajustado a lo dispuesto en la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, su Reglamento y demás normatividad aplicable.

ALCANCE Y DETERMINACIÓN DE LA MUESTRA

Para el alcance de la revisión se propuso evaluar el sistema de control interno implementado por el área responsable de las obras públicas y de los servicios relacionados con éstas; asimismo, se realizó la revisión normativa y del gasto ejercido por el sujeto fiscalizado en el capítulo 6000 “Inversión Pública”, concepto 6100 “Obra Pública en Bienes de Dominio Público”, finalidad 3 “Desarrollo Económico”, función 5 “Transporte”, por 2,747,572.2 miles de pesos, mediante una muestra de contratos de obra pública y servicios relacionados con ésta, con base en el universo de contratación.

Para la evaluación del sistema de control interno implementado en el área encargada de las obras públicas y de los servicios relacionados con ellas en el ORT , se realizaron el estudio y análisis de los cinco componentes denominados: Ambiente de Control, Administración de Riesgos, Actividades de Control Interno, Información y Comunicación y Supervisión y Mejora Continua, señalados en la Ley de Auditoría y Control Interno de la Administración Pública de la Ciudad de México, en los Lineamientos de Control Interno de la Administración Pública de la Ciudad de México y en el Marco Integrado de Control Interno (MICI); y de las respuestas al cuestionario que se aplicó.

Considerando el plazo de ejecución de la auditoría, el número de auditores participantes, la habilidad, experiencia, capacidad técnica y profesional del personal, así como los métodos prácticos de investigación para obtener los elementos técnicos que permitan contar con un grado razonable de certeza sobre los hechos y situaciones que se presenten; y de acuerdo con los procedimientos y técnicas recomendadas para auditorías a obra pública, establecidas por la Auditoría Superior de la Ciudad de México (ASCM), en el Anexo Técnico del Manual del Proceso General de Fiscalización, se propuso seleccionar los procesos susceptibles de revisión, que se realizaron en el desarrollo de los contratos elegidos, los cuales podrían ser sobre la base de precios unitarios o precio alzado.

En el caso de la revisión normativa, se propuso determinar los procesos factibles de revisión que intervinieron en el desarrollo de las obras públicas y servicios relacionados con las mismas durante el ejercicio de 2019, mediante diversas pruebas de control y detalle, que consistieron en la revisión y análisis de la documentación del expediente de los contratos seleccionados, elaboración de cédulas de cumplimiento, solicitudes de información y aclaración; y la realización de visitas para constatar la existencia de la obra y verificar el cumplimiento de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, su Reglamento y demás normatividad aplicable.

Para la revisión del gasto ejercido en inversión pública, se propuso que de la muestra tomada de contratos de obra pública y de servicios relacionados con las mismas, se seleccionarían los procesos viables de auditar, con objeto de comprobar si las obras o servicios se realizaron en los plazos establecidos en los contratos; si los precios unitarios aplicados en las ministraciones coincidieron con los estipulados en los contratos; si se cumplieron las especificaciones estipuladas en los contratos; si los anticipos otorgados a los contratistas se amortizaron en su totalidad; si las cantidades de obra o servicios estimados y pagados correspondieron a los ejecutados; si se cumplió el programa de ejecución de los trabajos; si se aplicaron las deducciones específicas o las penas convencionales pactadas; si los trabajos se ejecutaron conforme a los términos de referencia y, en su caso, si se controló la calidad de los materiales y de los equipos instalados; y si se aplicó el control de calidad de la obra.

Para realizar lo anterior, se llevaron a cabo diversas pruebas de control y detalle que consistieron en la revisión y análisis de la documentación del expediente de los contratos seleccionados, la elaboración de cédulas de cumplimiento, solicitudes de información y aclaración y la visita de verificación física a la obra.

La muestra sujeta a revisión se determinó en razón de lo siguiente:

El gasto del ORT con cargo al capítulo 6000 "Inversión Pública", concepto 6100 "Obra Pública en Bienes de Dominio Público", finalidad 3 "Desarrollo Económico", función 5 "Transporte", ascendió a 2,747,572.2 miles de pesos, mediante seis Cuentas por Liquidar

Certificadas (CLC) y dos Documentos Múltiples (DM), los cuales se pagaron con recursos locales y federales.

Derivado de los trabajos que se llevaron a cabo en la fase de planeación de la auditoría y del estudio y evaluación preliminar del control interno, se determinó revisar mediante un muestreo no estadístico un monto de 1,462,788.6 miles de pesos, pagados por medio de una CLC expedida con cargo al ejercicio de 2019, de la partida que integra el presupuesto ejercido en la función del gasto sujeta a revisión, así como su documentación justificativa y comprobatoria, que representa el 53.2% del total ejercido en el rubro examinado.

(Miles de pesos y por cientos)

Concepto	Universo				Muestra			
	Cantidad		Presupuesto ejercido	%	Cantidad		Presupuesto ejercido	%
	CLC	Documentos múltiples			CLC	Documentos múltiples		
6100 "Obra Pública en Bienes de Dominio Público"	6	2	2,747,572.2	100	1	1	1,462,788.6	53.2
Total	6	2	2,747,572.2	100	1	1	1,462,788.6	53.2

FUENTE: Elaboración propia con base en la Cuenta Pública de la Ciudad de México y expediente proporcionado por el ORT.

El monto ejercido por el sujeto fiscalizado en el capítulo 6000 "Inversión Pública", concepto 6100 "Obra Pública en Bienes de Dominio Público, finalidad 3 "Desarrollo Económico", función 5 "Transporte" (2,747,572.2 miles de pesos) y la muestra sujeta a revisión de 1,462,788.6 (IVA incluido), corresponden a los recursos y fondos o programas siguientes:

(Miles de pesos)

Origen de los recursos				Fondo o programa al que pertenecen los recursos de origen federal			
Locales		Federales		Universo		Muestra	
Universo	Muestra	Universo	Muestra	Denominación del fondo o programa	Importe	Denominación del fondo o programa	Importe
2,730,050.2	1,462,788.6	17,522.0		15O190 No Etiquetado Recursos Federales- Participaciones a Entidades Federativas y Municipios- Participaciones en Ingresos Federales-2019-Original de la URG	17,522.0		

FUENTE: Elaboración propia con base en el expediente proporcionado por el ORT.

El contrato de obra pública seleccionado fue el siguiente:

(Miles de pesos)

Número de contrato	Objeto del contrato	Importe		Importe ejercido (sin IVA)
		inicio	Término	
Contrato de obra pública formalizado con fundamento en la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019	“Proyecto Integral a precio alzado y tiempo determinado, para la construcción de la Línea 1 Cuatepec-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México”	3/VII/19	31/XII/21	1,261,024.6

FUENTE: Elaboración propia con base en el Universo de Contratos y el contrato de obra pública núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, proporcionados por el ORT.

NOTA: El importe ejercido en 2019, corresponde al anticipo, el cual fue del 50% del monto del contrato.

La obra pública por contrato a base de proyecto integral a precio alzado seleccionada para revisión se ejecutó con cargo al capítulo 6000 “Inversión Pública”, concepto 6100 “Obra pública en bienes de dominio público”, función 5 “Transporte”, de dicha obra se revisaron los procesos de planeación, licitación, adjudicación, contratación y ejecución, realizados en el ejercicio de 2019.

La auditoría se efectuó a la Dirección General del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México (DGSTPC) del ORT, responsable en el ejercicio de 2019 de la administración y ejecución de la obra pública en revisión.

PROCEDIMIENTOS, RESULTADOS Y OBSERVACIONES

Evaluación del Control Interno

1. Resultado

De acuerdo con lo establecido en el artículo 62, fracción III, de la Ley de Fiscalización Superior de la Ciudad de México, vigente en 2019, entre las atribuciones de la ASCM, está la de verificar que los sujetos fiscalizados establezcan sistemas adecuados de control interno, que proporcionen seguridad razonable en el logro de objetivos y en el adecuado uso de los recursos; asegurando que dichos controles se apliquen y funcionen para garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, que las decisiones

se adopten con la probidad y corrección, y que se evalúe periódicamente la eficacia de los sistemas de control. Asimismo, en los apartados 3 “Control Interno” y 7 “Fases de la Auditoría”, subapartado B) “Fases de Ejecución”, numeral 1 “Control Interno”, del Manual del Proceso General de Fiscalización de la ASCM, disponen que se verificará si el sistema de control interno del sujeto fiscalizado contribuye al logro de las metas y objetivos organizacionales.

Para la evaluación del sistema de control interno implementado por el ORT para la DGSTPC, que fue el área responsable de las obras públicas y de los servicios relacionados con éstas durante el ejercicio de 2019, se formuló un cuestionario en el que se consideran los cinco componentes de control interno: Ambiente de Control, Administración de Riesgos, Actividades de Control Interno, Información y Comunicación, y Supervisión y Mejora Continua, con el propósito de constatar la presencia de los elementos de control interno e identificar las áreas de oportunidad, mediante el análisis a las respuestas del cuestionario y a la documentación proporcionada por el ORT. Al respecto, se obtuvo lo siguiente:

Ambiente de Control

Para el estudio y evaluación al componente Ambiente de Control, en el cuestionario se incluyeron preguntas para identificar si se establecieron las normas, mecanismos y estructuras, que permitieran al sujeto de fiscalización llevar a cabo el control interno en lo general, y en lo particular a la DGSTPC como área responsable de la administración y ejecución de las obras públicas y de los servicios relacionados con éstas. Al respecto, se solicitaron la estructura orgánica y el manual administrativo, vigentes en el ejercicio de 2019, expedidos por la Coordinación General del ORT ante la instancia correspondiente, así como su publicación en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*, a fin de identificar las facultades, funciones y atribuciones de la DGSTPC, sus objetivos, políticas, organización y marco jurídico-administrativo; así como las normas de operación que ésta utilizó para el desarrollo de sus actividades, con la finalidad de evaluar la suficiencia y efectividad de los controles internos establecidos, y verificar su funcionamiento en los procesos de las obras públicas a su cargo y de los servicios relacionados con las mismas.

También se solicitaron los Códigos de Ética y de Conducta y las fechas de su publicación en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*, para constatar si los servidores públicos tuvieron

conocimiento del comportamiento que debieron guardar en el desempeño de sus actividades; y de los principios, valores y reglas que debieron observar en el desempeño de su empleo, cargo o comisión. También se consideraron los temas de la capacitación y la evaluación del desempeño del personal.

En el cuestionario se preguntó al ORT si considera que las disposiciones legales vigentes en materia de obra pública establecieron condiciones adecuadas para el cumplimiento de sus objetivos y metas, y respondió afirmativamente.

En respuesta al cuestionario, el ORT consideró que la estructura orgánica de la DGSTPC, encargada de las obras públicas, no fue suficiente y adecuada para cumplir los objetivos y metas de los diferentes procesos de la obra pública. Debido a ello, se publicó en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 252 Bis del 31 de diciembre de 2019, el Decreto por el cual se modifica el diverso por el que se deja sin efectos el diverso por el que se crea la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal y se transfieren las atribuciones y recursos que se indican, al desconcentrado denominado, Órgano Regulador de Transporte, por el que se transfieren las atribuciones y recursos que se indican, a la Secretaría de Obras y Servicios, para que las obras públicas y los servicios relacionados con las mismas quedaran a cargo de la SOBSE.

El ORT afirmó que los servidores públicos que intervinieron en las obras públicas contaron con el perfil técnico para el seguimiento y control de la obra pública, y con la experiencia y conocimientos de los procesos de la obra pública. Asimismo, respondió que no se realiza una evaluación periódica ni se da capacitación al personal encargado de las obras públicas, a fin de determinar las necesidades de capacitación y el grado de supervisión.

En cuanto a los mecanismos para evaluar el desempeño del personal, el ORT respondió al cuestionario que no contó con éstos.

El ORT indicó que contó con un manual administrativo con el registro núm. MA-61/241219-OD-SEMOVI-ORT-27-010119, otorgado por la Coordinación General de Evaluación, Modernización y Desarrollo Administrativo (CGEMDA) y notificado al órgano desconcentrado mediante el oficio núm. SAF/CGEMDA/0662/2019 del 24 de diciembre

de 2019, cuyo enlace electrónico para su consulta se publicó en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 261 del 14 de enero de 2020; por tanto, el ORT no contó con un manual administrativo actualizado, en relación con su estructura orgánica vigente en el ejercicio fiscal de 2019.

Al respecto, dicho manual tuvo efectos a partir del 14 de enero de 2020, el día de su publicación; y pese a que en éste se disponen las facultades, funciones y atribuciones de la DGSTPC, ésta dejó de estar adscrita al ORT a partir del 1o. de enero de 2020, por mandato del “Decreto por el cual se modifica el diverso por el que se deja sin efectos el diverso por el que se crea la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal y se transfieren las atribuciones y recursos que se indican, al desconcentrado denominado, Órgano Regulador de Transporte, por el que se transfieren las atribuciones y recursos que se indican, a la Secretaría de Obras y Servicios”, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 252 Bis del 31 de diciembre de 2019.

Sobre el particular, en el artículo 316 del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 1 Bis del 2 de enero de 2019, con vigencia a partir de la fecha de su publicación, se identificó que el ORT tiene, entre otros objetivos “planear, gestionar, realizar, y ejecutar obras y los estudios técnicos necesarios para el diseño, implementación y operación del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México”; dicho artículo fue reformado mediante el decreto publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 274 Bis del 31 de enero de 2020 y con ello se modificó el objeto.

Respecto a la estructura orgánica vigente en 2019, el ORT indicó que mediante el oficio núm. SAF/SSCHA/000024/2019 del 2 de enero de 2019, la Subsecretaría de Capital Humano y Administración (SSCHA), de la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México (SAF), informó que fue dictaminada favorablemente y registrada ante la CGEMDA, con vigencia a partir del 1o. de enero del mismo año, en la que el ORT tiene adscritas las áreas administrativas siguientes: Coordinación General del Órgano Regulador de Transporte, Dirección de Regulación de Operación de Corredores de Transporte, Dirección Ejecutiva de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal, Dirección Ejecutiva de Administración y Supervisión “A”, Dirección Ejecutiva de Administración y Supervisión “B”

y Dirección General del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México; sin embargo, no señaló si fue publicada dicha estructura orgánica, por lo que se realizó una búsqueda de las publicaciones de la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* en 2019 en la página <https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/index.php/gaceta>, y se constató que no se publicó.

En el ejercicio de 2019, esta entidad de fiscalización observó en el artículo 322, fracciones VI y IX, del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 1 Bis del 2 de enero de 2019, vigente a partir de la fecha de su publicación, que entre otras facultades, funciones y atribuciones de la DGSTPC, que es la responsable de las obras públicas del Sistema de transporte Público Cablebús, está la de “participar con las Unidades Administrativas del Órgano Regulador de Transporte en la coordinación con los diferentes entes de la Administración Pública de la Ciudad de México, así como con las autoridades de la Zona Metropolitana del Valle de México para el desarrollo e implementación de estrategias y proyectos de obra, infraestructura y de servicios relacionados al Sistema de Transporte Público Cablebús”, y la de “coordinar con las diversas Dependencias, Órganos Desconcentrados, Entidades y Alcaldías de la Administración Pública y organismos participantes, las acciones y actividades relativas al financiamiento, inversión, diseño de obras y servicios destinados a implementación del Sistema de Transporte Público Cablebús”. Sin embargo, dicho artículo fue derogado mediante decreto publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 274 Bis del 31 de enero de 2020.

El ORT respondió al cuestionario que se definió la misión y visión de la unidad administrativa responsable de las obras públicas, pero éstas no fueron descritas ni proporcionó evidencia de su dicho. Mediante dicho cuestionario, el ORT informó que contó con los mecanismos de control que establecieron las líneas de comunicación e información entre los mandos y el personal subordinado, para lo cual aportó como evidencia diversos oficios, en los que el titular del ORT instruye al director de la DGSTPC implementar procesos relacionados con la obra pública.

El ORT también informó que contó con un Código de Conducta, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 106 del 5 de junio de 2019; y se tuvo conocimiento de la existencia del Código de Ética de la Administración Pública de la Ciudad de México publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 26 del 7 de febrero de 2019.

Aun cuando el ORT señaló que contó con mecanismos de control para la recepción de denuncias, no presentó evidencia de ello.

También indicó que la DGSTPC participó en los Comités y Subcomités instituidos por el órgano desconcentrado, y proporcionó las actas de la primera, segunda, tercera y quinta sesiones ordinarias; y de la primera y tercera sesiones extraordinarias del Subcomité de Obras del ORT. Asimismo, se identificó que se convocó a la DGSTPC a la primera y segunda sesiones ordinarias del Comité de Administración de Riesgos de Control Interno (CARECI).

El ORT, modificó su estructura organizacional con vigencia a partir del 1o. de enero de 2019, pero no actualizó su manual administrativo para el mismo ejercicio; y, no contó con mecanismos de recepción de denuncias; asimismo, indicó que los servidores públicos que intervinieron en las obras si contaron con el perfil técnico para el seguimiento y control de la obra pública y la experiencia; no obstante, no recibieron capacitación y evaluación periódica. Por lo anterior, el nivel de implantación del control interno en el componente Ambiente de Control en la DGSTPC se considera medio.

Administración de Riesgos

Para el estudio y evaluación del componente Administración de Riesgos, en el cuestionario citado, se incluyeron preguntas dirigidas a identificar si la DGSTPC, responsable de las obras públicas y servicios relacionados con las mismas, contó con metas y objetivos establecidos, como condición previa para evaluar los riesgos que pudieran impedir su cumplimiento; también se consideró la normatividad interna relacionada con la metodología para la administración de riesgos de corrupción, y si los recursos materiales y equipos con los que contó fueron suficientes para el desarrollo de sus actividades sustantivas o, en su caso, limitaron el cumplimiento de sus metas y objetivos.

El sujeto fiscalizado señaló que la DGSTPC contó con un plan o programa que establece los objetivos y metas específicos de las obras públicas, pero no presentó evidencia documental de ello, y señaló que no se evaluó el cumplimiento ni se identificaron riesgos que pudieran impedir el cumplimiento de objetivos y metas específicos.

Para determinar si dispuso de la normatividad interna relacionada con la administración de riesgos, se preguntó al sujeto fiscalizado si contó con un inventario institucional de riesgos

en materia de obra pública, que reconozca formalmente la existencia de riesgos, el ORT presentó el formato “Cédula de Evaluación de Riesgos” y el “Mapa de Riesgos”, y en ambos documentos se identifican, entre otros, los siguientes riesgos para la DGSTPC: falta de validación del manual administrativo, estructura limitada que pone en riesgo la operatividad de la Dirección General, falta de estandarización de procesos y falta de monitoreo y revisión para el mejoramiento permanente del modelo de gestión de riesgos. Además, indicó que no contó con mecanismos de control para la administración de riesgos de corrupción.

El ORT respondió al cuestionario que contó con espacio, transporte, papelería y equipo de cómputo suficientes.

La DGSTPC no contó con mecanismos para identificar los riesgos que impidieron el cumplimiento de los objetivos y metas específicos; y el control y la administración de riesgos por corrupción. Por lo anterior, el nivel de implantación del control interno en el componente Administración de Riesgos en la DGSTPC se considera bajo.

Actividades de Control Interno

Para el estudio y análisis del componente Actividades de Control Interno se identificaron las medidas establecidas en la unidad administrativa encargada de las obras públicas en el ORT, para responder a los riesgos que pudieran afectar el cumplimiento de sus objetivos y fortalecer el control interno. Se revisó el manual administrativo vigente en el ejercicio de 2019 para verificar si contó con procedimientos para los procesos de la obra pública y los servicios relacionados con las mismas; la constitución del CARECI; los mecanismos establecidos para el control de los contratos de las obras públicas y de los servicios relacionados con las mismas y, en su caso, los mecanismos de control implementados a partir de las recomendaciones emitidas por la ASCM en ejercicios anteriores; así como el universo de contratación para identificar si contó con el apoyo de la supervisión externa en las obras públicas.

En respuesta al cuestionario, el ORT señaló que no contó con procedimientos para cada uno de los procesos de planeación, licitación, adjudicación, contratación, ejecución, control de obra, liquidación y finiquito de las obras públicas. También indicó que no incorporó al manual administrativo mecanismos de control a partir de las recomendaciones emitidas por la ASCM en ejercicios anteriores.

Asimismo, el ORT informó que no implementó el Programa Anual de Control Interno (PACI).

En cuanto a la constitución del CARECI, el ORT proporcionó las actas de las sesiones llevadas a cabo durante el ejercicio de 2019; además, se identificó que en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 202 del 18 de octubre de 2019, se publicó el enlace electrónico donde puede ser consultado el Manual de Integración y Funcionamiento del CARECI, con el registro ante la CGEMDA núm. MEO-246/041019-OD-SEMOVI-ORT-27/010119.

Además, el ORT respondió que no contó con indicadores para medir el cumplimiento de los programas de obra pública. Por otra parte, se tuvo conocimiento de la existencia de la obra pública seleccionada, mediante los informes de avance de obra de la página de internet de la SOBSE, en virtud de que no se realizó la visita previa, debido a la contingencia sanitaria relacionada con el COVID-19, en atención a las recomendaciones del Gobierno Federal y el de la Ciudad de México, con el fin de evitar la propagación del virus.

De la revisión al universo de contratación de 2019, se determinó que no celebró contratos de servicios para la supervisión de las obras públicas.

Respecto a si contó con residencia de obra y, en su caso, con residencia de supervisión, el ORT respondió que los contratos contaron con residencia de obra; no obstante, de los tres contratos de obra pública que integran el universo de contratación, sólo proporcionó la designación de dos residentes de obra.

En cuanto a si se llevó a cabo la elaboración, control y seguimiento de la bitácora de obra convencional, de acuerdo con la Sección 7 de las Políticas Administrativas, Bases y Lineamientos en materia de Obra Pública o, en su caso, el de la Bitácora Electrónica de Seguimiento de Obra Pública (BESOP), el ORT respondió que contó con la bitácora convencional en los dos contratos de proyecto integral de Cablebús (Líneas 1 y 2).

Respecto a si dio cumplimiento al Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal, el ORT respondió que el Director Responsable de Obra (DRO) y los corresponsables en Seguridad Estructural, Diseño Urbano y Arquitectónico, y en Instalaciones están contemplados en el proyecto integral de la construcción de las Líneas 1 y 2 de Cablebús.

La DGSTPC, no contó con procedimientos para los procesos de planeación, licitación, adjudicación, contratación, ejecución, control de obra, liquidación y finiquito de las obras públicas; e indicadores para medir el cumplimiento de los programas de obra pública. Por lo anterior, el nivel de implantación del control interno en el componente Actividades de Control Interno en la DGSTPC se considera bajo.

Información y Comunicación

Para el estudio y análisis del componente Información y Comunicación, se verificó si el ORT contó con mecanismos de control que le permitieran difundir la información necesaria para que el personal cumpliera sus funciones en particular y los objetivos institucionales en general, se solicitaron el manual administrativo y los Códigos de Ética y de Conducta vigentes en 2019, a fin de comprobar su publicación y difusión entre el personal; así como lo relativo a la integración de los expedientes de los contratos de obra pública y de los servicios relacionados con la misma, como la fuente de información histórica y de investigación, conforme a lo dispuesto por la Ley de Archivos del Distrito Federal.

El ORT proporcionó un manual administrativo con el registro ante la CGEMDA núm. MA-61/241219-OD-SEMOVI-ORT-27-010119, cuyo enlace electrónico para ser consultado fue publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 261 del 14 de enero de 2020; al respecto, mediante la circular núm. 001/2020 del 14 de enero de 2020, la Directora Ejecutiva de Administración y Supervisión "A", por instrucciones de la Coordinadora General del ORT, hizo del conocimiento a la Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el ORT, al Director Ejecutivo de la COCETRAM, al Director de Regulación de Operación de Corredores de Transporte y al Subdirector de Asuntos Jurídicos, la publicación de dicho enlace electrónico para su consulta en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*, y les solicitó difundirlo entre el personal a su cargo, sin presentar la evidencia de la difusión correspondiente.

El ORT informó que los Códigos de Ética y de Conducta se difundieron entre su personal mediante la circular núm. 12 del 10 de junio de 2019, emitida por el Director Ejecutivo de Administración y Finanzas, dirigida a todo el personal de la unidad administrativa; no obstante, dicha circular únicamente contó con el acuse de recibido de la oficina de la Jefatura de Unidad

Departamental de Administración de Capital Humano, adscrita a la Dirección Ejecutiva de Administración y Finanzas en el ORT.

Aun cuando el ORT indicó que se difundieron entre su personal los objetivos y metas autorizados, no acreditó su difusión.

En respuesta al cuestionario, el ORT señaló que contó con mecanismos de control que permitieron transmitir las instrucciones de los mandos superiores a sus subalternos, y remitió como evidencia diversos oficios donde el entonces Coordinador General del ORT instruyó a la entonces Directora de la DGSTPC, quien a su vez respondió que atenderá las indicaciones; sin embargo, no presentó un mecanismo de control de transmisión de instrucciones.

La ORT respondió al cuestionario que no llevó a cabo la integración de los expedientes de finiquito de los contratos de las obras públicas y servicios relacionados con las mismas del ejercicio de 2019, conforme a la sección 27 de las Políticas Administrativas, Bases y Lineamientos en materia de Obra Pública, sin argumentar el motivo.

La DGSTPC, no presentó evidencia de los mecanismos de control que permitieran difundir las instrucciones de los mandos superiores, ni de la difusión de los códigos de Ética y Conducta. Por lo anterior, el nivel de implantación del control interno en el componente Información y Comunicación en la DGSTPC se considera medio.

Supervisión y Mejora Continua

Para el estudio y análisis del componente Supervisión y Mejora Continua, en el cuestionario se incluyeron preguntas para identificar si el ORT realizó acciones de mejora del control interno, actividades de supervisión y monitoreo de las operaciones relacionadas con el rubro seleccionado para procurar el cumplimiento de sus objetivos, y si éstas se ejecutaron de manera programada.

De las respuestas al cuestionario y del análisis al universo de contratación correspondiente al capítulo 6000 “Inversión Pública”, concepto 6100 “Obra Pública en Bienes de Dominio Público”, finalidad 3 “Desarrollo Económico”, función 5 “Transporte”, se tuvo conocimiento de

que el sujeto fiscalizado llevó a cabo actividades de supervisión y monitoreo en la ejecución de las tres obras públicas contratadas, mediante la designación de dos Residentes de Obra.

Sobre el particular, el ORT indicó que promovió la mejora de controles internos, pero no presentó evidencia de ello. Además, señaló que la unidad administrativa a su cargo no contó con un servidor público responsable de la implementación, supervisión y seguimiento del control interno.

El ORT indicó que supervisó y monitoreó el cumplimiento de los objetivos y metas; sin embargo, no proporcionó la evidencia correspondiente.

La DGSTPC no promovió la mejora de su control interno; ni contó con un servidor público responsable de su implementación, supervisión y seguimiento; no presentó evidencia que acredite que supervisó y monitoreó el cumplimiento de los objetivos y metas. Por lo anterior, el nivel de implantación del control interno en el componente Supervisión y Mejora Continua en la DGSTPC se considera bajo.

Resultado de la evaluación del Control Interno

En el ejercicio de 2019, el nivel de implantación del control interno en la DGSTPC del ORT se considera bajo, lo que implica que se requieren mejoras sustanciales para establecer o fortalecer la implantación del control interno, ya que presentó debilidades que limitaron la administración eficiente de los riesgos inherentes al desarrollo de la gestión técnico-administrativa, al detectarse que no contó con controles que le permitieran proporcionar una seguridad razonable en sus operaciones, de acuerdo con los resultados que se describen en el presente informe.

En la confronta, realizada por escrito el 4 de diciembre de 2020 conforme al “Acuerdo por el que se sustituye la modalidad de las reuniones de confrontas presenciales, derivadas de los resultados de auditoría, correspondientes a la revisión de la Cuenta Pública 2019”, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 413 del 20 de agosto de 2020, el ORT proporcionó el oficio núm. DGORT/DEAF/1049/2020 del 3 de diciembre de 2020, presentado en la misma fecha, mediante la liga electrónica <https://www.dropbox.com/request/ttzCbWdp6FVVZcelzmu> de la plataforma habilitada

para ello, en el que el ORT informó que no cuenta con documentación adicional a la proporcionada durante la auditoría, por lo cual no se modifica la evaluación del control interno, debido a lo siguiente:

El ORT modificó su estructura organizacional con vigencia a partir del 1o. de enero de 2019, pero no actualizó su manual administrativo para el mismo ejercicio; y, no contó con mecanismos de recepción de denuncias; asimismo, indicó que los servidores públicos que intervinieron en las obras si contaron con el perfil técnico para el seguimiento y control de la obra pública y la experiencia; no obstante, no recibieron capacitación y evaluación periódica.

La DGSTPC no contó con mecanismos para identificar los riesgos que impidieron el cumplimiento de los objetivos y metas específicos; y el control y la administración de riesgos por corrupción. Asimismo, no contó con procedimientos para los procesos de planeación, licitación, adjudicación, contratación, ejecución, control de obra, liquidación y finiquito de las obras públicas; y no presentó evidencia de los mecanismos de control que permitieran difundir las instrucciones de los mandos superiores, ni de la difusión de los códigos de Ética y Conducta. Tampoco promovió la mejora de su control interno; ni contó con un servidor público responsable de su implementación, supervisión y seguimiento; no presentó evidencia que acredite que supervisó y monitoreó el cumplimiento de los objetivos y metas.

En el informe de la auditoría ASCM/186/18 practicada al ORT, el resultado núm. 1, recomendación ASCM-186-18-1-ORT, se considera el mecanismo para garantizar que, se lleven a cabo las gestiones administrativas que permitan incluir en el manual administrativo en el apartado de procedimientos, la totalidad de los procesos que intervienen en las obras públicas; así como su publicación en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*; y su difusión al personal encargado de las mismas. Por lo que se dará tratamiento a dicha circunstancia como parte del seguimiento de la recomendación citada.

Recomendación

ASCM-178-19-1-ORT

Es conveniente que el Órgano Regulador de Transporte establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que se implemente una evaluación periódica del sistema de control interno, en el cual se consideren acciones de mejora a efecto de fortalecer el control interno.

Revisión Normativa

De la Adjudicación de la Obra Pública

2. Resultado

Se verifico que se haya dado aviso al Órgano Interno de Control para que interviniera en el proceso de adjudicación por excepción a la licitación.

El ORT, no dio aviso al Órgano Interno de Control para su intervención en el proceso de excepción a la licitación por medio del procedimiento de adjudicación directa, con el que se adjudicó el contrato multianual de obra pública del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, relativo al “Proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado, para la construcción de la Línea 1 Cuatepec-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México”.

En el numeral 3, inciso c), de la minuta de solicitud de documentación núm. EJO-2/02 del 2 de octubre de 2020, esta entidad de fiscalización solicitó al sujeto fiscalizado: “El aviso a la contraloría para su intervención, al optar por un procedimiento de adjudicación directa...”.

Con el oficio núm. DGORT/DEAF/0879/2020 del 12 de octubre de 2020, la Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el ORT manifestó lo siguiente:

“Se remite la información y/o documentación solicitada mediante la presente minuta, que integra el expediente del contrato CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, ‘Proyecto Integral a precio Alzado y Tiempo determinado, para la construcción de la Línea 1 Cuatepec-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México’, al tenor de lo siguiente [...]

”3. Del procedimiento de Adjudicación Directa (ORT-CABLEBUS-AD-001-2019): [...]

”c) Se remite, el acta de la 1ª Sesión Ordinaria del Subcomité de Obras, donde se sometió la aprobación del Procedimiento de Adjudicación Directa de la Construcción de la Línea 1 del Cablebús y el Acta del evento de Apertura de Propuestas, donde se demuestra la

participación e intervención en todo el proceso del OIC. Por lo anterior, no se contempló el Aviso para su intervención.”

Derivado de la respuesta del sujeto fiscalizado se concluye que el resultado persiste, por lo cual se incumplió el artículo 61, segundo párrafo, de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal vigente durante el ejercicio de 2019, que dispone lo siguiente:

“En los supuestos y con sujeción a las formalidades que prevén los artículos 62 y 63 de esta Ley las dependencias, órganos desconcentrados, delegaciones y entidades, bajo su responsabilidad, cuando el procedimiento de licitación pública no sea idóneo, podrán preferir no llevar a cabo dicho procedimiento de licitación pública y celebrar contratos de obra pública, a través de optar por un procedimiento de invitación restringida a cuando menos tres participantes o de adjudicación directa.

”En estos casos se deberá dar aviso a la contraloría para su intervención.”

En la confronta, realizada por escrito el 4 de diciembre de 2020 conforme al “Acuerdo por el que se sustituye la modalidad de las reuniones de confrontas presenciales, derivadas de los resultados de auditoría, correspondientes a la revisión de la Cuenta Pública 2019”, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 413 del 20 de agosto de 2020, el ORT proporcionó el oficio núm. DGORT/DEAF/1049/2020 del 3 de diciembre de 2020, presentado en la misma fecha, mediante la liga electrónica <https://www.dropbox.com/request/ttzCbwDp6FVVZcelzmu> de la plataforma habilitada para ello, el ORT informó que no cuenta con documentación adicional a la proporcionada durante la auditoría. Por lo cual la observación persiste, debido a que no acreditó que haya dado aviso a la Órgano Interno de Control para su intervención en el proceso de excepción a la licitación por medio del procedimiento de adjudicación directa.

Recomendación

ASCM-178-19-2-ORT

Es necesario que el Órgano Regulador de Transporte establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que, en caso de optar por un procedimiento de excepción a la licitación pública, se dé aviso al Órgano Interno de Control para su intervención, conforme a la normatividad aplicable.

De la Contratación de la Obra Pública

3. Resultado

Se verificó que el contrato de obra pública tuviera el mínimo de declaraciones y cláusulas previstas por la normatividad aplicable.

Al respecto se observó que en el contrato multianual de obra pública del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, relativo al “Proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado para la construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México” el ORT no estipuló el monto a comprometerse exclusivamente para al primer ejercicio correspondiente a 2019, ya que lo pactó por el total de la obra, que corresponde a 2,522,049.2 miles de pesos (sin IVA), más la cantidad de 403,527.9 miles de pesos que corresponde al Impuesto al Valor Agregado, de lo cual resultó un importe total del contrato por 2,925,577.1 miles de pesos, con un plazo de ejecución para el proyecto integral del 3 de julio de 2019 al 31 de diciembre de 2020, y la transferencia de tecnología y capacitación en el período del 1o. de enero al 31 de diciembre de 2021.

En el numeral 1 de la minuta de solicitud de documentación núm. EJO-2/05 del 13 de octubre de 2020 esta entidad de fiscalización solicitó al sujeto fiscalizado que le aclarara “por qué el ORT formalizó el importe de toda la obra pública en el contrato que nos ocupa, y no estipuló que se comprometía en él exclusivamente el importe del primer ejercicio fiscal, correspondiente al año de 2019...”.

Con el oficio núm. DGORT/DEAF/0903/2020 del 19 de octubre de 2020, la Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el ORT manifestó lo siguiente:

“Se remite la información y/o documentación solicitada mediante la presente minuta, que integra el expediente del contrato CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, ‘Proyecto Integral a precio Alzado y Tiempo determinado, para la construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México, al tenor de lo siguiente [...]

”Respecto a los puntos 1 [...], se informa que por omisión falto incluir dicha información en el contrato que nos ocupa para cumplir cabalmente con la normatividad aplicable.”

Derivado de la respuesta del sujeto fiscalizado se concluye que el resultado persiste, por lo cual se incumplió el artículo 45, primer párrafo, de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal vigente durante el ejercicio de 2019, que dispone: “En el caso de trabajos que abarquen más de un ejercicio, se formulará un contrato por toda la obra pública licitada, comprometiéndose en él exclusivamente el importe del primer ejercicio fiscal...”

En la confronta, realizada por escrito el 4 de diciembre de 2020 conforme al “Acuerdo por el que se sustituye la modalidad de las reuniones de confrontas presenciales, derivadas de los resultados de auditoría, correspondientes a la revisión de la Cuenta Pública 2019”, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 413 del 20 de agosto de 2020, el ORT proporcionó el oficio núm. DGORT/DEAF/1049/2020 del 3 de diciembre de 2020, presentado en la misma fecha, mediante la liga electrónica <https://www.dropbox.com/request/ttzCbwDp6FVVZcelzmwu> de la plataforma habilitada para ello, el ORT informó que no cuenta con documentación adicional a la proporcionada durante la auditoría, por lo cual la observación persiste, ya que no acreditó que haya estipulado en el contrato el monto a comprometerse exclusivamente para al primer ejercicio correspondiente a 2019.

Recomendación

ASCM-178-19-3-ORT

Es necesario que el Órgano Regulador de Transporte establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que, en caso de que los trabajos a realizarse abarquen más de un ejercicio se formule un contrato por toda la obra pública licitada, mediante el cual se comprometa exclusivamente el monto del primer ejercicio fiscal, conforme a la normatividad aplicable.

4. Resultado

El ORT formalizó el contrato multianual de obra pública de proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, relativo al “Proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado para la construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios

Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México”, sin señalar en la parte de declaraciones la partida presupuestal que se afectaría para cumplir las obligaciones.

Cabe señalar que en el oficio núm. SAF/0196/2019 del 4 de marzo de 2019 de autorización de inversión se indican los fondos y partidas presupuestales que se otorgan al órgano desconcentrado para comprometer recursos en el ejercicio de 2019.

En el numeral 3 de la minuta de solicitud de documentación núm. EJO-2/05 del 13 de octubre de 2020, esta entidad de fiscalización solicitó al sujeto fiscalizado que le aclarara “porque en el contrato que nos ocupa en la parte de las declaraciones el ORT indicó la autorización de inversión y no señaló la partida presupuestal que se afectaría...”.

Con el oficio núm. DGORT/DEAF/0903/2020 del 19 de octubre de 2020, la Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el ORT manifestó lo siguiente:

“Se remite la información y/o documentación solicitada mediante la presente minuta, que integra el expediente del contrato CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, ‘Proyecto Integral a precio Alzado y Tiempo determinado, para la construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México, al tenor de lo siguiente [...]

”Respecto a los puntos [...], 3 [...] se informa que por omisión faltó incluir dicha información en el contrato que nos ocupa para cumplir cabalmente con la normatividad aplicable.”

Derivado de la respuesta del sujeto fiscalizado se concluye que el resultado persiste, por lo cual se incumplió el artículo 55, fracción I, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, en relación con el artículo 46, fracción I, de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, vigentes durante el ejercicio de 2019.

El artículo 46, fracción I, de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, establece lo siguiente:

“Los contratos de obra pública contendrán como mínimo, las declaraciones y cláusulas referentes a:

”I. El oficio de autorización de la inversión para cubrir el compromiso derivado del contrato.”

El artículo 55, fracción I, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, establece:

“Sin perjuicio de las condiciones específicas que se convengan en cada contrato, las que establecerán en función de las particularidades de cada trabajo, los modelos genéricos por tipo de trabajo y características de contratación, los dará a conocer la Secretaría, debiéndose estipular en dichos modelos lo establecido en el artículo 46 de la Ley, destacando en ellos lo siguiente:

”I. La autorización de la inversión para cubrir el compromiso derivado del contrato aclarando que los fondos son propios de la Administración Pública y la partida presupuestal que se afectará...”

En la confronta, realizada por escrito el 4 de diciembre de 2020 conforme al “Acuerdo por el que se sustituye la modalidad de las reuniones de confrontas presenciales, derivadas de los resultados de auditoría, correspondientes a la revisión de la Cuenta Pública 2019”, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 413 del 20 de agosto de 2020, el ORT proporcionó el oficio núm. DGORT/DEAF/1049/2020 del 3 de diciembre de 2020, presentado en la misma fecha, mediante la liga electrónica <https://www.dropbox.com/request/ttzCbwDp6FVVZcelzmwu> de la plataforma habilitada para ello, el ORT informó que no cuenta con documentación adicional a la proporcionada durante la auditoría, por lo cual la observación persiste, debido a que no señaló en el contrato en la parte de declaraciones la partida presupuestal que se afectaría para cumplir las obligaciones.

Recomendación

ASCM-178-19-4-ORT

Es necesario que el Órgano Regulador de Transporte establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que, en la formulación de contratos de obra pública, se señalen, en las declaraciones y cláusulas, el oficio de autorización de la inversión para cubrir el compromiso derivado del contrato, así como la partida presupuestal que se afectará, conforme a la normatividad aplicable.

De la Ejecución de la Obra Pública

5. Resultado

Se verificó que se haya cumplido con los plazos pactados en el contrato y se determinó lo siguiente:

El ORT no vigiló que se iniciaran los trabajos en la fecha pactada en el contrato multianual de obra pública del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, relativo al “Proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado para la construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México”, ya que la fecha de inicio estipulada en el contrato es el 3 de julio de 2019; no obstante, el contratista inició los trabajos el 5 de julio de 2019, como se registró en la nota de bitácora núm. 02 del 5 de agosto de 2019, asentada en el libro uno de la actividad “Proyecto Ejecutivo”.

Cabe señalar que la fecha pactada en el contrato para el inicio de los trabajos se ratificó en el convenio de reprogramación de actividades núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001.1-2019, formalizado el 27 de noviembre de 2019.

En el numeral 4 de la minuta de solicitud de documentación núm. EJO-2/05 del 13 de octubre de 2020, esta entidad de fiscalización solicitó al sujeto fiscalizado que le aclarara: “La fecha de inicio de los trabajos pactada en la cláusula tercera del contrato que nos ocupa es a saber el 3 de julio de 2019; no obstante, el contratista dio inicio los trabajos el 5 de julio de 2019, según lo señalado en la nota de bitácora núm. L1.05-VII-19.02...”

Con el oficio núm. DGORT/DEAF/0903/2020 del 19 de octubre de 2020, la Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el ORT manifestó lo siguiente:

“Se remite la información y/o documentación solicitada mediante la presente minuta, que integra el expediente del contrato CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, ‘Proyecto Integral a precio Alzado y Tiempo determinado, para la construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México, al tenor de lo siguiente [...]

”Respecto al punto 4, se informa que, existe omisión en la fecha real de inicio de los trabajos ya que el 5 de julio de 2019, como lo demuestran las bitácoras de obra, las fianzas y de anticipo y vicios ocultos, cabe señalar que se le informara de este asunto al Secretaría de Obras y Servicios para su corrección.”

Del análisis a la documentación e información presentada por el sujeto fiscalizado se concluye que los trabajos comprometidos en el contrato núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019 se iniciaron dos días después de la fecha pactada en el contrato, es decir, el 3 de julio de 2019, esta fecha de inicio se confirma en la cláusula segunda del convenio núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001.1-2019, formalizado el 27 de noviembre de 2019 por el contratante y el contratista.

Por lo anterior, se incumplió el artículo 51 de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, vigente durante el ejercicio de 2019, el cual dispone que “la obra pública deberá iniciarse en la fecha pactada”.

En la confronta, realizada por escrito el 4 de diciembre de 2019 conforme al “Acuerdo por el que se sustituye la modalidad de las reuniones de confrontas presenciales, derivadas de los resultados de auditoria, correspondientes a la revisión de la Cuenta Pública 2019”, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 413 del 20 de agosto de 2020, el ORT proporcionó el oficio núm. DGORT/DEAF/1049/2020 del 3 de diciembre de 2020, presentado en la misma fecha, mediante la liga electrónica <https://www.dropbox.com/request/ttzCbwDp6FVVZcelzmwu> de la plataforma habilitada para ello, el ORT informó que no cuenta con documentación adicional a la proporcionada durante la auditoría, por lo cual la observación persiste, debido a que no vigiló que se iniciaran los trabajos en la fecha pactada en el contrato.

Recomendación

ASCM-178-19-5-ORT

Es necesario que el Órgano Regulador de Transporte establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que la ejecución de los trabajos se inicie en la fecha pactada en los contratos de obra pública, conforme a la normatividad aplicable.

6. Resultado

Se verificó que las garantías cumplieran lo estipulado en el contrato y se determinó que el ORT aceptó la póliza de fianza de responsabilidad civil presentada por el contratista, sin que cumpliera lo pactado en el contrato multianual de obra pública del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, relativo al “Proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado para la construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México”.

Lo anterior, debido a que la póliza ampara el plazo de ejecución de la obra, del 3 de julio de 2019 al 31 de diciembre del 2021, sin considerar el plazo necesario para llevar a cabo la formalización del Acta de Entrega-Recepción de los trabajos, el cual es a saber de 50 días hábiles una vez concluida la vigencia del contrato, que se compone de 30 días hábiles para llevar a cabo la verificación de la debida conclusión de los trabajos y de 20 días hábiles posteriores a la verificación, para proceder a la recepción de los mismos mediante el levantamiento del acta respectiva.

En el inciso d) de la minuta de solicitud de documentación núm. EJO-2/03 del 2 de octubre de 2020, esta entidad de fiscalización solicitó al sujeto fiscalizado: “La póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros por la cantidad equivalente al 5% del monto total de su Propuesta incluyendo IVA...”.

Con el oficio núm. DGORT/DEAF/0879/2020 del 12 de octubre de 2020, la Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el ORT manifestó lo siguiente:

“Se remite la información y/o documentación solicitada mediante la presente minuta, que integra el expediente del contrato CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, ‘Proyecto Integral a precio Alzado y Tiempo determinado, para la construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México, al tenor de lo siguiente [...]

”d) Se remite, la Póliza de seguro correspondiente al 5% del monto total del contrato.”

Se analizó la documentación e información presentadas por el sujeto fiscalizado, entre otra documentación, la póliza núm. 1431230020815 con vigencia del 5 de julio de 2019 al 31 de diciembre de 2021, en la que no se considera el plazo necesario para llevar a cabo la firma del Acta de Entrega-Recepción de los trabajos, conforme a lo pactado en el contrato que nos ocupa.

Por lo anterior, se incumplió el artículo 63, último párrafo, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, vigente durante el ejercicio de 2019; y el numeral 2, primer párrafo, de la Cláusula Octava “Garantías”, del contrato multianual de obra pública a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019.

El artículo 63, último párrafo, del Reglamento de Obras Públicas del Distrito Federal, dispone: “La vigencia de la póliza y del contrato de seguro, abarcará desde el periodo de ejecución de los trabajos, hasta la recepción formal de los mismos por la dependencia, órgano desconcentrado...”.

El numeral 2, primer párrafo, de la cláusula Octava “Garantías”, del contrato multianual de obra pública de ejecución del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México Línea 1, núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, estipula: “EL CONTRATISTA’ se obliga a entregar a ‘LA CIUDAD’ dentro de los 10 (diez) días hábiles siguientes a la fecha de firma del presente Contrato, una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros por la cantidad equivalente al 5% del monto total de su Propuesta incluyendo IVA, la cual tendrá vigencia mínima del periodo de duración de los trabajo hasta la firma del Acta de Entrega-Recepción de los trabajos, de conformidad con lo establecido en el artículo 63 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal”.

En la confronta, realizada por escrito el 4 de diciembre de 2020 conforme al “Acuerdo por el que se sustituye la modalidad de las reuniones de confrontas presenciales, derivadas de los resultados de auditoria, correspondientes a la revisión de la Cuenta Pública 2019”, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 413 del 20 de agosto de 2020, el ORT proporcionó el oficio núm. DGORT/DEAF/1049/2020 del 3 de diciembre de 2020, presentado en la misma fecha, mediante la liga electrónica <https://www.dropbox.com/request/ttzCbwDp6FVVZcelzmwu>

de la plataforma habilitada para ello, el ORT informó que no cuenta con documentación adicional a la proporcionada durante la auditoría, por lo cual la observación persiste, debido a que aceptó la póliza de fianza de responsabilidad civil presentada por el contratista, sin que cumpliera lo pactado en el contrato.

Recomendación

ASCM-178-19-6-ORT

Es necesario que el Órgano Regulador de Transporte establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que las garantías que entregue el contratista cumplan la vigencia estipulada en el contrato, conforme a la normatividad aplicable.

7. Resultado

Se verificó que las bitácoras de obra se hayan llevado conforme a lo establecido en la normatividad aplicable.

Al respecto, se observó que en la bitácora del contrato multianual de obra pública del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, relativo al “Proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado para la construcción de la Línea 1 Cuauhtepc - Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México”, el ORT no inscribió las firmas de las personas que suscriben el contrato mencionado, con el objeto de vincular la responsabilidad del contrato con la validez de la bitácora; además, no realizó el asiento de una nota para establecer las características reglamentarias y de validación de su uso.

En los numerales 2 y 3 de la minuta de solicitud de documentación núm. EJO-2/06 del 13 de octubre de 2020, esta entidad de fiscalización solicitó al sujeto fiscalizado las aclaraciones siguientes:

“2. El ORT en las bitácoras de obra no inscribió las firmas de las personas que firman el contrato, con el objeto de vincular la responsabilidad del contrato con la validez de la bitácora, conforme a lo establecido en la Sección 7 ‘Bases con las que debe integrarse la bitácora de la obra, para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 62, fracciones VI, VII y VIII del reglamento’, numeral 7.2. ‘Criterios de utilización:’, inciso c).

"3. El ORT en las bitácoras de obra no realizó el asiento de una nota que estableciera las características reglamentarias y de validación de su uso, conforme a lo establecido en la Sección 7 Bases con las que debe integrarse la bitácora de la obra, para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 62, fracciones VI, VII y VIII del reglamento', numeral 7.3. 'Criterios de aplicación de la bitácora:', incisos a), b), c), d) y e)."

Con el oficio núm. DGORT/DEAF/0903/2020 del 19 de octubre de 2020, la Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el ORT manifestó siguiente:

"Se remite la información y/o documentación solicitada mediante la presente minuta, que integra el expediente del contrato CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, 'Proyecto Integral a precio Alzado y Tiempo determinado, para la construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México, al tenor de lo siguiente [...]"

"2. Se informa que, no se incluyeron las firmas por omisión, sin embargo, se informará a la SOBSE con objeto de subsanar esta situación.

"*Idem* al punto 2, respecto a la nota."

Derivado de la respuesta del sujeto fiscalizado se concluye que el resultado persiste, por lo cual se incumplió el artículo 61, fracción VIII, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas de Distrito Federal; la sección 7, numerales 7.2, inciso c), 7.3 y 7.3.1; de las Políticas Administrativas Bases y Lineamientos en materia de Obra Pública vigentes durante el ejercicio de 2019; y el primero y último párrafos de la cláusula Primera "Objeto del Contrato", del contrato multianual de obra pública a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019.

El Artículo 61, fracción VIII, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas de Distrito Federal, dispone: "Vigilar que la bitácora se lleve conforme las Políticas Administrativas, Bases y Lineamientos en materia de Obra Pública y demás normativa aplicable".

La sección 7, numerales 7.2, inciso c), 7.3 y 7.3.1, incisos a), b), c) y d), de las Políticas Administrativas Bases y Lineamientos en materia de Obra Pública, dispone lo siguiente:

“7.2. Criterios de utilización:

”c) También se inscribirán las firmas de las personas que firman el contrato, con el objeto de vincular la responsabilidad del contrato con la validez de la bitácora [...]

”7.3. Criterios de aplicación de la bitácora:

”7.3.1. Después de la nota de apertura, debe realizarse el asiento de una nota que establezca las características reglamentarias y de validación de su uso como son:

”a) Horario en que se tendrá disponible la bitácora para asiento, consulta y retiro de notas.

”b) Definir el plazo a partir de un asiento de nota en la bitácora, en que estará disponible para firma de los interesados y opción para cuando vencido el plazo no se haya firmado por alguno y hecho ver sus desacuerdos [...]

”c) Definir el plazo para el retiro de las copias que a cada quien corresponda y en caso de no ser retiradas, lo que procede, o la forma para custodia del original y criterio para el envío de copias a las oficinas de los interesados”.

El primero y últimos párrafos de la cláusula primera “Objeto del contrato”, del contrato multianual de obra pública de ejecución del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México Línea 1, núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, estipula lo siguiente:

“‘LA CIUDAD’ encomienda a ‘EL CONTRATISTA’ la realización del [...] este se realizará a obra alzada hasta su total terminación y transferencia tecnológica al Gobierno de la Ciudad de México, acatando para ello lo establecido por los diversos ordenamientos normas y anexos señalados en las declaraciones del presente contrato, mismos que se tienen por reproducidos como parte integrante del mismo, así como la bitácora de la obra, los que vinculan a las partes en sus derechos y obligaciones [...]

”Para cada una de las actividades principales ‘LAS PARTES’ deberán abrir los libros de Bitácora correspondientes, mismos que deberán estar conforme a lo dispuesto en las Políticas Administrativas, Bases y Lineamientos en materia de Obra Pública y que estarán a cargo y bajo la responsabilidad del Residente de supervisión que designe ‘LA CIUDAD’.”

En la confronta, realizada por escrito el 4 de diciembre de 2020 conforme al “Acuerdo por el que se sustituye la modalidad de las reuniones de confrontas presenciales, derivadas de los resultados de auditoría, correspondientes a la revisión de la Cuenta Pública 2019”, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 413 del 20 de agosto de 2020, el ORT proporcionó el oficio núm. DGORT/DEAF/1049/2020 del 3 de diciembre de 2020, presentado en la misma fecha, mediante la liga electrónica <https://www.dropbox.com/request/ttzCbWdp6FVVZcelzmu> de la plataforma habilitada para ello, el ORT informó que no cuenta con documentación adicional a la proporcionada durante la auditoría, por lo cual la observación persiste, ya que en la bitácora de obra no inscribió las firmas de las personas que suscriben el contrato mencionado.

En el informe de la auditoría ASCM/186/18 practicada al ORT, el resultado núm. 7, recomendación ASCM-186-18-8-ORT, se considera el mecanismo para garantizar que, al llevar a cabo el uso de la bitácora de obra, se atiendan los criterios de utilización establecidos en la Políticas Administrativas, Bases y Lineamientos en materia de Obra Pública, conforme a la normatividad aplicable. Por lo que se dará tratamiento a dicha circunstancia como parte del seguimiento de la recomendación citada.

Recomendación

ASCM-178-19-7-ORT

Es necesario que el Órgano Regulador de Transporte establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que la bitácora de obra se lleve conforme a los criterios de aplicación establecidos en la Políticas Administrativas, Bases y Lineamientos en materia de Obra Pública y demás normatividad aplicable.

8. Resultado

Se verificó que se cumpliera lo estipulado en el contrato en relación con la designación del superintendente.

El ORT permitió que el superintendente designado por el contratista no contara con un poder notarial en el que se especificara que cuenta con poder amplio y suficiente para tomar decisiones en todo lo relativo al contrato multianual de obra pública del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019,

relativo al “Proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado para la construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México”, dicho poder notarial se pactó en el mismo.

En el inciso b) de la minuta de solicitud de documentación núm. EJO-2/03 del 2 de octubre de 2020, esta entidad de fiscalización solicitó al sujeto fiscalizado lo siguiente: “El poder notarial en el que se especifique que el superintendente, designado por ‘El Contratista’ cuenta con poder amplio y suficiente para tomar decisiones en todo lo relativo al contrato...”.

Con el oficio núm. DGORT/DEAF/0879/2020 del 12 de octubre de 2020, la Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el ORT manifestó lo siguiente:

“Se remite la información y/o documentación solicitada mediante la presente minuta, que integra el expediente del contrato CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, ‘Proyecto Integral a Precio Alzado y Tiempo Determinado, para la Construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México’, al tenor de lo siguiente:

”b) Se remite, el oficio de Designación del Superintendente [...] designado por el contratista, el cual es suficiente para especificar que este, cuenta con poder amplio y suficiente para la toma de decisiones en todo lo relativo al contrato.”

Del análisis a la documentación e información presentada por el sujeto fiscalizado, se concluye que el ORT permitió que el superintendente designado por el contratista no contara con un poder notarial en el que se especificara que tiene poder amplio y suficiente para tomar decisiones en todo lo relativo al contrato, pese a que dicho poder se pactó en la cláusula sexta, donde además se acordó que se tenían que señalar en la bitácora de obra los datos del poder notarial correspondiente; aun cuando el sujeto fiscalizado argumentó que es suficiente con el escrito del contratista mediante el que designa al superintendente, donde refiere que éste cuenta con poder amplio y suficiente para la toma de decisiones en todo lo relativo al contrato, ya que dicho escrito dista de un poder notarial.

Por lo anterior, se incumplió la cláusula Sexta, “Representantes de las partes en la obra pública”, del contrato multianual de obra pública de ejecución del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, que establece:

“El CONTRATISTA’ se obliga a establecer anticipadamente a la iniciación de los trabajos, en el sitio de realización de los mismos, un representante permanente que fungirá como su superintendente, el cual deberá tener poder amplio y suficiente para tomar decisiones en todo lo relativo al cumplimiento de este contrato, debiendo señalar, en la bitácora de obra los datos del poder notarial correspondiente...”.

En la confronta, realizada por escrito el 4 de diciembre de 2020 conforme al “Acuerdo por el que se sustituye la modalidad de las reuniones de confrontas presenciales, derivadas de los resultados de auditoría, correspondientes a la revisión de la Cuenta Pública 2019”, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 413 del 20 de agosto de 2020, el ORT proporcionó el oficio núm. DGORT/DEAF/1049/2020 del 3 de diciembre de 2020, presentado en la misma fecha, mediante la liga electrónica <https://www.dropbox.com/request/ttzCbwDp6FVVZcelzmuw> de la plataforma habilitada para ello, el ORT informó que no cuenta con documentación adicional a la proporcionada durante la auditoría, por lo cual la observación persiste, debido a que permitió que el superintendente designado por el contratista no contara con un poder notarial en el que se especificara que cuenta con poder amplio y suficiente para tomar decisiones en todo lo relativo al contrato.

Recomendación

ASCM-178-19-8-ORT

Es necesario que el Órgano Regulador de Transporte establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que, en la designación del representante permanente del contratista que fungirá como superintendente, se cumpla lo establecido en las cláusulas pactadas en el contrato.

9. Resultado

Se verificó que las ministraciones presentadas por el contratista se autorizaran para el pago, de acuerdo con lo establecido en la normatividad y lo pactado en el contrato.

El ORT no autorizó para el pago las ministraciones presentadas por el contratista en el contrato multianual de obra pública de ejecución del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, relativo al “Proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado para la construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México”, correspondientes a

los meses de julio, agosto, septiembre, octubre y noviembre, todas de 2019. Cabe señalar que en el contrato se estipuló que las ministraciones serían pagadas respetando períodos mensuales y fechas de corte, conforme a lo establecido en la normatividad aplicable, el cual corresponde al último día de cada mes. Al respecto, la contratista presentó las ministraciones de acuerdo con lo registrado en la bitácora de obra, como se describe a continuación:

Número de ministración	Número de nota de bitácora	Período	Fechas		
			Presentación	Revisión	Conciliación y autorización
1	1.L1.05-VIII-2019-20	Del 5/VII/19 al 31/VII/19	5/VIII/19	12/VIII/19	14/VIII/19
2	1.L1.05-IX-2019-32	Del 1o./VIII/19 al 31/VIII/19	5/IX/19	12/IX/19	17/IX/19
3	1.L1.05-X-2019-43	Del 1o./IX/19 al 30/IX/19	4/X/19	11/X/19	15/X/19
4	1.L1.06-XI-2019-46	Del 1o./X/19 al 31/X/2019	6/XI/19	13/XI/19	15/XI/19
5	1.L1.05-XII-2019-59	Del 1o./XI/19 al 30/XI/19	5/XII/19	12/XII/19	16/XII/19

FUENTE: Tabla de elaboración propia, bitácora de obra del contrato multianual de obra pública del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, libro uno de la actividad principal proyecto ejecutivo.

En el inciso c) de la minuta de solicitud de documentación núm. EJO-2/03 del 2 de octubre de 2020, esta entidad de fiscalización solicitó al sujeto fiscalizado: “c) Las ministraciones correspondientes a los meses de julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre; todas del año de 2019, que debió presentar la contratista en función de avances del programa general de actividades acompañadas de la documentación que acredite la procedencia de su pago; así como previa verificación de avance de las actividades, la aprobación y autorización de dichas ministraciones de los residentes de supervisión y de obra respectivamente, y además el pago de dichas ministraciones en los términos establecidos en la normatividad aplicable”.

Con el oficio núm. DGORT/DEAF/0879/2020 del 12 de octubre de 2020, la Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el ORT manifestó lo siguiente:

“Se remite la información y/o documentación solicitada mediante la presente minuta, que integra el expediente del contrato CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, ‘Proyecto Integral a Precio Alzado y Tiempo Determinado, para la Construcción de la Línea 1 Cuauhtepc-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México, al tenor de lo siguiente:

”c) Se remite, oficios de las diferentes Direcciones de la Secretaría de Obras y Servicios involucradas en la Construcción de la Línea 1 del Cablebús, especificando que durante 2019 no se generaron ministraciones.”

Del análisis a la documentación e información proporcionada por el sujeto fiscalizado, se concluye que no proporcionó evidencia de que la DGSTPC del ORT autorizara para el pago las ministraciones presentadas por la contratista, correspondientes a julio, agosto, septiembre, octubre y noviembre, conforme al procedimiento establecido en la normatividad aplicable.

Por tanto, se incumplió lo establecido en los artículos 52, primero, segundo y tercer párrafos, de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal; y 59, primer párrafo, fracciones I y II, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, vigentes durante el ejercicio de 2019; y lo estipulado en la cláusula Séptima “Forma de pago”, del contrato en cuestión.

El artículo 52, primero, segundo y tercer párrafos, de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, dispone lo siguiente:

“Las [...] ministraciones de avances de trabajos realizados, o bien de actividades o subactividades terminadas en el supuesto de los contratos a precio alzado, se presentarán por el contratista a la [...] órgano desconcentrado [...] por periodos máximos mensuales, acompañadas de la documentación que acredite la procedencia de su pago [...]

”Las [...] ministraciones para el supuesto de los contratos a precio alzado deberán iniciarse para su pago por parte de [...] órgano desconcentrado, [...], bajo su responsabilidad, dentro de un plazo no mayor de veinte días hábiles, contados a partir de la fecha en que las hubiere autorizado la residencia de la obra pública de que se trate.

”Las diferencias técnicas o numéricas surgidas en la revisión de una estimación, no resueltas, se incorporarán una vez conciliadas en el periodo de la estimación siguiente o siguientes, haciendo referencia al periodo de su ejecución. Entre tanto, quedará pendiente el pago de los valores en proceso de conciliación.”

El artículo 59, primer párrafo, fracciones I y II, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, establece lo siguiente:

“Las estimaciones se deberán formular con una periodicidad no mayor de un mes y comprenderán los trabajos realizados en el periodo hasta la fecha de corte que fije la Administración Pública, para tal efecto:

"I. El contratista deberá entregar a la residencia de supervisión sea externa o interna, la estimación acompañada de la documentación de soporte correspondiente dentro de los cuatro días hábiles siguientes a la fecha de corte; dicha residencia de supervisión dentro de los cinco días hábiles siguientes deberá revisar, y en su caso, aprobar la estimación, y;

"II. En el supuesto de que surjan diferencias técnicas o numéricas, las partes tendrán dos días hábiles contados a partir del vencimiento del plazo señalado para la revisión, el que servirá para conciliar dichas diferencias, y en su caso, firmar la estimación correspondiente y pasarla a la residencia de obra de la Administración Pública para su autorización e incorporación al proceso de pago. De no ser posible conciliar todas las diferencias en dicho plazo, las no conciliadas serán eliminadas de la estimación presentada, corregirse ésta, aprobarse y autorizarse..."

La cláusula Séptima "Forma de pago", del contrato multianual de obra pública a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, estipula lo siguiente:

"Los trabajos objeto de este contrato, comprendidos en el Programa General de Actividades por Partida, se pagarán a precio alzado por ministraciones en función de avances conforme al mismo y de conformidad con lo establecido en la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, Reglamento de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, Código Fiscal de la Ciudad de México y a las Políticas Administrativas, Bases y Lineamientos en materia de Obra Pública.

"LAS PARTES' convienen que los trabajos objeto del presente contrato, se paguen mediante la formulación de ministraciones en periodos máximos mensuales, las que serán presentadas por 'EL CONTRATISTA', acompañadas de la documentación que acredite la procedencia de su pago, al Residente de la Supervisión para su aprobación a más tardar dentro de los (cuatro) días hábiles siguientes a las fechas de corte que será el último día de cada mes; dicho Residente de Supervisión dentro de los 5 (cinco) días hábiles siguientes al último día de cada mes deberá revisar, y en su caso, recabar la autorización del Residente de la Obra de 'LA CIUDAD', según lo establecido en los artículos 50 y 52 de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal y 59 de su Reglamento.

"En el supuesto de que surjan diferencias técnicas o numéricas, las partes tendrán 2 (dos) días hábiles contados a partir del vencimiento del plazo señalado para la revisión, el que

servirá para conciliar dichas diferencias, de no ser conciliadas y autorizadas dentro de dicho plazo, éstas se resolverán e incorporarán en la siguiente ministración, señalando como inicio de los veinte días para el pago, la fecha de presentación de la documentación corregida, la cual deberá anotarse en la Hoja de Control de trámite de pago de las ministraciones.”

En la confronta, realizada por escrito el 4 de diciembre de 2020 conforme al “Acuerdo por el que se sustituye la modalidad de las reuniones de confrontas presenciales, derivadas de los resultados de auditoría, correspondientes a la revisión de la Cuenta Pública 2019”, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 413 del 20 de agosto de 2020, el ORT proporcionó el oficio núm. DGORT/DEAF/1049/2020 del 3 de diciembre de 2020, presentado en la misma fecha, mediante la liga electrónica <https://www.dropbox.com/request/ttzCbWdp6FVVZcelzmuw> de la plataforma habilitada para ello, el ORT informó que no cuenta con documentación adicional a la proporcionada durante la auditoría, por lo cual la observación persiste, debido a que no autorizó para el pago las ministraciones presentadas por el contratista.

Recomendación

ASCM-178-19-9-ORT

Es necesario que el Órgano Regulador de Transporte establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que las estimaciones presentadas por el contratista al residente de obra sean autorizadas para pago en los términos previstos, conforme a lo pactado en los contratos y en la normatividad aplicable.

10. Resultado

Se verificó que para la ejecución de los trabajos se cumpliera la normatividad relacionada con los Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano.

En el contrato de obra pública del proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, relativo al “Proyecto integral a precio alzado y tiempo determinado para la construcción de la Línea 1 Cuauhtépec-Indios Verdes, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México”, solicitó al contratista que las estaciones “Instituto Politécnico Nacional”, la cual por reubicación cambió su denominación a “Ticomán”; “Campos Revolución”, que cambió su denominación a “Campos de Madero” y “Cuauhtépec”,

se proyectaran y construyeran en predios con zonificación de uso de suelo que no permite la construcción de estaciones de transporte público.

Cabe señalar que las zonificaciones que permiten la construcción de terminales y estaciones de autotransporte urbano son: Equipamiento (E); Industria (I) o Habitacional Mixto (HM), de acuerdo con lo dispuesto en el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano, vigente para la demarcación, hoy Alcaldía Gustavo A. Madero.

Al respecto, el sujeto fiscalizado solicitó al contratista considerar en el proyecto las estaciones “Campos Revolución”, la cual cambió de nombre a “Campos de Madero” y “Tlalpexco”, que posteriormente autorizó su construcción en predios que se ubican en zonas con uso de suelo en los que no está permitido construir terminales y estaciones de autotransporte urbano.

Asimismo, durante la ejecución de los trabajos para la elaboración del proyecto ejecutivo, mediante la nota de bitácora núm. 16 del 31 de julio de 2019 del libro 1 de la Actividad “Proyecto Ejecutivo”, el ORT solicitó al contratista reubicar la estación “Instituto Politécnico Nacional”. En atención a dicha petición, el contratista propuso su reubicación, a la cual se cambió el nombre por “Ticomán”, ubicada en Av. Ticomán esquina calle 1857, Colonia La Purísima Ticomán, sin observar que el uso de suelo para dicho predio es Habitacional con Comercio (HC); no obstante, el uso de suelo para estaciones de transporte público no está permitido.

La ubicación de las estaciones referidas y el uso de suelo permitido, se obtuvo del expediente proporcionado por el ORT, de acuerdo con lo siguiente:

Estación	Ubicación	Uso de suelo permitido
“Ticomán”	Calzada Ticomán, esquina con calle 1857 (se ubica en tres predios ubicados en Ticomán y calle 1857).	Habitacional con comercio en planta baja, tres niveles y 20% de área libre.
“Campos Revolución” (“Campos de Madero”)	Emiliano Zapata s/n, entre Av. Emiliano Zapata y calle Río Rivera, Colonia Zona Escolar Oriente, C.P. 07239, Ciudad de México.	Espacios abiertos.
“Cuauhtepc”	Avenida Juventino Rosas #43, entre calles Apango y 1ra Cerrada de Juventino Rosas, Colonia Cuauhtepc Barrio Alto, Alcaldía Gustavo A. Madero, C.P. 07100, Ciudad de México (Se ubica en cuatro predios).	Centro de Barrio, tres niveles, 30% de área libre.

FUENTE: Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Gustavo A. Madero, publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* núm. 903, Tomo II, del 12 de agosto de 2010 y el expediente proporcionado por el ORT.

Durante la visita de verificación física realizada el 14 de octubre de 2020 a los sitios donde se construyen las estaciones referidas, llevada a cabo por personal comisionado por la ASCM y la servidora pública del ORT, designada para proporcionar información y las facilidades necesarias para el desarrollo de la auditoría, mediante el oficio núm. DGORT/205/2020 del 18 de junio de 2020, quien se hizo acompañar por el servidor público de la SOBSE, del que señaló es el actual residente de obra del contrato que nos ocupa, se verificó la ubicación de las estaciones mencionadas, lo cual se asentó en la minuta núm. RT-8/01.

En el numeral 2 de la minuta de solicitud de documentación núm. EJO-2/07 del 16 de octubre de 2020, esta entidad de fiscalización solicitó al sujeto fiscalizado la aclaración siguiente:

“En la visita de verificación física se observó lo siguiente:

”a) La estación Ticomán, en el anteproyecto se consideró en el estacionamiento del Instituto Politécnico Nacional, se reubicó en tres predios ubicados en Calzada Ticomán esquina con calle 1857.

”b) La estación Campos Revolución se construyó en un predio que contenía campo deportivo.

”c) La Estación Cuauhtepac se construyó en predios que tenían como uso habitacional con comercio.

”Por lo anterior, se solicita la autorización ante la autoridad responsable del cambio de uso de suelo, que le permita al ORT la construcción de las estaciones Ticomán, Campos Revolución (Campos de Madero) y Cuauhtepac.”

Con el oficio núm. DGORT/DEAF/0909/2020 del 21 de octubre de 2020, la Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el ORT manifestó lo siguiente:

“En referencia al numeral 2, se hace del conocimiento que derivado del ‘Decreto por el cual se modifica el diverso por el que se deja sin efectos el diverso por el que se crea la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal y se transfieren atribuciones y recursos que se indican, a la Secretaría de Obras y Servicios’, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* en fecha 31 de diciembre de 2019, en el cual se reservan las atribuciones referentes a la liberación del derecho de vía al Órgano Regulador de Transporte, según lo establece el Apartado Quinto que a la Letra Indica:

”QUINTO.- El Órgano Regulador de Transporte, se reserva la realización del Proceso de Liberación del Derecho de Vía, la gestión del pago a los propietarios o poseedores de los inmuebles; la asignación de los predios mediante Acta Entrega-Recepción, hasta que se encuentre en operación en servicio’.

”Cabe mencionar que, de acuerdo con el TRANSITORIO SEGUNDO, el Decreto referido entró en vigor al día siguiente de su publicación en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*.

”Finalmente se indica que, en el ejercicio fiscal de 2019, no se adquirió predio alguno, por lo que, en fecha actual, se están realizando las gestiones necesarias para realizar el cambio de uso de suelo de los predios habitacionales, del campo deportivo y del uso mixto referido en el inciso c), para que tengan el Uso de Equipamiento Urbano, de acuerdo con la normatividad vigente en materia urbana...”

Del análisis a la documentación e información proporcionada por el sujeto fiscalizado, se concluye que solicitó que la estación “Ticomán”, que por indicaciones del ORT fue reubicada, sustituyó a la estación “Instituto Politécnico Nacional”; “Campos Revolución”, que cambió de nombre a “Campos de Madero”; y “Tlalpexco”, se proyectarán en el ejercicio de 2019, y posteriormente autorizó el proyecto ejecutivo, y se inició su construcción en el ejercicio de 2020, en predios donde el uso del suelo para estaciones de transporte público está prohibido.

Por tanto, se incumplieron los artículos 16, fracción IV; y 59 de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal; 9, último párrafo, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal; 11 de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal; y 27 del Reglamento de Construcciones del Distrito Federal, vigentes durante 2019, en relación con la cláusula Décima Segunda “Responsabilidades de EL CONTRATISTA”, párrafo tercero, del contrato multianual de obra pública a precio alzado y tiempo determinado núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019.

El artículo 16, fracción IV, de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, establece lo siguiente:

“En la planeación de la obra pública, incluyendo las obras concesionadas cuando éstas han pasado a poder de la Administración Pública del Distrito Federal, las dependencias, órganos desconcentrados, delegaciones y entidades deberán sujetarse a los objetivos y prioridades de: [...]

”IV. Los Programas Delegacionales y Parciales de Desarrollo Urbano.”

El artículo 9, último párrafo, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, dispone lo siguiente:

“Para la planeación a que se hace referencia, se deberá tener en consideración que la obra pública que se pretende ejecutar sea congruente con los Programas de Desarrollo Vigentes.”

El artículo 59 de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, dispone: “El contratista será el único responsable de la ejecución de los trabajos en los términos del contrato respectivo, y deberá sujetarse a todos los reglamentos, normas técnicas y ordenamientos de las autoridades competentes en materia de construcción, seguridad y uso de la vía pública...”.

El artículo 11 de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, indica: “Las inscripciones contenidas en el Registro de Planes y Programas de Desarrollo Urbano son obligatorias para autoridades y particulares y sólo podrán ser modificadas por determinación de las autoridades competentes para autorizar modificaciones a los programas y aquellos actos o programas incidan que en el territorio del Distrito Federal”.

El artículo 27 del Reglamento de Construcciones del Distrito Federal, dispone: “La Administración hará constar en los permisos, [...] y certificados que expida, las restricciones para la construcción o para el uso de suelo de los bienes inmuebles, ya sea en forma general, en los conjuntos que indica la Ley y en lugares o en predios específicos que establecen los Programas General, Delegacionales y/o Parciales que correspondan. Los propietarios o poseedores de los inmuebles, tanto públicos como privados, deben respetar las restricciones establecidas”.

El párrafo tercero de la Cláusula Décima Segunda “Responsabilidades de ‘EL CONTRATISTA’”, del contrato núm. CGORT-CABLEBUS-AD-001-2019, estipula: “‘EL CONTRATISTA’ se obliga a cumplir con las disposiciones de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, el Reglamento de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, las Políticas Administrativas, Bases y Lineamientos en Materia de Obra Pública, Normas Técnicas en Materia de Construcción, el Código Fiscal de la Ciudad de México, el Reglamento de Construcciones del Distrito Federal y demás normatividad aplicable en la materia”.

En la confronta, realizada por escrito el 4 de diciembre de 2020 conforme al “Acuerdo por el que se sustituye la modalidad de las reuniones de confrontas presenciales,

derivadas de los resultados de auditoría, correspondientes a la revisión de la Cuenta Pública 2019”, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 413 del 20 de agosto de 2020, el ORT proporcionó el oficio núm. DGORT/DEAF/1049/2020 del 3 de diciembre de 2020, presentado en la misma fecha, mediante la liga electrónica <https://www.dropbox.com/request/ttzCbWdp6FVVZcelzmu> de la plataforma habilitada para ello, el ORT informó que no cuenta con documentación adicional a la proporcionada durante la auditoría, por lo cual la observación persiste, debido solicitó al contratista que se proyectaran y construyeran tres estaciones en predios con zonificación de uso de suelo que no permite la construcción de estaciones de transporte público.

Recomendación

ASCM-178-19-10-ORT

Es necesario que el Órgano Regulador de Transporte, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que, al proyectar y construir las obras públicas, estas se sujeten a lo establecido en los Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano, conforme a la normatividad aplicable.

Recomendación General

ASCM-178-19-11-ORT

Es conveniente que el Órgano Regulador de Transporte, informe al Órgano Interno de Control sobre de las recomendaciones contenidas en los resultados núms. 1 al 10 del presente informe, a efecto de que, en el ámbito de su competencia, dé seguimiento a ellas hasta su solventación y atención, respectivamente, e informe a la Auditoría Superior de la Ciudad de México.

RESUMEN DE OBSERVACIONES Y ACCIONES

Se determinaron 10 resultados, los cuales generaron 12 observaciones, las cuales corresponden a 11 recomendaciones.

La información del presente apartado refleja los resultados derivados de la auditoría que hasta el momento se han detectado por la práctica de pruebas y procedimientos de auditoría; sin embargo, podrían sumarse observaciones y acciones adicionales producto de los

procesos institucionales, de la recepción de denuncias y del ejercicio de las funciones de investigación y sustanciación a cargo de esta entidad de fiscalización superior.

JUSTIFICACIONES Y ACLARACIONES

El sujeto fiscalizado no proporcionó documentación ni información para aclarar o justificar los resultados y observaciones incorporados por la Auditoría Superior de la Ciudad de México en el Informe de Resultados de Auditoría para Confronta que se indican en el presente Informe Individual, que forma parte del Informe General Ejecutivo del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública de la Ciudad de México, por lo que los resultados núms. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 se consideran no solventados.

DICTAMEN

La auditoría se realizó con base en las guías de auditoría, manuales, reglas y lineamientos de la Auditoría Superior de la Ciudad de México; las Normas Profesionales del Sistema de Fiscalización; las Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores, emitidas por la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores; y demás disposiciones de orden e interés públicos aplicables a la práctica de la auditoría.

Este dictamen se emite el 14 de enero de 2021, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría, la cual se practicó sobre la información proporcionada por el sujeto fiscalizado, que es responsable de su veracidad. Con base en los resultados obtenidos en la auditoría, cuyo objetivo fue “revisar algunos de los procesos que intervinieron en las obras públicas y en los servicios relacionados con las mismas, seleccionados y contratados por el Órgano Regulador de Transporte en el ejercicio 2019, con cargo al capítulo 6000 “Inversión Pública”, concepto 6100 “Obra Pública en Bienes de Dominio Público”, finalidad 3 “Desarrollo Económico”, función 5 “Transporte”, para verificar que se hayan ajustado a lo dispuesto en la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, su Reglamento y demás normatividad aplicable”; y específicamente respecto de la muestra revisada que se establece en el apartado relativo al alcance y determinación de la muestra, se concluye que, en términos generales, el sujeto fiscalizado cumplió parcialmente las disposiciones legales y normativas aplicables en materia de obra pública.

PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS A CARGO DE REALIZAR LA AUDITORÍA

En cumplimiento del artículo 36, párrafo decimotercero, de la Ley de Fiscalización Superior de la Ciudad de México, se enlistan los nombres y cargos de las personas servidoras públicas de la Auditoría Superior de la Ciudad de México involucradas en la realización de la auditoría:

Persona servidora pública	Cargo
Fase de Planeación	
Ing. Arq. María Martha Zavala Galina	Directora General de Auditoría Especializada "B"
Ing. Arq. Gabriel Trinidad Mendoza Carrasco	Subdirector de Área
Ing. Arq. Alfredo López Cruz	Auditor Fiscalizador "C"
Ing. Cayetano Aguilar Morán	Auditor Fiscalizador "C"
Fase de ejecución	
Ing. Arq. María Martha Zavala Galina	Directora General de Auditoría Especializada "B"
Ing. José de Jesús Rivera Lorenzana	Director de Área
Ing. Arq. Gabriel Trinidad Mendoza Carrasco	Subdirector de Área
Ing. Arq. Alfredo López Cruz	Auditor Fiscalizador "C"
Ing. Cayetano Aguilar Morán	Auditor Fiscalizador "C"
Fase de Elaboración de Informes	
Ing. Arq. María Martha Zavala Galina	Directora General de Auditoría Especializada "B"
Ing. José de Jesús Rivera Lorenzana	Director de Área
Ing. Arq. Gabriel Trinidad Mendoza Carrasco	Subdirector de Área
Ing. Arq. Alfredo López Cruz	Auditor Fiscalizador "C"
Ing. Cayetano Aguilar Morán	Auditor Fiscalizador "C"