

**Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.**

**Proyectos Ejecutivos del Edificio Terminal de Pasajeros, Vialidades de Acceso, Estacionamientos, Torre de Control, Centros de Control de Operaciones, Pistas, Rodajes, Plataformas, Ayudas a la Navegación y Otras Instalaciones del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México**

Auditoría De Cumplimiento a Inversiones Físicas: 2018-2-09KDH-22-0422-2019

422-DE

***Criterios de Selección***

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios establecidos por la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2018 considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF.

***Objetivo***

Fiscalizar y verificar la gestión financiera de los recursos federales canalizados al proyecto a fin de comprobar que las inversiones físicas se presupuestaron, ejecutaron y pagaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables.

**Consideraciones para el seguimiento**

Los resultados, observaciones y acciones contenidos en el presente informe individual de auditoría se comunicarán a la entidad fiscalizada, en términos de los artículos 79 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 39 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, para que en un plazo de 30 días hábiles presente la información y realice las consideraciones que estime pertinentes.

En tal virtud, las recomendaciones y acciones que se presentan en este informe individual de auditoría se encuentran sujetas al proceso de seguimiento, por lo que en razón de la información y consideraciones que en su caso proporcione la entidad fiscalizada, podrán confirmarse, solventarse, aclararse o modificarse.

***Alcance***

	<b>EGRESOS</b>
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	1,638,353.8
Muestra Auditada	1,596,540.1
Representatividad de la Muestra	97.4%

De los 86 conceptos que comprendieron la ejecución de los proyectos ejecutivos del Edificio Terminal de Pasajeros, Vialidades de Acceso, Estacionamientos, Torre de Control, Centros de Control de Operaciones, Pistas, Rodajes, Plataformas, Ayudas a la Navegación y Otras Instalaciones por un monto de 1,638,353.8 miles de pesos, se seleccionó para revisión una muestra de 72 conceptos por un importe de 1,596,540.1 miles de pesos, que representó el 97.4% del total erogado en el año en estudio, por ser los más representativos en monto, volumen y calidad, como se detalla en la tabla siguiente.

Número de contrato	CONCEPTOS REVISADOS (Miles de pesos y porcentajes)				Alcance de la revisión (%)
	Conceptos		Importe		
	Ejecutados	Seleccionados	Ejercido	Seleccionado	
AD/01/CTO.MTO./2014	26	24	1,442,045.0 *	1,439,666.8	99.8
ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015	60	48	196,308.8**	156,873.3	79.9
<b>Totales</b>	<b>86</b>	<b>72</b>	<b>1,638,353.8</b>	<b>1,596,540.1</b>	<b>97.4</b>

FUENTE: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., direcciones corporativas de Infraestructura, Jurídica y de Administración y Gestión Inmobiliaria, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados y en la información y documentación proporcionados por la entidad fiscalizada.

\* Cabe aclarar que este monto incluye el monto ejercido en 2018 de 1,229,576.7 miles de pesos, más 128,698.7 miles de pesos de ajuste de costos, y 83,769.6 miles de pesos de los pagos parciales realizados durante los ejercicios de 2015 a 2017, en virtud de que éstos forman parte del pago del producto final (entregable) en 2018, que es cuando se materializó el daño.

\*\* Cabe aclarar que este monto incluye el monto ejercido en 2018 de 127,140.6 miles de pesos y 69,168.2 miles de pesos de los pagos parciales realizados durante los ejercicios de 2015 a 2017, en virtud de que éstos forman parte del pago del producto final (entregable) en 2018, que es cuando se materializó el daño.

### **Antecedentes**

En el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2018 para el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) se aprobaron 5,500,000 miles de pesos, los cuales fueron transferidos a la partida de gasto 46101 "Aportaciones de Fideicomisos Públicos", en particular al "Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México". Es importante mencionar que además de los recursos presupuestales, en el Fideicomiso mencionado existen recursos disponibles de otras fuentes de financiamiento.

El proyecto del NAICM tenía por objeto construir dos terminales aéreas, seis pistas de operación simultánea y calles de rodaje, estacionamientos, torre de control de tráfico aéreo, centro de operaciones regionales, centro intermodal de transporte terrestre y vialidades de acceso; y de acuerdo con su plan maestro se dividió en cuatro fases: en la fase 1, que concluiría en 2020, se construiría el edificio terminal de pasajeros, la torre de control de tráfico aéreo, el centro de operaciones regionales, estacionamientos, el centro intermodal de transporte terrestre, vialidades de acceso, tres pistas de operación simultánea (2, 3 y 6) y calles de rodaje; en la fase 2, prevista para concluirse en 2030, la pista 4 y calles de rodaje; en

la fase 3, que finalizaría en 2040, la pista 1 y calles de rodaje, así como la terminal 2 y vialidades de acceso; y en la fase 4, que concluiría en 2060, la pista 5 y calles de rodaje.

Con ese propósito, y como parte de la fase 1, se llevan a cabo servicios relacionados con las obras públicas, entre los que se encuentran los servicios de diseño y arquitectura consistentes, en forma enunciativa más no limitativa, en la elaboración de los proyectos ejecutivos (diseño arquitectónico e ingeniería de detalle) que permitan la construcción del edificio terminal de pasajeros, vialidades de acceso y estacionamientos, la torre de control de tráfico aéreo y el centro de control de operaciones; así como los servicios diseño de las pistas 2, 3 y 6, calles de rodaje, plataformas y ayudas a la navegación del NAICM.

Para los efectos de la fiscalización de los recursos federales ejercidos en el proyecto mencionado en 2018, se revisaron dos contratos de servicios relacionados con las obras públicas, los cuales se describen a continuación:

CONTRATOS Y CONVENIOS REVISADOS

(Miles de pesos y días naturales)

Número, tipo, objeto del contrato / convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
AD/01/CTO.MTO./2014, contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado. /AD.  Servicios de diseño y arquitectura consistentes, en forma enunciativa mas no limitativa, en la elaboración de los proyectos ejecutivos (diseño arquitectónico e ingeniería de detalle) que permitan la construcción del "edificio terminal de pasajeros, vialidades de acceso y estacionamientos" y "torre de control y centros de control de operaciones" del "NAICM", así como el acompañamiento arquitectónico.	01/12/14	FP-FREE, S. de R.L. de C.V., en su carácter de representante común del consorcio; Servicios Smart FREE a tu Nivel, S.A. de C.V. y Foster + Partners Limited.	1,841,753.1	01/12/14-29/11/18 1,460 d.n.
Convenio para modificar las cláusulas cuarta, décimo segunda y trigésimo cuarta del contrato.	23/12/14			
Convenio modificatorio de ampliación del monto y del plazo.	08/03/16		434,297.5 (23.6%)	30/11/18-01/05/19 153 d.n. (10.5%)
Convenio para modificar el concepto de acompañamiento arquitectónico con un periodo de realización del 31/08/16 al 31/01/17 (154 d.n.).*	31/08/16			
Convenio modificatorio de ampliación del monto.	02/03/17		416,313.9 (22.6%)	
Convenio modificatorio de ampliación del monto.	21/09/17		565,569.4 (30.7%)	
Convenio modificatorio de ampliación del monto.	16/04/18		63,724.2 (3.5%)	
Convenio modificatorio de ampliación del monto.	03/09/18		659,195.2 (35.8%)	
Convenio modificatorio de ampliación del monto.	18/09/18		206,523.2 (11.2%)	
A la fecha de la revisión (octubre de 2019) los servicios se encontraban en proceso de finiquito, el total erogado fue de 3,443,756.2 miles de pesos, de los cuales se ejercieron 1,189,933.1 miles de pesos en 2015, 430,424.2 miles de pesos en 2016, 593,822.2 miles de pesos en 2017 y 1,229,576.7 miles de pesos en 2018 más 128,698.7 miles de pesos de ajuste de costos, y se tenían pendientes de erogar 743,620.3 miles de pesos, con avances físico y financiero de 82.2%.			4,187,376.5	1,613 d.n.
En el monto considerado como ejercido de 1,313,346.3 miles de pesos en el año de estudio se incluyen los pagos parciales realizados durante el ejercicio de 2015 a 2017, en virtud de que estos forman parte del producto final (entregable).				

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

Número, tipo, objeto del contrato / convenio y modalidad de contratación	Fecha de celebración	Contratista	Original	
			Monto	Plazo
ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado. /ITP. Proyecto ejecutivo de pistas, rodajes y plataformas y ayudas a la navegación y otras instalaciones del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	09/02/15	NACO Netherlands Airport Consultants, B.V.; SACMAG de México, S.A. de C.V.; y TADCO Constructora, S.A. de C.V.	1,079,335.9	09/02/15-07/02/19 1,460 d.n.
Convenio modificatorio de ampliación del monto.	15/12/16		137,320.7 (12.7%)	
Convenio modificatorio de ampliación del monto.	28/07/17		678,530.3 (62.9%)	
Convenio modificatorio de ampliación del monto.	25/09/18		708,450.7 (65.6%)	
A la fecha de la revisión (octubre de 2019) los servicios se encontraban en ejecución, el total erogado fue de 1,751,056.7 miles de pesos, de los cuales se ejercieron 693,955.8 miles de pesos en 2015, 177,629.1 miles de pesos en 2016, 752,331.2 miles de pesos en 2017 y 127,140.6 miles de pesos en 2018; y se tenían pendientes de erogar 852,580.9 miles de pesos, con avances físico y financiero de 67.3%.			2,603,637.6	
En el monto considerado como ejercido de 196,303.8 miles de pesos en el año de estudio se incluyen los pagos parciales de los productos finales realizados durante los ejercicios de 2015 a 2017, en virtud de que estos forman parte del producto final (entregable).				

FUENTE: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., direcciones corporativas de Infraestructura, Jurídica y de Administración y Gestión Inmobiliaria, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados y en la información y documentación proporcionados por la entidad fiscalizada.

\* Su periodo de realización se encuentra comprendido dentro del plazo contractual por lo que no incide en el total.

d.n. Días naturales.

AD Adjudicación directa.

ITP Invitación a cuando menos tres personas.

Cabe aclarar que en el contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, se consideró la partida denominada "Acompañamiento Arquitectónico (fase obra)" por un monto de 65,500.0 miles de pesos durante el periodo de marzo de 2016 a diciembre de 2018, sin embargo a la fecha de la revisión (octubre de 2019) el importe de dicha partida se había incrementado en 1,224,764.7 miles de pesos (el 1,870.0%) por lo que el monto total ascendió a 1,290,264.7 miles de pesos, asimismo, el plazo se modificó de marzo de 2016 a mayo de 2019.

Mediante el oficio núm. GACM/DG/DCCE/049/2019 del 22 de enero de 2019, el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (GACM), informó a la ASF que por acuerdo de la cuarta sesión ordinaria de su Consejo de Administración realizada el 27 de diciembre de 2018 se instruyó al Director General del GACM llevar a cabo las gestiones, trámites y procedimientos necesarios o convenientes para dar por terminados anticipadamente los contratos de obras, servicios, arrendamientos y adquisiciones celebrados por la entidad respecto del proyecto de construcción del NAICM.

### **Resultados**

1. Con la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 que tiene por objeto la prestación de los “Servicios de diseño y arquitectura consistentes en forma enunciativa mas no limitativa, en la elaboración de los proyectos ejecutivos (diseño arquitectónico e ingeniería de detalle), que permitan la construcción del edificio terminal de pasajeros, vialidades de acceso y estacionamientos y torre de control y centros de control de operaciones del NAICM, así como el acompañamiento arquitectónico” se constató que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (GACM), por conducto de su residencia, autorizó pagos indebidos por un monto de 886,438.9 miles de pesos en la partida denominada “Acompañamiento Arquitectónico (fase obra)” integrado por los importes de los conceptos que se mencionan a continuación:

## PARTIDA DE "ACOMPAÑAMIENTO ARQUITECTÓNICO (FASE OBRA)"

NÚM.	CONCEPTOS	IMPORTE (MILES DE PESOS)	ESTIMACIÓN ORDINARIA NÚMS.	PERIODO DE EJECUCIÓN	FECHA DE PAGO
8.2	Líder de Proyecto (INT) - (Associate Partner / Associate)	531,381.4	28	01 al 31 de octubre de 2017	16 de marzo de 2018
			29	01 al 30 de noviembre de 2017	16 de marzo de 2018
8.3	Líder de Proyecto Expatriado (Associate Partner / Associate Expat) (INT)	41,980.3	30	01 al 31 de diciembre de 2017	16 de marzo de 2018
			31	01 al 31 de enero de 2018	20 de abril de 2018
			33	01 al 31 de marzo de 2018	22 de junio de 2018
8.4	Líder de Tarea 1 Expatriado (INT)	91,077.5	35	01 al 31 de mayo de 2018	10 de agosto de 2018
			36	01 al 30 de junio de 218	13 de agosto de 2018
8.5	Líder de Proyecto (LOCAL)	20,359.9	37	01 al 31 de julio de 2018	09 de octubre de 2018
8.6	Diseñador 1 (LOCAL)	32,051.9	38	01 al 31 de agosto de 2018	28 de noviembre de 2018
8.7	Diseñador 2 (LOCAL)	138,886.3	39	01 al 30 de septiembre de 2018	30 de noviembre de 2018
8.8	Ingeniero 1 (LOCAL)	9,792.2	41	01 al 31 de octubre 2018	13 de diciembre de 2018
8.9	Ingeniero 2 (LOCAL)	20,909.4			
	Total	886,438.9			

FUENTE: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., direcciones corporativas de Infraestructura, Jurídica y de Administración y Gestión Inmobiliaria, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados y en la información y documentación proporcionados por la entidad fiscalizada.

En virtud de que no se acreditó su realización ya que la entidad fiscalizada proporcionó sólo correos electrónicos de solicitud de información, minutas de actividades y la revisión de planos de acero de refuerzo, sin tener evidencia de que éstos formaran parte de un acompañamiento arquitectónico; tampoco se comprobó el control, participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios referentes al acompañamiento arquitectónico (fase obra) debido a que únicamente se proporcionaron reportes sin firmas, relativos a las horas del personal que laboró por mes, además, no se cumplió con el protocolo indicado en los términos de referencia de dicho contrato el cual indica que el residente de obra enviará una orden de trabajo al Arquitecto Maestro la cual incluirá el objeto de los servicios de acompañamiento arquitectónico, personal y disciplinas estimadas necesarias, ocupación programada del mismo, duración de los servicios y entregables esperados o reportes mensuales, obteniendo como respuesta los comentarios y

la aceptación del Arquitecto Maestro detallando las disciplinas involucradas y los entregables solicitados con el fin de dar inicio a los servicios; y por último, de acuerdo con su programa de ejecución, tal acompañamiento debería iniciar después de terminado el proyecto ejecutivo (aún no se tiene evidencia de su entrega final), por lo que los pagos derivados de las modificaciones son inherentes a la realización del mismo; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 54, párrafo primero, y 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 113, fracciones I, VI, VIII y IX, y 132 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y del numeral 5.5 y 5.6, de los términos de referencia, los lineamientos generales de los servicios de acompañamiento arquitectónico del Arquitecto Maestro y el protocolo administrativo de los lineamientos del acompañamiento arquitectónico del Arquitecto Maestro del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 28 de noviembre de 2019, formalizada con el acta núm. 005/CP2018, con el oficio núm. GACM/DG/DCJ/SJ/GC/0197/2019 del 16 de diciembre de 2019 el Gerente de lo Contencioso del GACM proporcionó copia del oficio núm. GACM/DG/DCC-LT/SC/GROIA-A/0003/2019 del 16 de diciembre de 2019 con el que el Gerente de Residencia de Obra de Infraestructura Aeroportuaria A y encargado de la recepción de los recursos de la Gerencia Técnica Lado Tierra, manifestó que el acompañamiento arquitectónico (fase obra) comprende entre otras actividades la revisión de los planos arquitectónicos, el acompañamiento durante la obra, la asesoría en el diseño interior y la elaboración de planos de taller, las cuales se realizan de forma conjunta entre los ejecutores y el Arquitecto Maestro, actividades que se describen en las minutas de las reuniones de seguimiento; que se entregó al auditor la información comprobatoria que acredita la prestación del servicio de acompañamiento arquitectónico (fase obra) tales como minutas de trabajo, correos electrónicos, notas de bitácora electrónicas de obra pública, reportes fotográficos y listas de asistencia; que los correos que refiere el auditor, constituyen solo el aviso o notificación para llevar a cabo los trabajos de revisión, asesoría y acompañamiento de las necesidades que surgen a los diversos proveedores; que la erogación legal de los recursos públicos se sustenta a través de las estimaciones núms. 28, 29, 30, 31, 33, 35, 36, 37, 38, 39 y 41; que se debe de tomar en cuenta que se llevaron a cabo llamadas telefónicas y video conferencias como parte del servicio de asesoría o acompañamiento del personal experto nacional así como extranjero teniendo como constancia las minutas correspondientes en donde se informa el día, las actividades y el personal que participó, las cuales están mencionadas en las notas de bitácora electrónica de obra pública; que con fecha 29 de julio de 2019 se firmó el acta finiquito con el Arquitecto Maestro mediante la cual se acreditó la recepción de la totalidad de los trabajos contratados misma que contempló la entrega final del proyecto ejecutivo; asimismo, respecto al protocolo indicado en los términos de referencia, señaló que no existe un formato específico para las órdenes de trabajo por lo que la información referida cumple con los puntos específicos que identifican y acreditan la prestación del servicio; además, con el fin de comprobar el control, participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios entregó copia del listado del personal clave (anexo núm. 23 del referido contrato), de las estimaciones núms.



17, 18, 22, 24, 26, 28, 29, 30, 36, y 37 con sus anexos, de los convenios modificatorios núms. 5 y 7 con anexos y del acta finiquito del 29 de julio de 2019.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por el GACM, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada no se demostró la realización de los servicios de acompañamiento arquitectónico (fase obra) ya que no entregó documentación adicional a los correos electrónicos de solicitud de información, minutas de actividades y la revisión de planos de acero de refuerzo ni que se llevaran a cabo de acuerdo al protocolo establecido en los términos de referencia del mencionado contrato ya que el residente de obra no envió las órdenes de trabajo al Arquitecto Maestro en las cuales se incluyera el objeto de los servicios de acompañamiento arquitectónico, el personal y las disciplinas estimadas necesarias, la ocupación programada del mismo, la duración de los servicios y los entregables esperados o los reportes mensuales requeridos, ni se cuenta con las respuestas, los comentarios y la aceptación del Arquitecto Maestro en donde se debieron detallar las disciplinas involucradas y los entregables solicitados, aclarando que el uso de las horas de acompañamiento arquitectónico y la ejecución de los servicios comenzarán sólo hasta que se hayan emitido y aceptado dichas órdenes; además, con la documentación proporcionada no se comprobó el control, la participación, la cantidad, el tiempo y el perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios referentes al acompañamiento arquitectónico (fase obra) debido a que únicamente se proporcionaron reportes sin firmas relativos a las horas del personal que laboró por mes sin indicar sus categorías ni un listado del personal clave del Arquitecto Maestro, y por último, se aclara que las estimaciones ordinarias núms. 17, 18, 22, 24 y 26 entregadas, no corresponden con el periodo observado, y las estimaciones ordinarias núms. 28, 29, 30, 36 y 37 contienen los mismos elementos que ya se habían analizado por parte de este ente fiscalizador.

#### **2018-2-09KDH-22-0422-06-001 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal, específicamente al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, por un monto de 886,438,910.14 pesos (ochocientos ochenta y seis millones cuatrocientos treinta y ocho mil novecientos diez pesos 14/100 M.N.), por los pagos indebidos realizados con cargo al contrato de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 que fueron autorizados por la residencia en las estimaciones núms. 28 a la 31, 33, 35 a la 39 y 41 con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de octubre de 2017 al 31 de enero de 2018 todas pagadas en el ejercicio presupuestal de 2018, del 1 al 31 de marzo, del 1 de mayo al 30 de septiembre y del 1 al 31 de octubre de 2018, en la partida denominada "Acompañamiento Arquitectónico (fase obra)" integrado por los siguientes importes de los conceptos que se mencionan a continuación: 531,381,377.12 pesos en el concepto núm. 8.2, "Líder de proyecto (INT)"; 41,980,319.92 pesos en el núm. 8.3, "Líder de proyecto Expatriado"; 91,077,455.84 pesos en el núm. 8.4, "Líder de Tarea Expatriado"; 20,359,970.40 pesos en el núm. 8.5, "Líder de Proyecto"; 32,051,967.38 pesos en el núm. 8.6, "Diseñador 1"; 138,886,291.91 pesos en el núm. 8.7, "Diseñador 2"; 9,792,176.24 pesos en el núm. 8.8, "Ingeniero 1"; y 20,909,351.33

pesos en el núm. 8.9, "Ingeniero 2", además de los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, ya que no se acreditó la realización del acompañamiento arquitectónico, en virtud de que la entidad fiscalizada proporcionó sólo correos electrónicos de solicitud de información, minutas de actividades y la revisión de planos de acero de refuerzo, sin tener evidencia de que éstos formaran parte de un acompañamiento arquitectónico; tampoco se comprobó el control, participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios referentes al acompañamiento arquitectónico (fase obra) debido a que únicamente se proporcionaron reportes de horas del personal que laboró por mes sin firmas; además, no se cumplió con el protocolo indicado en los términos de referencia de dicho contrato el cual indica que el residente de obra enviará una orden de trabajo al Arquitecto Maestro la cual incluirá el objeto de los servicios de acompañamiento arquitectónico, personal y disciplinas estimadas necesarias, ocupación programada del mismo, duración de los servicios y entregables esperados o reportes mensuales, obteniendo como respuesta los comentarios y la aceptación del Arquitecto Maestro detallando las disciplinas involucradas y los entregables solicitados con el fin de dar inicio a los servicios; y por último, de acuerdo con su programa de ejecución, tal acompañamiento debería iniciar después de terminado el proyecto ejecutivo (aún no se tiene evidencia de su entrega final), por lo que los pagos derivados de las modificaciones son inherentes a la realización del mismo; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 54, párrafo primero y 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 113, fracciones I, VI, VIII y IX, y 132; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 66, fracción III, y del contrato de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, numeral 5.5 y 5.6, de los términos de referencia, los lineamientos generales de los servicios de acompañamiento arquitectónico del Arquitecto Maestro y el protocolo administrativo de los lineamientos del acompañamiento arquitectónico del Arquitecto Maestro.

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

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

2. Con la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, se constató que el GACM, por conducto de su residencia, autorizó pagos indebidos por un monto de 128,698.7 miles de pesos en las estimaciones de ajuste de costos núms. 17AC a la 19 EXT, con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de julio de 2016 al 28 de febrero de 2018 pagadas en el ejercicio presupuestal de 2018, ya que aplicó directamente el incremento del salario mínimo general a todas las estimaciones pagadas sin considerar los trabajos pendientes de ejecutar de acuerdo al programa de ejecución convenido determinado a partir del inicio del periodo en el cual se produzca el incremento en los costos; además, se actualizaron insumos distintos de la mano de obra que intervienen en la propuesta original (equipos de Ingeniería 1 y 2), ya que éstos no presentaron un desglose de personal o de la maquinaria propuesta, por lo que no se puede determinar un índice de actualización; lo anterior, en incumplimiento

de los artículos 55, 57, fracción II y 58 fracciones I, II y III, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 113, fracción VI, 178, 181 y 250 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, y de la cláusula séptima del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 28 de noviembre de 2019, formalizada con el acta núm. 005/CP2018, con el oficio núm. GACM/DG/DCJ/SJ/GC/0197/2019 del 16 de diciembre de 2019 el Gerente de lo Contencioso del GACM proporcionó copia del oficio núm. GACM/DG/DCC-LT/SC/GROIA-A/0003/2019 del 16 de diciembre de 2019 con el que el Gerente de Residencia de Obra de Infraestructura Aeroportuaria A y encargado de la recepción de los recursos de la Gerencia Técnica Lado Tierra manifestó que la actualización de los costos no se realizó a criterio de la residencia de obra, sino de acuerdo con lo establecido en la normativa establecida y en relación con lo pactado en el contrato, y que los equipos de ingeniería 1 y 2 se refieren única y exclusivamente al personal clave con el cual el proveedor presta los servicios; asimismo proporcionó copia de las estimaciones núms. 17, 18, 19, 17 EXT, 18 EXT, y 19 EXT, todas de ajuste de costos y del oficio núm. GACM-DCI-SP-GAC-178-2016 del 1 de diciembre de 2016 con el que se determinó el incremento del salario mínimo en porcentaje.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por el GACM, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada no se demostró que en el cálculo para los ajustes de costos no se haya aplicado directamente el incremento del salario mínimo general a todas las estimaciones pagadas, y que se hayan considerado sólo los trabajos pendientes por ejecutar de acuerdo con el programa de ejecución convenido determinado a partir del inicio del periodo en el cual se produjo el incremento en los costos, además, tampoco se demostró que la actualización de costos de los equipos de ingeniería 1 y 2 fuera correcta ya que no se puede determinar un índice de actualización al no presentar éstos un desglose de personal o maquinaria en los básicos de su propuesta, cabe señalar que, en la respuesta por parte del GACM a la revisión de la Cuenta Pública de 2017, se proporcionaron copia de los oficios núms. GACM/DG/DCJ/SJ/GDC/0324/2018 y GACM/DG/DCT/SDP/GTLT/2284/18, ambos del 18 de diciembre de 2018, en los que la residencia señaló que como resultado de la consulta a la Unidad de Normatividad de Contrataciones Públicas (UNCP) de la Secretaría de la Función Pública, de fecha 9 de agosto de 2018, se revisaron los cálculos de los factores de ajuste de costos de los ejercicios de 2015, 2016 y 2017 y se encontraron diferencias en dichos factores, debido a la exclusión de los insumos de los equipos de Ingeniería 1 y 2, ya que estos básicos no fueron desglosados originalmente en componentes de mano de obra, por lo que se aplicarían las deductivas en las estimaciones correspondientes.

## 2018-2-09KDH-22-0422-06-002 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal, específicamente al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, por un monto de 128,698,714.69 pesos (ciento veintiocho millones seiscientos noventa y ocho mil setecientos catorce pesos 69/100 M.N.), por los pagos indebidos realizados con cargo al contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 que fueron autorizados por la residencia en las estimaciones de ajuste de costos núms. 17AC a la 19 EXT, con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de julio de 2016 al 28 de febrero de 2018 pagadas en el ejercicio presupuestal de 2018, además de los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación, ya que se aplicó directamente el incremento del salario mínimo general a todas las estimaciones sin considerar los trabajos pendientes por ejecutar de acuerdo con el programa de ejecución convenido y determinado a partir del inicio del periodo en el cual se produzca el incremento en los costos, además, se actualizaron insumos distintos de la mano de obra que intervienen en la propuesta original (equipos de Ingeniería 1 y 2), ya que éstos no presentaron un desglose de personal o de la maquinaria propuesta, por los que no se puede determinar un índice de actualización; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 55, 57, fracción II y 58, fracciones I, II y III; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 113, fracción VI, 178, 181 y 250; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 66, fracción III, y del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, la cláusula séptima.

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

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

**3.** Con la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, se constató que el GACM, por conducto de su residencia, autorizó pagos indebidos por un monto de 42,440.2 miles de pesos en las estimaciones núms. 1, 2, 9, 10, 21, 27 y 32 ordinarias, con periodos de ejecución comprendidos por los pagos parciales realizados entre el 1 de diciembre de 2014 al 31 de enero de 2015, del 1 de enero al 30 de junio y del 1 al 31 de octubre de 2017 así como los realizados del 1 al 28 de febrero de 2018, siendo el 22 de junio de 2018 la última fecha de pago en la que se materializó el daño, integrado por los importes de los conceptos que se mencionan a continuación: 12,813.0 miles de pesos en el concepto núm. 3.3, "Proyecto Ejecutivo del Centro de Operaciones..."; 14,768.1 miles de pesos en el núm. 4.3, "Proyecto Ejecutivo de Estacionamientos..."; 6,990.9 miles de pesos en el núm. 7.2, "LEED: Proceso llave en mano de verificación LEED V-4..."; y 7,868.2 miles de pesos en el núm. 7.3, "Medio Ambiente..."; ya que no se acreditó la entrega-recepción de los productos finales con respecto a los términos de referencia que se detalla en la tabla 1, ni al programa de trabajo, debido a que únicamente se proporcionaron documentos referentes a reportes mensuales, avances parciales y estudios, no obstante que se debieron entregar durante el ejercicio de 2018;

además, no se comprobó la participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 55, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y de los numerales 2.3, 2.4 y 5.2.2 de los términos de referencia del contrato de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014.

TABLA 1  
PRODUCTOS SOLICITADOS Y ENTREGADOS POR CONCEPTO

Concepto	Producto solicitado	Producto entregado por el GACM
3.3 PROYECTO EJECUTIVO CENTRO DE OPERACIONES; que incluye el diseño arquitectónico, interiores, diseño estructural, de cimentaciones, ingeniería civil, instalaciones electromecánicas, eléctricas, sanitarias, hidráulicas, aire acondicionado y especiales, transportación horizontal y vertical, planeación aeroportuaria, seguridad, telecomunicaciones, protección contra incendio, acústica, señalética, fachadas, iluminación, catálogo de conceptos, matrices de precios unitarios y presupuesto base. Incluye especificaciones particulares y normas complementarias.	<p>2.3 Centro de Operaciones: El Centro Regional de Tráfico aéreo formado por un edificio de oficinas y apoyo que estará ubicado en la parte oriental del sitio. Esto incluye un entorno operativo y estará equipado para permitir las operaciones de todo el país.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño de Arquitectura</li> <li>• Diseño de Interiores</li> <li>• Diseño de mobiliario</li> <li>• Diseño de Arquitectura</li> <li>• Diseño de Arquitectura</li> <li>• Diseño de Interiores</li> <li>• Diseño de Estructura</li> <li>• MEP (Hidráulica, Sanitaria, AC, Mecánica)</li> <li>• Diseño de Planeación aeroportuaria</li> <li>• Diseño de IT aeroportuaria</li> <li>• Diseño de seguridad</li> <li>• Diseño de voz y datos</li> <li>• Diseño contra incendio</li> <li>• Diseño de envolvente</li> <li>• Diseño de sustentabilidad/LEED</li> <li>• Señalización</li> </ul>	Sólo se proporcionaron documentos referentes a reportes mensuales, avances parciales y estudios, además, no se comprobó la participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios.

Concepto	Producto solicitado	Producto entregado por el GACM
<p>4.3 PROYECTO EJECUTIVO ESTACIONAMIENTOS. que incluye el diseño arquitectónico, interiores, diseño estructural de cimentaciones, ingeniería civil, instalaciones electromecánicas, eléctricas, sanitarias, hidráulicas, sistema de extracción y especiales, transportación vertical, planeación aeroportuaria, seguridad, telecomunicaciones, protección contra incendio, acústica, señalética, fachadas, iluminación catálogo de conceptos, matrices de precios unitarios y presupuesto base. Incluye especificaciones particulares y normas complementarias.</p>	<p>2.4 Estacionamiento: El estacionamiento multiniveles de corta estancia está integrado con el Centro de Operaciones Terrestre (CTT) y la zona de salida de pasajeros que conecta al edificio terminal. Las áreas de estacionamiento para diferentes usuarios, incluyendo el personal, estacionamiento a largo plazo, estacionamiento de autobuses, renta de autos y estacionamiento de taxis, estarán planeados a nivel de superficie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Diseño de Arquitectura</li> <li>•Diseño de Interiores</li> <li>•Diseño de mobiliario</li> <li>•Diseño de Estructura</li> <li>•MEP (Hidráulica, Sanitaria, AC, Mecánica)</li> <li>•Diseño de Planeación aeroportuaria</li> <li>•Diseño de IT aeroportuaria</li> <li>•Diseño de seguridad</li> <li>•Diseño de voz y datos</li> <li>•Diseño contra incendio</li> <li>•Diseño de envolvente</li> <li>•Diseño de sustentabilidad/LEED</li> <li>•Señalización</li> </ul>	<p>Sólo se proporcionaron documentos referentes a reportes mensuales, avances parciales y estudios, además, no se comprobó la participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios.</p>
<p>7.2 LEED; Proceso llave en mano de verificación LEED V-4 para nueva construcción campus NAICM del "Edificio terminal de pasajeros, vialidades, acceso, y estacionamientos, además de torre de control y centro de operaciones" incluyendo modelo energético, análisis de áreas y optimización de diseño arquitectónico, incluye los servicios de comiossioning. No incluye cuotas ante USGBC.</p>	<p>5.2.2 Sustentabilidad, costo del ciclo de vida, mantenimiento, uso del BIM: El diseño del proyecto debe atender las necesidades futuras previstas para el NAICM. Durante el proceso de diseño, la SCT/GACM espera que los servicios incluyan recomendaciones innovadoras y eficientes que permitan reducir los costos del ciclo de vida del proyecto, así como maximizar la eficiencia en el uso y mantenimiento del espacio.</p> <p>La empresa deberá ofrecer opiniones a la SCT/GACM para solicitar la certificación LEED nivel Plata u Oro. Por ellos deben tener en cuenta el enfoque y la integración de los principios de sustentabilidad en el diseño, incluyendo el uso de materiales locales, que consideren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-El acondicionamiento del edificio por medio de un sistema computarizado de gestión de edificios con el fin de maximizar la eficiencia energética.</li> <li>-La instalación de un sistema de climatización (HVAC) con uso eficiente de energía, tanques de agua caliente e iluminación interior, que tendrán como resultado una reducción en el consumo de energía eléctrica. -Calefacción con consumo eficiente de energía, refrigeración y ventilación con sensores de ocupación.</li> </ul>	<p>Sólo se proporcionaron documentos referentes a reportes mensuales, avances parciales y estudios, además, no se comprobó la participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios.</p>

Concepto	Producto solicitado	Producto entregado por el GACM
	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Iluminación por medio de tragaluces y cortinajes.</li> <li>-La especificación de accesorios de plomería ahorradores de agua, que tendrán como resultado una reducción en el uso de agua potable.</li> <li>-Uso de vidrio de alto rendimiento y baja.</li> <li>-Uso de productos con bajo contenido de compuestos orgánicos volátiles, incluyendo adhesivos, selladores, revestimientos y alfombras de fibras</li> <li>-Infraestructura para vehículos de rampa eléctricos.</li> </ul>	
7.3 Medio Ambiente- Programa de estudios de caracterización socioambiental	<p>5.2.2 Sustentabilidad, costo del ciclo de vida, mantenimiento, uso del BIM: El diseño del proyecto debe atender las necesidades futuras previstas para el NAICM. Durante el proceso de diseño, la SCT/GACM espera que los servicios incluyan recomendaciones innovadoras y eficientes que permitan reducir los costos del ciclo de vida del proyecto, así como maximizar la eficiencia en el uso y mantenimiento del espacio.</p> <p>La empresa deberá ofrecer opiniones a la SCT/GACM para solicitar la certificación LEED nivel Plata u Oro. Por ellos deben tener en cuenta el enfoque y la integración de los principios de sustentabilidad en el diseño, incluyendo el uso de materiales locales, que consideren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-El acondicionamiento del edificio por medio de un sistema computarizado de gestión de edificios con el fin de maximizar la eficiencia energética.</li> <li>-La instalación de un sistema de climatización (HVAC) con uso eficiente de energía, tanques de agua caliente e iluminación interior, que tendrán como resultado una reducción en el consumo de energía eléctrica.</li> <li>-Calefacción con consumo eficiente de energía, refrigeración y ventilación con sensores de ocupación.</li> <li>-Iluminación por medio de tragaluces y cortinajes.</li> <li>-La especificación de accesorios de plomería ahorradores de agua, que tendrán como resultado una reducción en el uso de agua potable.</li> <li>-Uso de vidrio de alto rendimiento y baja.</li> <li>-Uso de productos con bajo contenido de compuestos orgánicos volátiles, incluyendo adhesivos, selladores, revestimientos y alfombras de fibras</li> <li>-Infraestructura para vehículos de rampa eléctricos.</li> </ul>	Sólo se proporcionaron documentos referentes a reportes mensuales, avances parciales y estudios, además, no se comprobó la participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios.

FUENTE: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., direcciones corporativas de Infraestructura, Jurídica y de Administración y Gestión Inmobiliaria, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados y en la información y documentación proporcionados por la entidad fiscalizada.

NOTA: Para pronta referencia se citan los apartados y párrafos más relevantes de los términos de referencia del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 28 de noviembre de 2019, formalizada con el acta núm. 005/CP2018, con el oficio núm. GACM/DG/DCJ/SJ/GC/0197/2019 del 16 de diciembre de

2019 el Gerente de lo Contencioso del GACM proporcionó copia del oficio núm. GACM/DG/DCC-LT/SC/GROIA-A/0003/2019 del 16 de diciembre de 2019 con el que el Gerente de Residencia de Obra de Infraestructura Aeroportuaria A y encargado de la recepción de los recursos de la Gerencia Técnica Lado Tierra manifestó que los reportes mensuales constituyen un avance y seguimiento al cumplimiento del programa de trabajo; que al momento de la revisión se puso a consideración del personal revisor las minutas de trabajo, bitácoras, expedientes y estimaciones que acreditan la prestación de los servicios; que una vez que se culminó el contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 mediante el acta finiquito del fecha 29 de julio de 2019, existe evidencia fehaciente que acredita la entrega-recepción de los productos finales de los servicios prestados, presentándose la totalidad de la documentación a entera satisfacción de la residencia detallando los resultados y cumpliendo con el objetivo del contrato, el cual consiste en el diseño, mejora y crecimiento de las siguientes áreas: Edificio terminal de pasajeros, Torre de Control, Centro de operaciones, Estacionamiento Intermodal, accesos y carreteras, estudios (Geotécnico, LEED y Medio Ambiente), Acompañamiento Arquitectónico, necesidades de grupos de interés, sistemas de movimiento automatizado de pasajeros, pruebas de excavación y de carga en pilas y pilotes, estudios (presentación de servicios de ingeniería eólica para el diseño del nuevo edificio terminal y torre de control), modificaciones de diseño de la torre de control de tráfico aéreo, evaluación de amenaza de explosivos en el lado tierra y análisis de explosivos para el edificio terminal de pasajeros, diseño de la ingeniería civil y área frontal del lado tierra del NAICM, evaluación de exposición al fuego por derrame de combustible para el edificio terminal de pasajeros y el análisis, estudio e implementación del Tren Rápido en el NAICM; que la descripción específica y detallada de las constancias de entrega se encuentran en las actas que fueron realizadas como actividades preparatorias del proceso de entrega recepción; por otra parte, con respecto al control, participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios se entregó una lista de personal clave, el cual es el personal que interviene en la prestación de los servicios y que se reflejan en la hoja generadora de las estimaciones donde aparece el nombre del personal, sus credenciales y experiencia y la descripción de los servicios con lo cual se solventa la observación; por último, proporcionó copia de las estimaciones ordinarias núms. 1, 2, 9, 10, 21, 27 y 32, del programa de trabajo del concepto núm. 12E, "Crédito v4 LEED para la Reducción del Impacto del Ciclo de Vida del Edificio del NAICM..."; correspondiente al sexto convenio modificatorio del contrato y del acta finiquito del 29 de julio de 2019.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por el GACM, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada no se demostró la entrega-recepción de los productos finales respecto de los términos de referencia ni al programa de trabajo, ya que no presentó los productos finales para poder corroborarlos; asimismo, el programa de trabajo presentado corresponde sólo a un concepto extraordinario que no es objeto de la observación; con referencia a las estimaciones con las que pretende acreditar los servicios, éstas solo contienen el resumen, generadores, facturas, notas de bitácora y reportes fotográficos; además de que los reportes mensuales constituyen sólo avances parciales utilizados para realizar el trámite del pago de las estimaciones sin que correspondan al producto final (entregable), por otra parte, el listado



de personal clave no establece cuales son las actividades a realizar para cada puesto indicado por lo que no se puede comprobar la participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto para cada precio unitario.

#### 2018-2-09KDH-22-0422-06-003 **Piiego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal, específicamente al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, por un monto de 42,440,224.81 pesos (cuarenta y dos millones cuatrocientos cuarenta mil doscientos veinticuatro pesos 81/100 M.N.), por los pagos indebidos realizados con cargo al contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 que fueron autorizados por la residencia en las estimaciones ordinarias núms. 1, 2, 9, 10, 21, 27 y 32, con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de diciembre de 2014 al 31 de enero de 2015, del 1 de enero al 30 de junio y del 1 al 31 de octubre de 2017 y del 1 al 28 de febrero de 2018, siendo el 22 de junio de 2018 la última fecha de pago en la que se materializó el daño, integrados por los importes de los conceptos que se mencionan a continuación: 12,813,009.00 pesos en el concepto núm. 3.3, "Proyecto Ejecutivo del Centro de Operaciones"; 14,768,071.63 pesos en el núm. 4.3, "Proyecto Ejecutivo de Estacionamientos"; 6,990,915.26 pesos en el núm. 7.2, "LEED: Proceso llave en mano de verificación LEED V-4"; y 7,868,228.92 pesos en el núm. 7.3, "Medio Ambiente"; ya que no se acreditó la entrega-recepción de los productos finales con respecto a los términos de referencia de dicho contrato debido a que únicamente se proporcionaron documentos referentes a reportes mensuales, avances parciales y estudios, no obstante que se debieron entregar con respecto al programa de trabajo y durante el ejercicio de 2018; además, no se comprobó la participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículo 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículo 113, fracciones I y VI; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 66, fracción III, y del Contrato de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, los numerales 2.3, 2.4 y 5.2.2 de los términos de referencia.

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

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

4. Con la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, se constató que GACM, por conducto de su residencia, autorizó pagos indebidos por un monto de 118,449.8 miles de pesos en las estimaciones extraordinarias núms. 16, 17, 18, 20 y 22, con periodos de ejecución comprendidos entre 1 al 31 de octubre y 1 al 31 de diciembre de 2017; y del 1 al 31 de enero, 1 al 31 de marzo y del 1 al 31 de mayo de 2018, siendo el 3 de diciembre de 2018 la última fecha de pago en la que se materializó el daño, integrado por los importes de los

conceptos no considerados en el catálogo original que se mencionan a continuación: 100,487.1 miles de pesos en el concepto núm. 10E.3, “Documentos constructivos-diseño de la Ingeniería Civil y Área Frontal del Lado Tierra...”; y 17,962.7 miles de pesos en el núm. 9E.2, “Fase 2: Realización de análisis de explosivos...”; ya que las actividades descritas en los conceptos antes señalados ya se encontraban dentro de los alcances de los conceptos del catálogo original así como de los términos de referencia de dicho contrato que se detallan en la tabla 2, en virtud de que el primero, ya estaba considerado en el diseño del espacio entre el Centro de Transporte Terrestre y el Edificio Terminal tanto en el plan maestro como en su propuesta del proyecto original y el segundo en los puntos de seguridad del Edificio Terminal; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 55, y 59, párrafo segundo de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, 99, párrafo primero y 113, fracciones I y VI, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, de los numerales 2, 2.1, 2.5, 2.6, 5, 5.1, 5.1.1, 5.2.1 y 5.2.3 de los términos de referencia y de la cláusula vigésimo sexta del contrato de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014.

TABLA 2

COMPARATIVA DE ACTIVIDADES SOLICITADAS EN LOS CONCEPTOS NO CONSIDERADOS EN EL CATÁLOGO DEL CONTRATO PLURIANUAL DE SERVICIOS RELACIONADOS CON LA OBRA PÚBLICA POR PRECIOS UNITARIOS Y A TIEMPO DETERMINADO NÚM. AD/01/CTO.MTO./2014 Y LOS ALCANCES DE LOS CONCEPTOS ORIGINALES

Actividades de los conceptos no considerados en el catálogo de contrato	Alcances de los conceptos originales
<p>10E.3 Documentos Constructivos: Documentos Constructivos - Diseño de la Ingeniería Civil y Área Frontal del Lado Tierra del NAICM para las siguientes disciplinas: Arquitectura, Arquitectura del Paisaje, Gestión del Diseño, Proyecto de Vialidad, Ingeniería Geotécnica, Ingeniería de Estructuras, Ingeniería de Instalaciones Mecánicas, Hidráulicas, Sanitarias y Eléctricas, Ingeniería de Protección Contra Incendios, Sistemas Especiales, Sustentabilidad LEED y Consultoría de Costos.</p>	<p>2. Alcances de los trabajos a desarrollar</p> <p>Los proyectos ejecutivos deberán incluir, <b>el diseño detallado arquitectónico, estructural, mecánico</b>, eléctrico e hidráulico de cada uno de los edificios.</p> <p><b>2.1 Edificio Terminal de Pasajeros</b></p> <p>La capacidad prevista es de 48.7 millones de pasajeros por año, planificación de la terminal reconoce los controladores funcionales y operacionales; planificación de concesiones, de seguridad, sistema de manejo de equipaje, tecnología de información y los conceptos de gestión de sostenibilidad y de la demanda.</p> <p><b>2.5 Centro Intermodal de Transporte Terrestre</b></p> <p>El desarrollo del Centro Intermodal de Transporte Terrestre está sujeto a la entrega de un programa de necesidades, por parte de GACM, integrado entre las autoridades aeroportuarias y los prestadores de servicio de transporte pertinentes. La provisión incluye zonas para dejar y recoger personal por autobuses foráneos, autobuses foráneos, autobuses urbanos, taxis y vehículos privados.</p> <p><b>2.6 Vialidades de acceso</b></p> <p>El trazado de vialidades conectado directamente con la terminal de pasajeros comprende el Sistema Vial de Acceso a la Terminal y los sistemas relacionados con la Ciudad Aeroportuaria y de servicios para empleados. Estas están ubicadas al sur del edificio principal y estarán conectadas con la red vial existente.</p> <p>Adicionalmente a todo esto en donde se requiera deberá incluir: Diseño de interiores, Modelo de simulación, Sustentabilidad ambiental, <b>Diseño de fachadas, Diseño de circulaciones verticales y horizontales, Diseño de iluminación, Acústica, Modelado de vientos, Sistemas de seguridad</b>, Sistemas de comunicación de datos de voz y datos, incluidos los servicios compartidos con arrendatarios, señalización y sistema de orientación, fijo y electrónicos, integración de espacios de publicidad, interacción entre edificios y documentación para obtener la certificación LEED en su caso entre otros.</p> <p>5.0 ALCANCES</p> <p>5.1.1 PROYECTO EJECUTIVO</p> <p>Presentar un proyecto ejecutivo (CD) en donde se pueda plasmar el diseño de cada una de las ubicaciones con su emplazamiento y se puedan apreciar los diferentes elementos que conformaran las edificaciones solicitadas con sus usos, teniendo en cuenta el diseño de todos las ingenierías y las especificaciones establecidas en los anexos requisitos básicos, así como las siguientes consideraciones:</p> <p>El diseño debe tener en cuenta el tipo de subsuelo en la zona y la sismicidad para definir su sistema de cimentación y estructural, ya que estos tendrán impacto en costo, tiempo de construcción y costos de mantenimiento durante la vida útil de las edificaciones.</p>
<p>10E.3 Documentos Constructivos: Documentos Constructivos - Diseño de la Ingeniería Civil y Área Frontal del Lado Tierra del NAICM para las siguientes disciplinas: Arquitectura, Arquitectura del Paisaje, Gestión del</p>	<p>5.2.1 LA EMPRESA DEBERÁ PRESENTAR EL DISEÑO Y ARQUITECTURA EN LA ELABORACIÓN DE LOS PROYECTOS EJECUTIVOS, DISEÑO ARQUITECTÓNICO E INGENIERÍAS A DETALLE DIVIDIDO EN LAS FASES DE DESARROLLO CONCEPTUAL, ESQUEMÁTICO, DESARROLLO DE DISEÑO Y DOCUMENTOS CONSTRUCTIVOS CON TODO EL PROGRAMA SOLICITADO, EN CADA PROYECTO EJECUTIVO, TODOS LOS CRITERIOS DE INGENIERÍA CONSIDERADOS Y LO RELACIONADO A CONTINUACIÓN DE MANERA ENUNCIATIVA MÁS NO LIMITATIVA.</p>

Actividades de los conceptos no considerados en el catálogo de contrato	Alcances de los conceptos originales
Diseño, Proyecto de Vialidad, Ingeniería Geotécnica, Ingeniería de Estructuras, Ingeniería de Instalaciones Mecánicas, Hidráulicas, Sanitarias y Eléctricas, Ingeniería de Protección Contra Incendios, Sistemas Especiales, Sustentabilidad LEED y Consultoría de Costos.	<p><b>-EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Diseño de estructura</b></li> </ul> <p>5.2.3 CRITERIOS PROPUESTOS PARA EL DISEÑO DE LAS EDIFICACIONES Y SU RELACIÓN ENTRE ELLAS Y EL CONTEXTO INMEDIATO</p> <p>Presentar el documento con los criterios que definen de manera clara la incorporación de las consideraciones enunciadas previamente, así como todos los criterios de la ingeniería necesarios para un correcto funcionamiento de los proyectos, entre los que se encuentran los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geotecnia y cimentaciones</li> <li>• Sistemas estructurales (modulares, innovación tecnológica, pisos, techos, juntas constructivas, etc.)</li> </ul>
9E.2 FASE 2: Realización de los análisis de explosivos.	<p>2.1 Edificio Terminal de Pasajeros</p> <p>Planificación de Seguridad para responder tanto a amenazas específicas como a niveles de vulnerabilidad, así como el proceso de revisión de rutina de los pasajeros y el equipaje.</p>
<p>FUENTE: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., direcciones corporativas de Infraestructura, Jurídica y de Administración y Gestión Inmobiliaria, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados y en la información y documentación proporcionados por la entidad fiscalizada.</p> <p>NOTA: Para pronta referencia se citan los apartados y párrafos más relevantes de los alcances de los conceptos originales del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014</p>	

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 28 de noviembre de 2019, formalizada con el acta núm. 005/CP2018, con el oficio núm. GACM/DG/DCJ/SJ/GC/0197/2019 del 16 de diciembre de 2019 el Gerente de lo Contencioso del GACM proporcionó copia del oficio núm. GACM/DG/DCC-LT/SC/GROIA-A/0003/2019 del 16 de diciembre de 2019 con el que el Gerente de Residencia de Obra de Infraestructura Aeroportuaria A y encargado de la recepción de los recursos de la Gerencia Técnica Lado Tierra manifestó que realizó lo permitido por los preceptos jurídicos y legales para la formalización del cuarto convenio modificatorio y que derivado de una revisión exhaustiva al contenido de los términos de referencia del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 no se identificó, en lo específico, que el numeral 5 refiera, expresa y explícitamente, directa o indirectamente, general o individual algo relativo a los conceptos núms. 10E.3, “Documentos constructivos-diseño de la Ingeniería Civil y Área Frontal del Lado Tierra...”; y 9E.2, “Fase 2: Realización de análisis de explosivos...”; asimismo, señaló que los conceptos en mención eran necesarios para continuar con la realización y cumplimiento de lo convenido en el dictamen técnico del cuarto convenio modificatorio del 17 de enero de 2017; además, proporcionó una tabla del análisis normativo para la correcta formalización del cuarto convenio modificatorio aplicada por el GACM y archivos en formato PDF del dictamen técnico del cuarto convenio modificatorio con sus anexos, así como de ocho convenios modificatorios que se han formalizado del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por el GACM, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada no se demuestran o justifican las razones o las necesidades de la ejecución y contratación de los conceptos fuera del catálogo original núms. 10E.3, "Documentos constructivos-diseño de la Ingeniería Civil y Área Frontal del Lado Tierra..."; y 9E.2, "Fase 2: Realización de análisis de explosivos..." debido a que estas actividades ya se encontraban dentro de los alcances de los conceptos del catálogo original, así como de los términos de referencia del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014.

#### **2018-2-09KDH-22-0422-06-004 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal, específicamente al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, por un monto de 118,449,783.54 pesos (ciento dieciocho millones cuatrocientos cuarenta y nueve mil setecientos ochenta y tres pesos 54/100 M.N.), por los pagos indebidos realizados con cargo al contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 que fueron autorizados por la residencia en las estimaciones extraordinarias núms. 16, 17, 18, 20 y 22, con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 al 31 de octubre y 1 al 31 de diciembre de 2017; y del 1 al 31 de enero, 1 al 31 de marzo y del 1 al 31 de mayo de 2018, siendo el 3 de diciembre de 2018 la última fecha de pago en la que se materializó el daño, integrados por los siguientes importes de los conceptos no considerados dentro del catálogo original que se mencionan a continuación: 100,487,077.04 pesos en el concepto no considerado en el catálogo original núm. 10E.3, "Documentos constructivos-diseño de la Ingeniería Civil y Área Frontal del Lado Tierra"; y 17,962,706.50 pesos en el núm. 9E.2, "Fase 2: Realización de análisis de explosivos"; además de los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación; ya que las actividades descritas en los conceptos antes señalados ya se encontraban dentro de los alcances de los conceptos del catálogo original así como de los términos de referencia de dicho contrato, en virtud de que el primero, estaba considerado en la transición entre el Centro de Transporte Terrestre y el Edificio Terminal tanto en el plan maestro como en su propuesta del proyecto original y el segundo en los puntos de seguridad del Edificio Terminal; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 55, y 59, párrafo segundo; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 99, párrafo primero y 113, fracciones I y VI, y del Contrato de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, la cláusula vigésimo sexta y los numerales 2, 2.1, 2.5, 2.6, 5, 5.1, 5.1.1, 5.2.1 y 5.2.3 de los términos de referencia.

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

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

5. En la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 se observó que el GACM, por conducto de la residencia, mediante el dictamen técnico del 14 de marzo de 2018, autorizó la procedencia de precios unitarios fuera del catálogo original en el sexto convenio modificatorio por un monto de 63,724.2 miles de pesos que representó el 3.5% del monto contratado, de los cuales se pagaron 63,554.5 miles de pesos en las estimaciones núms. 19EXT a la 22EXT con periodos de ejecución del 1 de febrero al 31 de mayo de 2018, integrados por los importes de los conceptos fuera del catálogo original que se mencionan a continuación: 4,351.3 miles de pesos en el núm. 11E, “Re-diseño y Análisis del Impacto de la Pre-Carga en la Cimentación del PTB...”; 3,249.1 miles de pesos en el núm. 12E, “Crédito v4 LEED para la Reducción del Impacto del Ciclo de Vida del Edificio del NAICM...”; 4,174.7 miles de pesos en el núm. 13E, “Evaluación de Exposición al Fuego por Derrame de Combustible...”; y 51,779.4 miles de pesos en el núm. 14E, “Análisis y Estudio del Diseño Conceptual para la Implementación de una estación de Tren Rápido...”, sin considerar que en el dictamen técnico para la formalización de dicho convenio no se justificó de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutar los conceptos mencionados, ya que aun cuando se establecieron hechos y razones técnicas no se indicó ni demostró que dichos conceptos fueran distintos a los alcances de los numerales 1, “Objetivos”, 2, “Alcances de los trabajos a desarrollar”, 3, “Antecedentes”, 4, “Marco Regulatorio”, y 5, “Alcances” de los términos de referencia del propio contrato que se detallan en la tabla 3; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, 5, de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción; 55, y 59, párrafo segundo, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 99, párrafo primero y 113, fracciones VI, VIII, XI y XV, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; de los numerales 1, 2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3, 4, 5, 5.1.1, 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.4 y 5.5 de los términos de referencia y de la cláusula vigésimo sexta del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014.

TABLA 3

CONCEPTOS NO CONSIDERADOS EN EL CATÁLOGO ORIGINAL QUE YA ESTABAN INCLUIDOS EN LOS ALCANCES DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL CONTRATO PLURIANUAL DE SERVICIOS RELACIONADOS CON LA OBRA PÚBLICA POR PRECIOS UNITARIOS Y A TIEMPO DETERMINADO NÚM. AD/01/CTO.MTO./2014 (SEXTO CONVENIO)

Conceptos no considerados en el catálogo original	Alcances de los términos de referencia
11E, "Rediseño y Análisis del Impacto de la Precarga en la Cimentación del PTB...";	<p>1 OBJETIVOS</p> <p>Obtener los servicios de diseño y arquitectura consistentes de forma enunciativa en <b>la elaboración de los Proyectos Ejecutivos diseño arquitectónico, ingeniería de detalle</b> y acompañamiento arquitectónico, que permita la construcción del "EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS, VIALIDADES DE ACCESO Y ESTACIONAMIENTOS" y "TORRE DE CONTROL Y CENTROS DE CONTROL DE OPERACIONES" del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM).</p>
12E, "Crédito v4 LEED para la Reducción del Impacto del Ciclo de Vida del Edificio del NAICM...";	<p>2 ALCANCE DE LOS TRABAJOS A DESARROLLAR</p> <p>Los proyectos ejecutivos deberán incluir los siguientes elementos e ingenierías para cada edificio, para el correcto desarrollo de la obra; <b>diseño detallado arquitectónico, estructural</b>, mecánico, eléctrico, e hidráulico de cada uno de los siguientes edificios.</p> <p><b>2.1 Edificio Terminal de Pasajeros</b></p> <p><b>2.2 Torre de Control</b></p> <p><b>2.3 Centro de Operaciones</b></p> <p><b>2.4 Estacionamiento</b></p> <p><b>2.5 Centro Intermodal de Transporte Terrestre</b></p> <p><b>2.6 Vialidades de Acceso</b></p>
13E, "Evaluación de Exposición al Fuego por Derrame de Combustible...";	<p>3. ANTECEDENTES</p> <p>De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo, el principal objetivo del Gobierno de la República es lograr que los derechos que la Constitución reconoce a los mexicanos pasen del papel a la práctica. Para lograrlo, se trabajará en 5 ejes fundamentales, dentro de los que se encuentran, por ejemplo:</p> <p>1. "Lograr un México incluyente..."</p> <p>2. "Lograr un México próspero..."</p> <p>Por lo anterior, Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) enfrenta el reto de <b>planear y diseñar un gran Aeropuerto en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México que permita responder a la demanda de las próximas cinco décadas en materia aeroportuaria</b>. En este sentido, GACM tiene claro que es indispensable capitalizar las experiencias existentes en México y en las diversas partes del mundo, con el fin de ejecutar el proceso más adecuado para lograr una solución de excelencia.</p>
14E, "Análisis y Estudio del Diseño Conceptual para la Implementación de una estación de Tren Rápido..."	<p>4. MARCO REGULATORIO</p> <p>Las especificaciones para el desarrollo de este trabajo deberán cumplir con la leyes y normas nacionales e internacionales vigentes a la fecha de la realización de este trabajo, así como todas aquellas relacionadas con el diseño, ingeniería de detalle y construcción de los elementos aeroportuarios objeto de los presentes trabajos siendo en forma enunciativa más no limitativa, entre otras.</p>

Conceptos no considerados en el catálogo original	Alcances de los términos de referencia
<p>11E. Rediseño y análisis del Impacto de la Precarga en la Cimentación del PTB: Análisis detallado de la precarga de vacío y el rediseño de las dimensiones compensadas de precarga o rediseño de la cimentación del "gatehouse", para determinar si es viable alternar la secuencia de construcción que permitiera que las cimentaciones de puente fijo del "gatehouse" y de viga de tirante fueran construidas antes de la realización de los trabajos de precarga.</p>	<p>5.0 ALCANCES</p> <p>5.1.1 PROYECTO EJECUTIVO</p> <p>Presentar un proyecto ejecutivo (CD) en donde se pueda plasmar el diseño de cada una de las ubicaciones con su emplazamiento y se puedan apreciar los diferentes elementos que conformaran las edificaciones solicitadas con sus usos, teniendo en cuenta el diseño de <b>todos las ingenierías</b> y las especificaciones establecidas en los anexos requisitos básicos, así como las siguientes consideraciones:</p> <p><b>El diseño debe tener en cuenta el tipo de subsuelo en la zona y la sismicidad para definir su sistema de cimentación y estructural</b>, ya que estos tendrán impacto en costo, tiempo de construcción y costos de mantenimiento durante la vida útil de las edificaciones.</p> <p>5.2.1 LA EMPRESA DEBERÁ PRESENTAR EL DISEÑO Y ARQUITECTURA EN LA ELABORACIÓN DE LOS PROYECTOS EJECUTIVOS, DISEÑO ARQUITECTÓNICO E INGENIERÍAS A DETALLE DIVIDIDO EN LAS FASES DE DESARROLLO CONCEPTUAL, ESQUEMÁTICO, DESARROLLO DE DISEÑO Y DOCUMENTOS CONSTRUCTIVOS CON TODO EL PROGRAMA SOLICITADO, EN CADA PROYECTO EJECUTIVO, TODOS LOS CRITERIOS DE INGENIERÍA CONSIDERADOS Y LO RELACIONADO A CONTINUACIÓN DE MANERA ENUNCIATIVA MÁS NO LIMITATIVA.</p> <p>-EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Diseño de estructura</b></li> </ul> <p>5.2.3 CRITERIOS PROPUESTOS PARA EL DISEÑO DE LAS EDIFICACIONES Y SU RELACIÓN ENTRE ELLAS Y EL CONTEXTO INMEDIATO</p> <p>Presentar el documento con los criterios que definen de manera clara la incorporación de las consideraciones enunciadas previamente, así como <b>todos los criterios de la ingeniería necesarios</b> para un correcto funcionamiento de los proyectos, entre los que se encuentran los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Geotecnia y cimentaciones</b></li> <li>• <b>Sistemas estructurales (modulares, innovación tecnológica, pisos, techos, juntas constructivas, etc.)</b></li> </ul>
<p>11E. Rediseño y Análisis del Impacto de la Pre-Carga en la Cimentación del PTB: Análisis detallado de la precarga de vacío y el rediseño de las dimensiones compensadas de precarga o rediseño de la cimentación del "gatehouse", para determinar si es viable alternar la secuencia de construcción que permitiera que las cimentaciones de puente fijo del "gatehouse" y de viga de tirante fueran construidas antes de la realización de los trabajos de precarga.</p>	<p>5.4 OTRA INFORMACIÓN PERTINENTE Proporcionar otra información que considere pertinente.</p> <p>5.5 PROGRAMA DE ACTIVIDADES</p> <p>Definir con el detalle debido:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>El diseño del proyecto ejecutivo</b> deberá ser completado en 16 meses, seguido de un periodo de construcción de 2 años 8 meses.</li> <li>• El programa de actividades para el desarrollo de los proyectos ejecutivos con las fechas de las entregas parciales siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Proyectos estructurales</b></li> </ul> </li> <li>• El programa de actividades para el desarrollo de los proyectos ejecutivos con las fechas de las entregas parciales siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Proyectos estructurales</b></li> </ul> </li> <li>• b) LAS FECHAS DE LAS ENTREGAS PARCIALES DEL PROYECETO EJECUTIVO DE CADA EDIFICACIÓN DIVIDIDOS EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Cimentación</b></li> </ul> </li> <li>c) EL ACOMPAÑAMIENTO ARQUITÉCTONICO EN UN PLAZO DE 32 MESES.</li> </ul>



Conceptos no considerados en el catálogo original	Alcances de los términos de referencia
<p>12E Crédito v4 LEED para la Reducción del Impacto del Ciclo de Vida del Edificio del NAICM. Opción 4: 1 Evaluación del Ciclo de Vida del Edificio Entero.</p>	<p>5.2.2 <b>SUSTENTABILIDAD, COSTO DEL CICLO DE VIDA, MANTENIMIENTO, USO DEL BIM</b> diseño del proyecto debe atender las necesidades futuras previstas para el NAICM, durante el proceso de diseño, la SCT/GACM espera que los servicios incluyan recomendaciones innovadoras y eficientes que permitan reducir los costos del ciclo de vida del proyecto, así como maximizar la eficiencia en el uso y mantenimiento del espacio. Las siguientes son algunos de los aspectos que la empresa tendrá que considerar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se deberá describir el enfoque de las empresas para atender estas necesidades, además de las vinculadas a los procesos de trabajo, uso de tecnología, experiencia del personal, normativas de la industria y los nuevos enfoques que se utilizará al ejecutar este proyecto. La empresa deberá ofrecer opciones a la SCT/GACM para solicitar la certificación LEED nivel PLATA u ORO. Por ello, se debe tener en cuenta el enfoque y la integración de los principios de sustentabilidad en el diseño, incluyendo el uso de materiales locales, que considere</li> <li>• El acondicionamiento del edificio por medio de un sistema computarizado de gestión de edificios con el fin de maximizar la eficiencia energética.</li> <li>• Calefacción con consumo eficiente de energía, refrigeración y ventilación con sensores de ocupación.</li> <li>• Iluminación natural por medio de tragaluces y cortinajes.</li> <li>• La ejecución y resultado de este proyecto incluirán el desarrollo de un modelo BIM que proporcione la última consolidación de todos los documentos de finalización del proyecto.</li> <li>• La empresa deberá reflejar su experiencia en el uso de tecnología BIM en todo el alcance de los servicios prestados, para la cual deberá especificar un enfoque integrado en el desarrollo total del BIM que contemple contribuciones importantes al equipo de construcción.</li> <li>• La empresa proporcionará un Plan de Ejecución de BIM. Este plan deberá incluir los usos del BIM, los objetivos del proyecto, los procedimientos y los requisitos para la elaboración de modelos, colaboración y comunicación.</li> <li>• Este plan definirá los productos y requisitos de control de calidad. Además de la infraestructura de tecnología, software, hardware y equipos, y el enfoque para la actualización de dicha tecnología, a fin de mantener la continuidad a lo largo del ciclo de vida del Proyecto.</li> </ul>
<p>13E Evaluación de Exposición al Fuego por Derrame de Combustible para el Edificio Terminal de Pasajeros.</p>	<p>2.1 Edificio Terminal de Pasajeros</p> <p><b>Planificación de Seguridad</b> para responder tanto a amenazas específicas como a niveles de vulnerabilidad, así como el proceso de revisión de rutina de los pasajeros y el equipaje.</p>
	<p>5.0 ALCANCES</p>
	<p>5.1.1 PROYECTO EJECUTIVO</p>
	<p>Presentar un proyecto ejecutivo (CD) en donde se pueda plasmar el diseño de cada una de las ubicaciones con su emplazamiento y se puedan apreciar los diferentes elementos que conformaran las edificaciones solicitadas con sus usos, teniendo en cuenta el diseño de <b>todos las ingenierías y las especificaciones establecidas</b> en los anexos requisitos básicos, así como las siguientes consideraciones:</p> <p>-El diseño debe tener en cuenta el tipo de subsuelo en la zona y la sismicidad para definir su sistema de cimentación y estructural, ya que estos tendrán impacto en costo, tiempo de construcción y costos de mantenimiento durante la vida útil de las edificaciones.</p>
	<p>5.2.1 LA EMPRESA DEBERÁ PRESENTAR EL DISEÑO Y ARQUITECTURA EN LA ELABORACIÓN DE LOS PROYECTOS EJECUTIVOS, DISEÑO ARQUITECTÓNICO E INGENIERÍAS A DETALLE DIVIDIDO EN LAS FASES DE DESARROLLO CONCEPTUAL, ESQUEMÁTICO, DESARROLLO DE DISEÑO Y DOCUMENTOS CONSTRUCTIVOS CON TODO EL PROGRAMA SOLICITADO, EN CADA PROYECTO EJECUTIVO, TODOS LOS CRITERIOS DE INGENIERÍA CONSIDERADOS Y LO RELACIONADO A CONTINUACIÓN DE MANERA ENUNCIATIVA MÁS NO LIMITATIVA.</p>
	<p>EDIFICIO TÉRMINAL DE PASAJEROS</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño de seguridad</li> </ul>

Conceptos no considerados en el catálogo original	Alcances de los términos de referencia
<p>14E Análisis y Estudio del Diseño Conceptual para la Implementación de una estación de Tren Rápido dentro del CTTI en NAICM.</p>	<p>5.0 ALCANCES</p> <p>5.1.1 PROYECTO EJECUTIVO</p> <p>Presentar un proyecto ejecutivo (CD) en donde se pueda <b>plasmear el diseño de cada una de las ubicaciones con su emplazamiento y se puedan apreciar los diferentes elementos que conformaran las edificaciones</b> solicitadas con sus usos, teniendo en cuenta el diseño de todos las ingenierías y las especificaciones establecidas en los anexos requisitos básicos, así como las siguientes consideraciones:</p> <p>-El diseño debe tener en cuenta el tipo de subsuelo en la zona y la sismicidad para definir su sistema de cimentación y estructural, ya que estos tendrán impacto en costo, tiempo de construcción y costos de mantenimiento durante la vida útil de las edificaciones.</p> <p>5.2.1 LA EMPRESA DEBERÁ PRESENTAR EL DISEÑO Y ARQUITECTURA EN LA ELABORACIÓN DE LOS PROYECTOS EJECUTIVOS, DISEÑO ARQUITECTÓNICO E INGENIERÍAS A DETALLE DIVIDIDO EN LAS FASES DE DESARROLLO CONCEPTUAL, ESQUEMÁTICO, DESARROLLO DE DISEÑO Y DOCUMENTOS CONSTRUCTIVOS CON TODO EL PROGRAMA SOLICITADO, EN CADA PROYECTO EJECUTIVO, TODOS LOS CRITERIOS DE INGENIERÍA CONSIDERADOS Y LO RELACIONADO A CONTINUACIÓN DE MANERA ENUNCIATIVA MÁS NO LIMITATIVA.</p> <p><b>EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTO</b></p> <p><b>Diseño de arquitectura</b></p> <p><b>Diseño de estructura</b></p> <p><b>Diseño de Ingeniería de Transporte Aeroportuaria</b></p> <p><b>Diseño de sustentabilidad</b></p> <p>5.2.2 SUSTENTABILIDAD, COSTO DEL CICLO DE VIDA, MANTENIMIENTO, USO DEL BIM</p> <p>El diseño del proyecto <b>debe atender las necesidades futuras previstas para el NAICM, durante el proceso de diseño, la SCT/GACM espera que los servicios incluyan recomendaciones innovadoras y eficientes que permitan reducir los costos del ciclo de vida del proyecto</b>, así como maximizar la eficiencia en el uso y mantenimiento del espacio.</p> <p>La empresa deberá ofrecer opciones a la SCT/GACM para solicitar la certificación LEED nivel PLATA u ORO. Por ello, se debe tener en cuenta el enfoque y la integración de los principios de sustentabilidad en el diseño, incluyendo el uso de materiales locales, que considere.</p> <p>5.2.3 CRITERIOS PROPUESTOS PARA EL DISEÑO DE LAS EDIFICACIONES Y SU RELACIÓN ENTRE ELLAS Y EL CONTEXTO INMEDIATO</p> <p>Presentar el documento con los criterios que definen de manera clara la incorporación de las consideraciones enunciadas previamente, así como todos los criterios de la ingeniería necesarios para un correcto funcionamiento de los proyectos, entre los que se encuentran los siguientes:</p> <p>5.4 OTRA INFORMACIÓN PERTINENTE</p> <p>Proporcionar otra información que considere pertinente.</p> <p>5.5 PROGRAMA DE ACTIVIDADES</p> <p>Definir con el detalle debido:</p> <p>El diseño del proyecto ejecutivo deberá ser completado en 16 meses, seguido de un periodo de construcción de 2 años 8 meses.</p> <p>b) LAS FECHAS DE LAS ENTREGAS PARCIALES DEL PROYECTO EJECUTIVO DE CADA EDIFICACIÓN DIVIDIDOS EN:</p> <p>c) EL ACOMPAÑAMIENTO ARQUITÉCTONICO EN UN PLAZO DE 32 MESES.</p>

FUENTE: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., direcciones corporativas de Infraestructura, Jurídica y de Administración y Gestión Inmobiliaria, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados y en la información y documentación proporcionados por la entidad fiscalizada.

NOTA: Para pronta referencia se citan los apartados y párrafos más relevantes de los términos de referencia del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 28 de noviembre de 2019, formalizada con el acta núm. 005/CP2018, con el oficio núm. GACM/DG/DCJ/SJ/GC/0197/2019 del 16 de diciembre de 2019 el Gerente de lo Contencioso del GACM proporcionó copia del oficio núm. GACM/DG/DCC-LT/SC/GROIA-A/0003/2019 del 16 de diciembre de 2019 con el que el Gerente de Residencia de Obra de Infraestructura Aeroportuaria A y encargado de la recepción de los recursos de la Gerencia Técnica Lado Tierra manifestó que realizó lo permitido por los preceptos jurídicos y legales para la formalización del sexto convenio modificatorio; que como resultado de una revisión exhaustiva al contenido de los términos de referencia del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 no se identificó, en lo específico, que los numerales 1, 2, 3, 4 y 5 se refieran expresa y explícitamente, directa o indirectamente, general o individual, a los conceptos fuera del catálogo original núms. 11E, “Re-diseño y Análisis del Impacto de la Pre-Carga en la Cimentación del PTB...”; 12E, “Crédito v4 LEED para la Reducción del Impacto del Ciclo de Vida del Edificio del NAICM...”; 13E, “Evaluación de Exposición al Fuego por Derrame de Combustible...”; y 14E, “Análisis y Estudio del Diseño Conceptual para la Implementación de una estación de Tren Rápido...”; que derivado de los cambios mostrados por el contrato plurianual núm. LPI-AS-DCAGI-SC-084-16 que refiere a las actualizaciones del Plan Maestro a los años 2016, 2017 y 2018 se tuvo que formalizar el concepto “Análisis y Estudio del Diseño Conceptual para la Implementación de una estación de Tren Rápido”; y que el dictamen técnico del sexto convenio modificatorio cumple con la normativa para su autorización por parte del área de contratación; asimismo, presentó una tabla de los preceptos legales y jurídicos para la correcta formalización del sexto convenio modificatorio aplicada por el GACM; y archivos en formato PDF de los convenios modificatorios núms. 1 al 8, del dictamen técnico del sexto convenio que dio parte para su formalización, del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 con anexos, de las estimaciones extraordinarias 21, 22 y 23 y una descripción de las disciplinas y sus alcances que intervienen en su propuesta para la contratación de los conceptos señalados (1. Arquitectura, 2. Acústica, 3. Arquitectura del Paisaje, 4. Gestión del Diseño, 5. Planeación, 6. Ingeniería geotécnica y estructural, 7. Estudios de Ingeniería Eólica (Túnel de Viento), 8. Ingeniería mecánica, 9. Ingeniería eléctrica, 10. Plomería y protección contra incendios, 11. Ingeniería de fachadas y cubiertas, 12. Iluminación Arquitectónica, 13. Ingeniería contra incendios, 14. Transportación vertical y horizontal, 15. Sistemas especiales, 16. Señalética y orientación para el usuario, 17. Sustentabilidad LEED y 18. Consultoría de Costos).

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por el GACM, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada no se demuestran o justifican las razones o las necesidades de la ejecución y contratación de los conceptos fuera del catálogo original del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 núms. 11E, “Re-diseño y Análisis del Impacto de la Pre-Carga en la Cimentación del PTB...”; 12E, “Crédito v4 LEED para la Reducción del Impacto del Ciclo de Vida del Edificio del NAICM...”; 13E, “Evaluación de Exposición al Fuego por Derrame de Combustible...”; y 14E, “Análisis y Estudio del Diseño Conceptual para la Implementación de

una estación de Tren Rápido..."; aunado a que éstos servicios ya se encontraban dentro de los alcances de los numerales 1, "Objetivos", 2, "Alcances de los trabajos a desarrollar", 3, "Antecedentes", 4, "Marco Regulatorio", y 5, "Alcances" de los términos de referencia del propio contrato; asimismo, para el caso del último concepto, las actividades a realizar también se indican en las condicionantes que sirvieron como base para la elaboración del PRE-PLAN MAESTRO el cual sirvió para la presentación de la propuesta del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México el cual indicó en su punto 8.1 "DEFINICIÓN Y OBJETIVO. El acceso de transporte terrestre se proporciona a través de vialidades y carreteras, así como las instalaciones y los servicios de transporte público, incluyendo el metro de la Ciudad de México, metro suburbano/ tren rápido, autobuses interurbanos y servicios por contratación, taxis y limusinas. El tren exprés. Tren de servicio suburbano expreso desde el centro de la ciudad hasta el NAICM donde la estación se encuentra en el Centro de Transporte Terrestre de la terminal de la Ciudad de México...".

2018-9-09KDH-22-0422-08-001                    **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, elaboraron y autorizaron el dictamen técnico del 14 de marzo de 2018 con el que se validó la procedencia de precios unitarios fuera del catálogo original mediante el sexto convenio modificatorio del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 por un monto de 63,724.2 miles de pesos que representó el 3.5% del monto contratado sin que se justificará de manera fundada y explícita las razones del porque son necesarios la ejecución de los conceptos núms. 11E, "Re-diseño y Análisis del Impacto de la Pre-Carga en la Cimentación del PTB..."; 12E, "Crédito v4 LEED para la Reducción del Impacto del Ciclo de Vida del Edificio del NAICM..."; 13E, "Evaluación de Exposición al Fuego por Derrame de Combustible..."; y 14E, "Análisis y Estudio del Diseño Conceptual para la Implementación de una estación de Tren Rápido...", ya que aun cuando se establecieron hechos y razones técnicas no se indicó ni demostró que dichos conceptos fueran distintos a los alcances de los términos de referencia de dicho contrato; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículo 59, párrafo segundo; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 99, párrafo primero, 113, fracciones VI, VIII, XI y XV; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 66, fracción III; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, Artículo 7, fracciones I y VI; de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, Artículo 5; del Contrato de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, la cláusula vigésimo sexta y los numerales 1, 2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3, 4, 5, 5.1.1, 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.4 y 5.5 de los términos de referencia; y del Pre Plan Maestro (2014) punto 8.1 "Definición y Objetivo".

**2018-2-09KDH-22-0422-06-005 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal, específicamente al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, por un monto de 63,554,486.32 pesos (sesenta y tres millones quinientos cincuenta y cuatro mil cuatrocientos ochenta y seis pesos 32/100 M.N.), por los pagos indebidos realizados con cargo en el contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 que fueron autorizados por la residencia en las estimaciones núms. 19EXT a la 22EXT con periodos de ejecución del 1 de febrero al 31 de mayo de 2018, integrado por los siguientes importes de los conceptos fuera del catálogo original que se mencionan a continuación: 4,351,307.81 pesos en el núm. 11E, "Re-diseño y Análisis del Impacto de la Pre-Carga en la Cimentación del PTB..."; 3,249,053.45 pesos en el núm. 12E, "Crédito v4 LEED para la Reducción del Impacto del Ciclo de Vida del Edificio del NAICM..."; 4,174,716.27 pesos en el núm. 13E, "Evaluación de Exposición al Fuego por Derrame de Combustible..."; y 51,779,408.79 pesos en el núm. 14E, "Análisis y Estudio del Diseño Conceptual para la Implementación de una estación de Tren Rápido..."; además de los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación; sin considerar que en el dictamen técnico para la formalización del sexto convenio modificatorio no se justificó de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutar los conceptos mencionados aunado a que éstos servicios ya se encontraban dentro de los alcances de los numerales 1, "Objetivos", 2, "Alcances de los trabajos a desarrollar", 3, "Antecedentes", 4, "Marco Regulatorio", y 5, "Alcances", de los términos de referencia del propio contrato; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 55, y 59, párrafo segundo; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 99, párrafo primero, 113, fracciones VI, VIII, XI y XV; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 66, fracción III; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, Artículo 7, fracciones I y VI; la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, Artículo 5; del Contrato de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, la cláusula vigésimo sexta y los numerales 1, 2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3, 4, 5, 5.1.1, 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.4 y 5.5 de los términos de referencia; y del Pre Plan Maestro (2014) punto 8.1 "Definición y Objetivo".

**Causa Raíz Probable de la Irregularidad**

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

6. En la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 se observó que el GACM, por conducto de su residencia, mediante el dictamen técnico del 1 de junio de 2018 autorizó la procedencia de precios unitarios fuera del catálogo original en el octavo convenio modificatorio por un monto de 206,523.2 miles de pesos que representó el 11.2% del monto contratado, de los cuales se pagaron 200,084.7 miles de pesos en las estimaciones núms. 21EXT a la 23EXT con periodos de ejecución del 1 de abril al 30 de junio de 2018, integrados

por los importes de los conceptos fuera del catálogo original que se mencionan a continuación: 51,608.6 miles de pesos en el núm. 15E, “Diseño Esquemático-Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal...”; 90,529.1 miles de pesos en el núm. 15E, “Desarrollo de Diseño-Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal...”; y 57,947.0 miles de pesos en el núm. 15E, “Documentos constructivos-Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal...”, sin considerar que en el dictamen técnico para la formalización de dicho convenio no se justificó de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutar los conceptos mencionados ya que aun cuando se establecieron hechos y razones técnicas no se indicó ni demostró que dichos conceptos fueran distintos a los servicios establecidos dentro del Plan Maestro de 2014 y de los alcances de los numerales 1, “Objetivos”, 2, “Alcances de los trabajos a desarrollar”, 3, “Antecedentes”, 4, “Marco Regulatorio”, y 5, “Alcances de los proyectos ejecutivos”, de los términos de referencia del propio contrato se detallan en la tabla 4; lo anterior en incumplimiento de los artículos 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas; 5, de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción; 55, y 59, párrafo segundo, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 99, párrafo primero, y 113, fracciones VI, VIII, XI y XV, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; de la cláusula vigésimo sexta; los numerales 1, 2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3, 4, 5, 5.1.1, 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.4 y 5.5 de los términos de referencia del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 y del Pre Plan Maestro (2014) punto 8.1 “Definición y Objetivo”.

TABLA 4  
 CONCEPTOS NO CONSIDERADOS EN EL CATÁLOGO ORIGINAL QUE YA ESTABAN EN LOS ALCANCES DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL CONTRATO

Concepto	Plan Maestro/ Alcances de los términos de referencia
15E Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal para la inclusión del tren del tren rápido a nivel de techo.	<p>1 OBJETIVOS</p> <p>Obtener los servicios de diseño y arquitectura consistentes de forma enunciativa en <b>la elaboración de los Proyectos Ejecutivos diseño arquitectónico, ingeniería de detalle</b> y acompañamiento arquitectónico, que permita la construcción del "EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS, VIALIDADES DE ACCESO Y ESTACIONAMIENTOS" y "TORRE DE CONTROL Y CENTROS DE CONTROL DE OPERACIONES" del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM).</p> <p>2 ALCANCE DE LOS TRABAJOS A DESARROLLAR</p> <p>Los proyectos ejecutivos deberán incluir los siguientes elementos e ingenierías para cada edificio, para el correcto desarrollo de la obra; <b>diseño detallado arquitectónico, estructural</b>, mecánico, eléctrico, e hidráulico de cada uno de los siguientes edificios.</p> <p><b>2.1 Edificio Terminal de Pasajeros</b></p> <p><b>2.2 Torre de Control</b></p> <p><b>2.3 Centro de Operaciones</b></p> <p><b>2.4 Estacionamiento</b></p> <p><b>2.5 Centro Intermodal de Transporte Terrestre</b></p> <p><b>2.6 Vialidades de Acceso</b></p> <p>3. ANTECEDENTES</p> <p>De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo, el principal objetivo del Gobierno de la República es lograr que los derechos que la Constitución reconoce a los mexicanos pasen del papel a la práctica. Para lograrlo, se trabajará en 5 ejes fundamentales, dentro de los que se encuentran, por ejemplo:</p> <p>1. "Lograr un México incluyente..."</p> <p>2. "Lograr un México próspero..."</p>
15E Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal para la inclusión del tren del tren rápido a nivel de techo.	<p>Por lo anterior, Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) enfrenta el reto de <b>planear y diseñar un gran Aeropuerto en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México que permita responder a la demanda de las próximas cinco décadas en materia aeroportuaria</b>. En este sentido, GACM tiene claro que es indispensable capitalizar las experiencias existentes en México y en las diversas partes del mundo, con el fin de ejecutar el proceso más adecuado para lograr una solución de excelencia.</p> <p>4. MARCO REGULATORIO</p> <p>Las especificaciones para el desarrollo de este trabajo deberán cumplir con la leyes y normas nacionales e internacionales vigentes a la fecha de la realización de este trabajo, así como todas aquellas relacionadas con el diseño, ingeniería de detalle y construcción de los elementos aeroportuarios objeto de los presentes trabajos siendo en forma enunciativa más no limitativa, entre otras.</p> <p>5.0 ALCANCES</p> <p>5.1.1 PROYECTO EJECUTIVO</p> <p>Presentar un proyecto ejecutivo (CD) en donde se pueda <b>plasmear el diseño de cada una de las ubicaciones con su emplazamiento y se puedan apreciar los diferentes elementos que conformaran las edificaciones</b> solicitadas con sus usos, teniendo en cuenta el diseño de todos las ingenierías y las especificaciones establecidas en los anexos requisitos básicos, así como las siguientes consideraciones:</p> <p>-El diseño debe tener en cuenta el tipo de subsuelo en la zona y la sismicidad para definir su sistema de cimentación y estructural, ya que estos tendrán impacto en costo, tiempo de construcción y costos de mantenimiento durante la vida útil de las edificaciones.</p> <p>5.2.1 LA EMPRESA DEBERÁ PRESENTAR EL DISEÑO Y ARQUITECTURA EN LA ELABORACIÓN DE LOS PROYECTOS EJECUTIVOS, DISEÑO ARQUITECTÓNICO E INGENIERÍAS A DETALLE DIVIDIDO EN LAS FASES DE DESARROLLO CONCEPTUAL, ESQUEMÁTICO, DESARROLLO DE DISEÑO Y DOCUMENTOS CONSTRUCTIVOS CON TODO EL PROGRAMA SOLICITADO, EN CADA PROYECTO EJECUTIVO, TODOS LOS CRITERIOS DE INGENIERÍA CONSIDERADOS Y LO RELACIONADO A CONTINUACIÓN DE MANERA ENUNCIATIVA MÁS NO LIMITATIVA.</p> <p>5.2.2 SUSTENTABILIDAD, COSTO DEL CICLO DE VIDA, MANTENIMIENTO, USO DEL BIM</p>

Concepto	Plan Maestro/ Alcances de los términos de referencia
	<p>El diseño del proyecto <b>debe atender las necesidades futuras previstas para el NAICM, durante el proceso de diseño, la SCT/GACM espera que los servicios incluyan recomendaciones innovadoras y eficientes que permitan reducir los costos del ciclo de vida del proyecto</b>, así como maximizar la eficiencia en el uso y mantenimiento del espacio.</p> <p>5.2.3 CRITERIOS PROPUESTOS PARA EL DISEÑO DE LAS EDIFICACIONES Y SU RELACIÓN ENTRE ELLAS Y EL CONTEXTO INMEDIATO</p> <p>Presentar el documento con los criterios que definen de manera clara la incorporación de las consideraciones enunciadas previamente, así como todos los criterios de la ingeniería necesarios para un correcto funcionamiento de los proyectos, entre</p> <p>5.4 OTRA INFORMACIÓN PERTINENTE</p> <p>Proporcionar otra información que considere pertinente.</p> <p>5.5 PROGRAMA DE ACTIVIDADES</p> <p>Definir con el detalle debido:</p> <p>El diseño del proyecto ejecutivo deberá ser completado en 16 meses, seguido de un periodo de construcción de 2 años 8 meses.</p> <p>b) LAS FECHAS DE LAS ENTREGAS PARCIALES DEL PROYECTO EJECUTIVO DE CADA EDIFICACIÓN DIVIDIDOS EN:</p> <p>c) EL ACOMPAÑAMIENTO ARQUITÉCTONICO EN UN PLAZO DE 32 MESES.</p> <p><b>PLAN MAESTRO</b></p> <p><b>8.1 DEFINICIÓN Y OBJETIVO</b></p> <p><b>El acceso de transporte terrestre se proporciona a través de vialidades y carreteras, así como las instalaciones y los servicios de transporte público, incluyendo el metro de la Ciudad de México, metro suburbano/ tren rápido, autobuses interurbanos y servicios por contratación, taxis y limusinas.</b></p> <p><b>El tren exprés.- Tren de servicio suburbano expreso desde el centro de la ciudad hasta el NAICM donde la estación se encuentra en el Centro de Transporte Terrestre de la terminal de la Ciudad de México.</b></p>

FUENTE: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., direcciones corporativas de Infraestructura, Jurídica y de Administración y Gestión Inmobiliaria, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados y en la información y documentación proporcionados por la entidad fiscalizada.

NOTA: Para pronta referencia se citan los apartados y párrafos más relevantes de los términos de referencia del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 28 de noviembre de 2019, formalizada con el acta núm. 005/CP2018, con el oficio núm. GACM/DG/DCJ/SJ/GC/0197/2019 del 16 de diciembre de 2019 el Gerente de lo Contencioso del GACM proporcionó copia del oficio núm. GACM/DG/DCC-LT/SC/GROIA-A/0003/2019 del 16 de diciembre de 2019 con el que el Gerente de Residencia de Obra de Infraestructura Aeroportuaria A y encargado de la recepción de los recursos de la Gerencia Técnica Lado Tierra manifestó que realizó lo permitido por los preceptos jurídicos y legales para la formalización del sexto convenio modificatorio; que como resultado de una revisión exhaustiva al contenido de los términos de referencia del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 no se identificó, en lo específico, que los numerales 1, 2, 3, 4 y 5 se refieran expresa y explícitamente, directa o indirectamente, general o individual algo relativo a la partida “Desarrollo de Diseño-Implementación del tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal”; que la necesidad que se tenía era resolver los problemas de flujo vehicular que solicitó el GACM; que derivado de los estudios y cambios mostrados por el Contrato Plurianual núm. LPI-AS-DCAGI-SC-084-16 el cual integra las actualizaciones del Plan Maestro de los años 2016, 2017 y 2018 se tuvo la necesidad de realizar un estudio de tráfico vehicular;



adicionalmente presentó una tabla de los preceptos legales y jurídicos para la correcta formalización del octavo convenio modificatorio la cual fue aplicada por el GACM, de los archivos en formato PDF de los convenios modificatorios núms. 1 al 8, del dictamen del octavo convenio modificatorio y sus anexos, los escritos núms. PAR-GAC-003774 y PAR-GAC-004254 correspondientes a la propuesta del diseño análisis del costo y el alcance de los conceptos fuera del catálogo original, de la orden de trabajo del tren exprés núm. FP\_FREE-09052018-OT mediante la cual se dio aviso a la contratista del inicio de los servicios, de la nota de bitácora núm. 416 en la que se da la orden de inicio de los servicios a nivel de proyecto ejecutivo del concepto y las estimaciones extraordinarias 21, 22 y 23.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por el GACM, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada no se demuestran o justifican las razones o las necesidades de la ejecución y contratación de los conceptos fuera del catálogo original núms. 15E, "Diseño Esquemático-Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal...", 15E, "Desarrollo de Diseño-Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal..."; y 15E, "Documentos constructivos-Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal..."; aunado a que éstos servicios ya se encontraban dentro del Plan Maestro de 2014 y de los alcances de los numerales 1, "Objetivos", 2, "Alcances de los trabajos a desarrollar", 3, "Antecedentes", 4, "Marco Regulatorio", y 5, "Alcances de los proyectos ejecutivos", de los términos de referencia del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014.

2018-9-09KDH-22-0422-08-002

#### **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, elaboraron y autorizaron el dictamen técnico del 18 de abril de 2018 con el que se validó la procedencia de precios unitarios fuera del catálogo original mediante el octavo convenio modificatorio del contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 por un monto de 206,523.2 miles de pesos que representó el 11.2% del monto contratado sin que se justificará de manera fundada y explícita las razones del porque son necesarios la ejecución de los conceptos fuera del catálogo original núms. 15E, "Diseño Esquemático-Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal"; 15E, "Desarrollo de Diseño-Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal"; y 15E, "Documentos constructivos-Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal", ya que aun cuando se establecieron hechos y razones técnicas no se indicó ni demostró que dichos conceptos fueran distintos a los servicios establecidos dentro

del Plan Maestro de 2014 y los términos de referencia del propio contrato; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículo 59, párrafo segundo; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 99, párrafo primero, 113, fracciones VI, VIII, XI y XV; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 66, fracción III; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, Artículo 7, fracciones I y VI; de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, Artículo 5; del Contrato de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, la cláusula vigésimo sexta; los numerales 1, 2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3, 4, 5, 5.1.1, 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.4 y 5.5, de los términos de referencia; y del Pre Plan Maestro (2014) punto 8.1 "Definición y Objetivo".

#### 2018-2-09KDH-22-0422-06-006 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal, específicamente al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por un monto de 200,084,675.20 pesos (doscientos millones ochenta y cuatro mil seiscientos setenta y cinco pesos 20/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 que fueron autorizados por la residencia en las estimaciones núms. 21EXT a la 23EXT con periodos de ejecución del 1 de abril al 30 de junio de 2018, integrados por los importes de los conceptos fuera del catálogo original que se mencionan a continuación: 51,608,588.22 pesos en el núm. 15E, "Diseño Esquemático-Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal"; 90,529,132.19 pesos en el núm. 15E, "Desarrollo de Diseño-Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal"; y 57,946,954.79 pesos en el núm. 15E, "Documentos constructivos-Implementación de tren rápido en el NAIM: Modificaciones al diseño existente al centro intermodal"; además de los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación; debido a que en el dictamen técnico para la formalización del octavo convenio modificatorio no se justificó de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutar los conceptos mencionados aunado a que éstos servicios ya se encontraban dentro del Plan Maestro de 2014 y de los numerales 1, "Objetivos", 2, "Alcances de los trabajos a desarrollar", 3, "Antecedentes", 4, "Marco Regulatorio", y 5, "Alcances de los proyectos ejecutivos", de los términos de referencia del propio contrato; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 55, y 59, párrafo segundo; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 99, párrafo primero, 113, fracciones VI, VIII, XI y XV; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 66, fracción III; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, Artículo 7, fracciones I y VI; de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, Artículo 5; del Contrato de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, la cláusula vigésimo sexta; los numerales 1, 2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3, 4, 5, 5.1.1, 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.4 y 5.5, de los términos de referencia; y del Pre Plan Maestro (2014) punto 8.1 "Definición y Objetivo".

## Causa Raíz Probable de la Irregularidad

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

7. En la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015 cuyo objeto es el "Proyecto ejecutivo de pistas, rodajes y plataformas y ayudas a la navegación y otras instalaciones del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México", se observó que el GACM, por conducto de su residencia, no verificó que los conceptos núms. 3.3, "Plataforma Militar con características y clasificación según PM"; 13.5 "Área de Autoridades"; 20 "Memorias de cálculo y especificaciones"; 21 "Programa de ejecución de obra"; 22 "Catálogos de conceptos, cantidades de obra, matrices de precios unitarios y presupuesto base"; 23 "Validación de la evaluación económica" y 24 "Programas de mantenimiento de los equipos y obra civil", cumplieran con los alcances de los servicios señalados en los numerales 3.4, "Proyecto Ejecutivo"; 3.5, "Elaboración de Bases Técnicas y Estimaciones de Costos del Proyecto ejecutivo de Pistas y Calles de rodaje del NAICM"; 3.5.1, "Estimaciones de Costos del Proyecto"; 3.5.2, "Normas y Especificaciones"; 3.5.3, "Programa de ejecución de la Obra"; 3.5.4, "Validación de la Evaluación Económica"; 3.7, "Programa de Mantenimiento"; 9, "Presentación del Proyecto Ejecutivo"; 10, "Tiempo de ejecución"; y 12.3, "Proyecto Ejecutivo", de los términos de referencia; y 4.3, "Fases de desarrollo del proyecto" de la propuesta técnica del licitante; y los "Entregables" del anexo núm. 16 de dicho contrato, ya que sólo se encuentran paquetes de planos enrollados y planos escaneados en formato PDF y DWG firmados por el residente y superintendente de los servicios, faltando las firmas de quien los elaboró y autorizó, sin que se pueda identificar la ejecución de los servicios contratados así como, la entrega de dos copias, con respaldo de archivos en CD o DVD y la presentación en carpetas de argollas con pastas con recubrimiento plástico en color blanco, etiquetadas e identificadas, lo cual se corroboró en la visita de verificación física a las instalaciones del campamento y bodegas del GACM realizada del 3 al 6 de septiembre de 2019 por personal de la ASF y del GACM; además, no se cumplió con la entrega-recepción de los productos finales, la cual sería en noviembre de 2018 de conformidad con su programa de ejecución, aun cuando el pago se realizó en 2019; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas; 113, fracciones I, VI y XIV, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; de las cláusulas primera, tercera, novena, décimo quinta y vigésimo cuarta, los numerales 3.4, 3.5, 3.5.1, 3.5.2, 3.5.3, 3.5.4, 3.7, 9, 10 y 12.3, de los términos de referencia, numeral 4.3, de la propuesta técnica del licitante ganador, y el anexo núm. 16 del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 28 de noviembre de 2019, formalizada con el acta núm. 005/CP2018, con el oficio núm. GACM/DG/DCJ/SJ/GC/0201/2019 del 19 de diciembre de 2019 el Gerente de lo Contencioso del GACM proporcionó copia del oficio núm. GACM/DG/DCT/SPL/476/2019 del 19 de diciembre de 2019 con el que el Subdirector de Procesos de Licitación del GACM entregó copia del oficio núm. GACM/DG/DCT/SDP/267/2019

del 18 de diciembre de 2019 con el cual el Subdirector de Proyectos del GACM manifestó que los planos entregados cumplen con los términos de referencia y que la forma de presentación tuvo que ser cambiada para concentrar el archivo general del GACM por lo que los planos se encuentran en paquetes y que se encuentran firmados sólo por el residente del contrato y el superintendente quienes son los responsables de los trabajos; asimismo proporcionó copia del escrito TSN\_GACM\_OF\_1776 del 15 febrero de 2019 mediante el cual la contratista informó a la residencia la conclusión de los conceptos 3.3, 13.5, 20, 21, 22, 23 y 24.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por el GACM, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada no se demostró que los conceptos núms. 3.3, "Plataforma Militar con características y clasificación según PM"; 13.5 "Área de Autoridades"; 20 "Memorias de cálculo y especificaciones", 21 "Programa de ejecución de obra", 22 "Catálogos de conceptos, cantidades de obra, matrices de precios unitarios y presupuesto base", 23 "Validación de la evaluación económica" y 24 "Programas de mantenimiento de los equipos y obra civil", cumplieran con los alcances de los servicios indicados en los términos de referencia, así como la entrega de dos copias con respaldo de archivos en CD o DVD y la presentación en carpetas de argollas con pastas con recubrimiento plástico en color blanco, etiquetadas e identificadas, ni con la entrega-recepción de los productos finales, la cual sería en noviembre de 2018 de conformidad con su programa de ejecución, aun cuando el pago se realizó en 2019.

2018-9-09KDH-22-0422-08-003  
**Sancionatoria**

**Promoción de Responsabilidad Administrativa**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, no verificaron que los conceptos núms. 3.3, "Plataforma Militar con características y clasificación según PM"; 13.5 "Área de Autoridades"; 20 "Memorias de cálculo y especificaciones"; 21 "Programa de ejecución de obra"; 22 "Catálogos de conceptos, cantidades de obra, matrices de precios unitarios y presupuesto base"; 23 "Validación de la evaluación económica" y 24 "Programas de mantenimiento de los equipos y obra civil", cumplieran con los alcances de los servicios señalados en los numerales 3.4, "Proyecto Ejecutivo"; 3.5, "Elaboración de Bases Técnicas y Estimaciones de Costos del Proyecto ejecutivo de Pistas y Calles de rodaje del NAICM"; 3.5.1, "Estimaciones de Costos del Proyecto"; 3.5.2, "Normas y Especificaciones"; 3.5.3, "Programa de ejecución de la Obra"; 3.5.4, "Validación de la Evaluación Económica"; 3.7, "Programa de Mantenimiento"; 9, "Presentación del Proyecto Ejecutivo"; 10, "Tiempo de ejecución"; y 12.3, "Proyecto Ejecutivo", de los términos de referencia; y 4.3, "Fases de desarrollo del proyecto" de la propuesta técnica del licitante; y los "Entregables" del anexo núm. 16 de dicho contrato, ya que a la fecha de la revisión (diciembre de 2019), sólo se encuentran paquetes de planos enrollados y planos escaneados en formato PDF y DWG firmados por el residente y superintendente de los servicios, faltando las firmas de quien los elaboró y autorizó, sin que se pueda identificar la ejecución de los servicios contratados, así como la entrega de dos

copias, con respaldo de archivos en CD o DVD y la presentación en carpetas de argollas con pastas con recubrimiento plástico en color blanco, etiquetadas e identificadas, lo cual se corroboró en la visita de verificación física a las instalaciones del campamento y bodegas del GACM realizada del 3 al 6 de septiembre de 2019 por personal de la ASF y del GACM; además, no se cumplió con la entrega-recepción de los productos finales, la cual sería en noviembre de 2018 de conformidad con su programa de ejecución, aun cuando el pago se realizó en 2019, lo anterior, en incumplimiento del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículo 113, fracciones I, VI y XIV; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, Artículo 7, fracciones I y VI; del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, las cláusulas primera, tercera, novena, décimo quinta y vigésimo cuarta; los numerales 3.4, 3.5, 3.5.1, 3.5.2, 3.5.3, 3.5.4, 3.7, 9, 10 y 12.3, de los términos de referencia; el numeral 4.3, de la propuesta técnica del licitante ganador; y anexo núm. 16.

**8.** Con la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, se constató que el GACM, por conducto de su residencia, autorizó pagos indebidos por un monto de 36,747.6 miles de pesos en las estimaciones ordinarias núms. 35 a la 43, con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de diciembre de 2017 y el 31 de agosto de 2018 todas pagadas en el ejercicio presupuestal de 2018, en el concepto núm. 19, "Acompañamiento durante el proceso de obra...", ya que no se acreditó su realización debido a que la entidad fiscalizada sólo proporcionó reportes de actividades, minutas, correos electrónicos, juntas con grupos de interés sin proporcionar documentos en los cuales se indiquen las modificaciones, adecuaciones o soluciones dadas a las contratistas de obra derivadas de dicho acompañamiento, aunado a que no se acreditó que se llevó el control de la participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios, además que, de acuerdo con su programa de ejecución, éste debería iniciar después de terminado el proyecto ejecutivo, por lo que los pagos derivados de las modificaciones durante el proceso de obra son inherentes a la realización del mismo; lo anterior en incumplimiento de los artículos 54, párrafo primero y 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, 113, fracciones I, VI, VIII y IX y 132 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y del numeral 5.19 de la propuesta técnica del licitante ganador y el numeral 3.6 de los términos de referencia del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 28 de noviembre de 2019, formalizada con el acta núm. 005/CP2018, con el oficio núm. GACM/DG/DCJ/SJ/GC/0201/2019 del 19 de diciembre de 2019 el Gerente de lo Contencioso del GACM proporcionó copia del oficio núm. GACM/DG/DCT/SPL/476/2019 del 19 de diciembre de 2019 con el que el Subdirector de Procesos de Licitación del GACM entregó copia del oficio núm. GACM/DG/DCT/SDP/267/2019 del 18 de diciembre de 2019 mediante el cual el Subdirector de Proyectos del GACM

manifestó que para el caso del concepto núm. 19 “Acompañamiento durante el proceso de obra”, su unidad es “proyecto” y que la cantidad que se asignó es uno por lo que se asume que el concepto aplica para todo el diseño; que su ejecución se desarrolló dentro de la vigencia del contrato; que independientemente de la participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto, se programó personal de manera mensual para atender las diversas obras civiles o electromecánicas en el periodo comprendido de febrero de 2016 a febrero de 2019; que para la ejecución y pago del concepto se consideraron actividades en las obras que se estuvieran desarrollando en el momento o en las que tuvieran injerencia los proyectos ejecutivos de pistas; que las actividades de acompañamiento consistían en participar en reuniones de coordinación, atender solicitudes de información respecto del proyecto, visitas al sitio de los trabajos y revisión de propuestas de modificación al proyecto, entre otras; que la ejecución del concepto inicio antes debido a las licitaciones de la infraestructura del Lado Aire y con la puesta en marcha del proceso de construcción de los mismos, por lo que se consideró que las actividades de acompañamiento que hayan derivado en alguna actualización del diseño no son inherentes en el desarrollo propio del proyecto ejecutivo sino del proceso de obra; que se elaboraron de forma mensual reportes de actividades que se incluyen en las estimaciones ordinarias núms. 35 a la 43; y que la presentación del entregable final se realizó hasta la terminación del contrato tal y como se estableció en el programa de ejecución y en el escrito núm. TSN\_GACM\_OF\_1776 del 15 febrero de 2019 donde la contratista informó a la residencia la conclusión del concepto en el año 2018.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por el GACM, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada no se demostró la realización de las actividades del concepto núm. 19, “Acompañamiento durante el proceso de obra...” debido a que la entidad fiscalizada sólo proporcionó reportes de actividades, minutas, correos electrónicos, juntas con grupos de interés sin proporcionar documentos en los cuales se indiquen las modificaciones, adecuaciones o soluciones dadas a las contratistas de obra derivadas de dicho acompañamiento, aunado a que no se acreditó que se llevó el control de la participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios; además, de acuerdo con su programa de ejecución, éste debería iniciar después de terminado el proyecto ejecutivo, por lo que los pagos derivados de las modificaciones durante el proceso de obra son inherentes a la realización del mismo, de conformidad con su base de pago que es proyecto.

#### 2018-2-09KDH-22-0422-06-007 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal, específicamente al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, por un monto de 36,747,601.65 pesos (treinta y seis millones setecientos cuarenta y siete mil seiscientos un pesos 65/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015 en las estimaciones ordinarias núms. 35 a la 43, con periodos de ejecución comprendidos entre el 1 de diciembre de 2017 y el 31 de agosto de 2018 todas pagadas en el ejercicio presupuestal de 2018, en el concepto núm.

19, "Acompañamiento durante el proceso de obra...", además de los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación; ya que no se acreditó su realización debido a que la entidad fiscalizada sólo proporcionó reportes de actividades, minutas, correos electrónicos, juntas con grupos de interés sin proporcionar documentos en los cuales se indiquen las modificaciones, adecuaciones o soluciones dadas a las contratistas de obra derivadas de dicho acompañamiento, aunado a que no se acreditó que se llevó el control de la participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios; además, de acuerdo con su programa de ejecución, éste debería iniciar después de terminado el proyecto ejecutivo, por lo que los pagos derivados de las modificaciones durante el proceso de obra son inherentes a la realización del mismo de conformidad con su base de pago que es proyecto; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 54, párrafo primero, y 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 113, fracciones I, VI, VIII y IX, y 132; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 66, fracción III; y de la propuesta técnica del licitante ganador, numeral 5.19; del Contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, los términos de referencia, numeral 3.6.

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

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

9. Con la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, se constató que el GACM, por conducto de su residencia, autorizó pagos indebidos por un monto de 51,040.0 miles de pesos en las estimaciones núms. 1 a la 8, 28, 29 y 38 con periodos de ejecución comprendidos del 1 de febrero al 31 de agosto de 2015, del 1 al 30 de septiembre de 2016, del 1 de mayo al 30 de junio de 2017 y del 1 al 31 de marzo de 2018, siendo el 11 de junio de 2018 la última fecha de pago en la que se materializó el daño, en el concepto con clave núm. 10, "Proyecto Ejecutivo Aviación General y Helipuerto", ya que no se acreditó su ejecución ni el cumplimiento de los alcances de los numerales 3.4, "Proyecto Ejecutivo", 3.5.4, "Validación de la Evaluación Económica"; 3.7, "Programa de Mantenimiento"; 9, "Presentación del Proyecto Ejecutivo"; 10, "Tiempo de ejecución"; y 12.3, "Proyecto Ejecutivo", de los términos de referencia; 4.3, "Fases de desarrollo del proyecto", de la propuesta técnica del licitante ganador; y de los "Entregables", del anexo 16 de dicho contrato, ya que en el informe final se indicó que no se había definido la ubicación del helipuerto por lo que sólo se cuenta con dimensiones generales; que no se cumplió con la entrega-recepción de los productos finales, la cual sería en noviembre de 2018 de conformidad con su programa de ejecución; y que se encuentran paquetes de planos enrollados y planos escaneados en formato PDF y DWG sin identificación, faltando las firmas de quien los elaboró y autorizó, lo cual se corroboró en la visita de verificación física a las instalaciones del campamento y bodegas del GACM realizada del 3 al 6 de septiembre de 2019 por personal de la ASF y del GACM; lo anterior en incumplimiento de los artículos 54, párrafo primero, y 55 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 113, fracciones I, VI, VIII y IX, y 132 del Reglamento de

la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; el numeral 4.3 de la propuesta técnica del licitante ganador; de las cláusulas primera, tercera, novena, décimo quinta y vigésimo cuarta, los numerales 3.4, 3.5.4, 3.7, 9, 10 y 12.3, de los términos de referencia, y del anexo núm. 16 del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 28 de noviembre de 2019, formalizada con el acta núm. 005/CP2018, con el oficio núm. GACM/DG/DCJ/SJ/GC/0201/2019 del 19 de diciembre de 2019 el Gerente de lo Contencioso del GACM proporcionó copia del oficio núm. GACM/DG/DCT/SPL/476/2019 del 19 de diciembre de 2019 con el que el Subdirector de Procesos de Licitación del GACM entregó copia del oficio núm. GACM/DG/DCT/SDP/267/2019 del 18 de diciembre de 2019 mediante el cual el Subdirector de Proyectos del GACM manifestó que los planos se encuentran firmados sólo por el residente del contrato y el superintendente quienes son los responsables de los trabajos; asimismo proporcionó copia del escrito TSN\_GACM\_OF\_1776 del 15 febrero de 2019 mediante el cual la contratista informó a la residencia la conclusión del concepto núm. 10. "Proyecto Ejecutivo Aviación General y Helipuerto".

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por el GACM, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada no se acreditó la ejecución del concepto núm. 10. "Proyecto Ejecutivo Aviación General y Helipuerto" ni el cumplimiento de los alcances de los numerales 3.4, "Proyecto Ejecutivo", 3.5.4, "Validación de la Evaluación Económica"; 3.7, "Programa de Mantenimiento"; 9, "Presentación del Proyecto Ejecutivo"; 10, "Tiempo de ejecución"; y 12.3, "Proyecto Ejecutivo", de los términos de referencia; 4.3, "Fases de desarrollo del proyecto", de la propuesta técnica del licitante; y de los "Entregables", del anexo 16 de dicho contrato, ya que en el informe final indicó que no se ha definido la ubicación del helipuerto por lo que sólo se cuenta con dimensiones generales; que no se cumplió con la entrega-recepción de los productos finales, la cual sería en noviembre de 2018 de conformidad con su programa de ejecución; y que se encuentran paquetes de planos enrollados y planos escaneados en formato PDF y DWG firmados sólo por el residente y superintendente de los servicios, faltando las firmas de quien los elaboró y autorizó, lo cual se corroboró en la visita de verificación física a las instalaciones del campamento y bodegas del GACM realizada del 3 al 6 de septiembre de 2019 por personal de la ASF y del GACM.

#### **2018-2-09KDH-22-0422-06-008 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal, específicamente al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, por un monto de 51,040,049.11 pesos (cincuenta y un millones cuarenta mil cuarenta y nueve pesos 11/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015 que fueron autorizados por la residencia en



las estimaciones núms. 1 a la 8, 28, 29 y 38 con periodos de ejecución comprendidos del 1 de febrero al 31 de agosto de 2015, del 1 al 30 de septiembre de 2016, del 1 de mayo al 30 de junio de 2017 y del 1 al 31 de marzo de 2018, siendo el 11 de junio de 2018 la última fecha de pago en la que se materializó el daño, en el concepto con clave núm. 10, "Proyecto Ejecutivo Aviación General y Helipuerto", además de los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación; ya que no se acreditó su ejecución ni el cumplimiento de los alcances de los numerales 3.4, "Proyecto Ejecutivo", 3.5.4, "Validación de la Evaluación Económica"; 3.7, "Programa de Mantenimiento"; 9, "Presentación del Proyecto Ejecutivo"; 10, "Tiempo de ejecución"; y 12.3, "Proyecto Ejecutivo", de los términos de referencia; 4.3, "Fases de desarrollo del proyecto", de la propuesta técnica del licitante; y de los "Entregables", del anexo 16 de dicho contrato, ya que en el informe final indicó que no se ha definido la ubicación del helipuerto por lo que sólo se cuenta con dimensiones generales; que no se cumplió con la entrega-recepción de los productos finales, la cual sería en noviembre de 2018 de conformidad con su programa de ejecución; y que se encuentran paquetes de planos enrollados y planos escaneados en formato PDF y DWG sin identificación, faltando las firmas de quien los elaboró y autorizó, lo cual se corroboró en la visita de verificación física a las instalaciones del campamento y bodegas del GACM realizada del 3 al 6 de septiembre de 2019 por personal de la ASF y del GACM, lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 54, párrafo primero y 55; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículo 113, fracciones I, VI, VIII y IX, y 132; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 66, fracción III, y de la propuesta técnica del licitante ganador, numeral 4.3, del Contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, las cláusulas primera, tercera, novena, décimo quinta y vigésimo cuarta; los numerales 3.4, 3.5.4, 3.7, 9, 10 y 12.3, de los términos de referencia; y del anexo núm. 16.

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

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

**10.** Con la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, se constató que el GACM, por conducto de su residencia, autorizó pagos indebidos por un monto de 23,887.6 miles de pesos en las estimaciones extraordinarias núms. 6, 11, 14, 23, 56, 64 y 68 con periodos de ejecución comprendidos del 1 al 30 de noviembre de 2016, del 1 de enero al 28 de febrero, del 1 al 30 de mayo, y del 1 al 31 de diciembre de 2017; y del 1 al 28 de febrero de 2018, siendo el 11 de abril de 2018 la última fecha de pago en la que se materializó el daño, en los conceptos fuera del catálogo original núms. EXT-3.1.3, "Plan de uso de suelo urbano para la fase 1 de la Ciudad Aeropuerto"; EXT-3.1.4, "Estudio de Tráfico en todo el Aeropuerto"; EXT-3.1.6, "Diseño Conceptual de la Fase 1 de los Servicios de la Ciudad Aeropuerto (Área Terminal)"; EXT-3.1.7, "Diseño Conceptual de la Fase 1 de la vía de la Ciudad Aeropuerto (Área Terminal)"; y EXT-3.1.8, "Diseño Conceptual de la Futura Calle de Rodaje Transversal Sur", ya que no se verificó que los alcances de dichos precios ya estaban incluidos dentro de los alcances del contrato de prestación de servicios núm. ITP-AS-DCAGI-SC-078-16 consistentes

en el “Estudio para la elaboración del Plan Maestro de la Ciudad Aeropuerto”, que se detallan en la tabla 5, además de que en el dictamen técnico que sustenta la formalización del primer convenio donde están incluidos tales conceptos no se justificó de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutarlos; lo anterior, en incumplimiento de los artículos 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas; 5 de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción; 55, y 59, párrafo segundo, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 99, párrafo primero, 113, fracciones VI, VIII, XI y XV, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; y 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y de la cláusula vigésimo sexta, del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015.

TABLA 5

CONCEPTOS NO CONSIDERADOS EN EL CATÁLOGO ORIGINAL QUE YA ESTABAN INCLUIDOS EN LOS  
ALCANCES DEL CONTRATO ITP-AS-DCAGI-SC-078-16

Contrato de prestación de servicios núm. ITP-AS-DCAGI-SC-078-16 consistentes en el “Estudio para la elaboración del Plan Maestro de la Ciudad Aeropuerto”			
Concepto fuera del catálogo original autorizado	Términos de referencia	Entregable	Entregable del Concepto fuera del catálogo original autorizado.
EXT-3.1.3. Desarrollo del plan de utilización del terreno para la ciudad aeropuerto fase 1 para definir los servicios básicos y el concepto de la red vial...	<p>1.1 La Ciudad Aeropuerto dentro del NAICM</p> <p>El Plan Maestro del NAICM define el polígono y los usos de suelo para los terrenos federales.</p> <p>2.2 Objetivos Específicos</p> <p>Proponer usos de suelo para la Ciudad Aeropuerto que respondan a las necesidades del aeropuerto en armonía con la Zona Metropolitana del Valle de México; incorporar en forma integral las condiciones de transporte, movilidad y acceso a la ciudad Aeropuerto.</p>	<p>4.1.2 Zonificación en su sección I, Zonificación general, se identifican los suelos edificables y no edificables describiendo las hectáreas brutas que ocuparan las vialidades, equipamientos, áreas de zonas verdes e infraestructura de servicios urbanos de Ciudad Aeropuerto, así como las zonas donde se edificaran edificios auxiliares limitando su altura a las condiciones de la navegación aérea y se subdividen en diversas categorías edificables y no edificables; en el numeral; en la sección III Usos de Suelo, se detallan las diversas áreas para su uso.</p>	<p>Reporte referente al “Proyecto de Utilización del Terreno Urbano para la Ciudad Aeropuerto Fase 1 (Área Terminal), en su numeral 1.1 Alcance, describe que, como base para el diseño del Uso de Suelo de Desarrollo Urbano, se realizó un estudio comparativo para las áreas de estudio.</p>
EXT-3.1.4. Desarrollo del estudio total del aeropuerto, el cual incluirá: análisis de los picos diarios de tráfico previstos por el plan maestro general del NAICM para el año 2040, análisis de los patrones de tráfico para las vialidades y transporte público del lado tierra, ...	<p>3.4.2 Transporte en Ciudad Aeropuerto</p> <p>Una sección fundamental del Plan Maestro de Ciudad Aeropuerto es la propuesta de transporte, para ello, el Consultor deberá desarrollar 5 (cinco) elementos básicos: un estudio de tránsito, el análisis del sistema de transporte público tanto interno como externo de la Ciudad Aeropuerto, la estrategia de estacionamientos y la micro-simulación del tránsito.</p>	<p>En el numeral 4.3.3. Diseño y dimensionamiento de las redes de los diferentes modos de transporte, en su sección I. Infraestructura de movilidad y transporte, describe las vialidades de acceso que se cuantifican de forma segregada a las vialidades internas de ciudad aeropuerto.</p>	<p>Se llevó a cabo un estudio de trafico de las vialidades no pertenecientes a la Terminal en el NAICM, analizando los patrones de tránsito para las vialidades del lado tierra con el fin de modificar los diseños de las vialidades de NAICM, además describe las categorías clave de las rutas del sistema de transporte público.</p>
EXT-3.1.4. Desarrollo del estudio total del aeropuerto, el cual incluirá: análisis de los picos diarios de tráfico previstos por el plan maestro	<p>3.4.2.1 Estudio de Movilidad y Accesibilidad</p> <p>El Plan Maestro del NAICM define la infraestructura de accesos al complejo desde los distintos accesos de la Ciudad Aeropuerto.</p>		

Contrato de prestación de servicios núm. ITP-AS-DCAGI-SC-078-16 consistentes en el  
 "Estudio para la elaboración del Plan Maestro de la Ciudad Aeropuerto"

general del NAICM para el año 2040, análisis de los patrones de tráfico para las vialidades y transporte público del lado tierra, ...

El Consultor deberá definir la movilidad urbana interna, así como la accesibilidad a la Ciudad Aeropuerto. Especialmente tomando en consideración la revisión y complementación de análisis de tránsito existentes tanto para la Ciudad de México como para el NAICM y la Ciudad Aeropuerto, con el fin de determinar los requerimientos a corto, mediano y largo plazo de la propuesta. Se deberá considerar el desarrollo con base en las etapas de implementación planteadas, de acuerdo con el Plan Maestro de NAICM.

3.4.2.2 Estudio de Tránsito

3.4.2.3 Análisis del Sistema de Transporte Público

3.4.2.5 Microsimulación del tránsito

EXT-3.1.6. Diseño Conceptual de los servicios de ciudad aeropuerto fase 1 que incluirá: recopilación y análisis de la información referente a los servicios existentes (energía eléctrica, aguas residuales, agua potable, gas, telecomunicaciones) ...

3.1.2.2 Aspectos de Infraestructura

Se deberá efectuar una investigación, ya sea de gabinete y/o en campo, que sirva de base para el diseño físico y funcional de la Ciudad Aeropuerto para poder luego dimensionar el Plan Maestro Conceptual en la Fase 3. Se deberá contemplar lo siguiente:

-Análisis de la cobertura actual de servicios básicos (agua, electricidad, gas, telecomunicaciones, disposición de residuos, etc.);

-Análisis y selección de tecnologías de los servicios más comunes a prestar.

Reporte de la definición de infraestructura y paisajismo, en su numeral 4.3.1 Cálculo de requerimientos de servicios urbanos, en su sección I. Agua potable, riego y uso no potables, II. Drenajes, V. Gas natural, 4.3.2 Propuesta de Tecnología e innovación para servicios urbanos: Soluciones Smart City y 4.3.4 Diseño y dimensionamiento de infraestructura de redes de servicios.

Reporte referente al Diseño conceptual de los servicios de la Ciudad Aeropuerto describe el diseño conceptual de redes de servicios para ciudad aeropuerto el cual se hizo a partir del Planeador maestro del contrato de prestación de servicios núm. ITP-AS-DCAGI-SC-078-16

EXT-3.1.7. Elaboración del diseño conceptual de la vialidad de ciudad aeropuerto fase 1, el cual incluirá: desarrollo de bases de diseño para establecer los parámetros de diseño, normas locales relevantes, análisis de la información referente a estudios hidrológicos, meteorológicos y levantamiento topográfico, diseño conceptual de la disposición de las vialidades del eje, secciones transversales típicas, disposición de las intersecciones, pavimentos, provisiones para mobiliario urbano y paisaje, ...

2.3 Enfoque integral

Se considera especialmente importante impulsar soluciones integrales para la movilidad y conectividad al NAICM. Se estima que una mejor conexión entre los aeropuertos y las ciudades circundantes puede tener efectos positivos desde una perspectiva medioambiental y un uso eficiente del aeropuerto a nivel regional. El acceso a la Ciudad Aeropuerto requiere vincular vialidades regionales hacia el aeropuerto, como la adecuación de la Autopista Peñón-Texcoco y del Circuito Exterior Mexiquense. Este vínculo ha sido predeterminado en el Plan Maestro del NAICM.

3.1.2 Reporte del análisis ambiental, sociocultural y regulatorio.

El diagnóstico deberá abordar la situación actual al menos de los siguientes componentes:

-Sistema urbano-medio construido: zonificación, dominio de los terrenos, uso rural, infraestructura existente y futura;

-Movilidad en las zonas aledañas y su potencial impacto en el NAICM y en la Ciudad Aeropuerto.

En el numeral 4.3.3. Diseño y dimensionamiento de las redes de los diferentes modos de transporte, en su sección I. Infraestructura de movilidad y transporte, describe la información de movilidad y transporte cuantificando los requerimientos de infraestructura, recomendando realizar la construcción de la infraestructura de transporte en 2 etapas que deberán de funcionar en conjunto con la terminal 2 del NAICM.

En el entregable Red de vialidades de acceso a la Ciudad Aeropuerto (Área de la Terminal)-Bases de Diseño, incluye el conjunto de condiciones, necesidades y requerimientos que se tomaron en cuenta para la definición de las áreas edificables, por lo que el propósito general de estas bases de diseño es asistir al equipo de diseño del Ingeniero Civil Maestro en la implementación del diseño y que este sea consistente con los lineamientos del Borrador del Plan Maestro y directivas principales del GACM.

3.1.2.1 Aspectos Ambientales y Socioculturales

Contrato de prestación de servicios núm. ITP-AS-DCAGI-SC-078-16 consistentes en el

“Estudio para la elaboración del Plan Maestro de la Ciudad Aeropuerto”

---

Mediante el uso de información y estudios existentes, se estimarán los impactos ambientales y socioculturales específicamente para la Ciudad Aeropuerto, tales como:

-Situación geológica, geomorfológica, topográfica y geotécnica del suelo.

EXT-3.1.8. Diseño Conceptual de la futura calle de rodaje transversal sur que incluye: estudio básico para definir los requisitos funcionales generales de proyecto, ...

Nota: no se considera la calle de rodaje al sur de la terminal de pasajeros ya que está incluida en las próximas etapas de construcción del proyecto integral del NAICM.

Para el caso del concepto fuera de catálogo original núm., EXT - 3.1.8. Diseño Conceptual de la futura calle de rodaje transversal sur..., no se presentó evidencia documental que respalde dicho concepto y su entregable.

FUENTE: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., direcciones corporativas de Infraestructura, Jurídica y de Administración y Gestión Inmobiliaria, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados y en la información y documentación proporcionados por la entidad fiscalizada.

NOTA: Para pronta referencia se citan los apartados y párrafos más relevantes de los términos de referencia y entregables del contrato de prestación de servicios núm. ITP-AS-DCAGI-SC-078-16.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 28 de noviembre de 2019, formalizada con el acta núm. 005/CP2018, con el oficio núm. GACM/DG/DCJ/SJ/GC/0201/2019 del 19 de diciembre de 2019 el Gerente de lo Contencioso del GACM proporcionó copia del oficio núm. GACM/DG/DCT/SPL/476/2019 del 19 de diciembre de 2019 con el que el Subdirector de Procesos de Licitación del GACM entregó copia del oficio núm. GACM/DG/DCT/SDP/267/2019 del 18 de diciembre de 2019 mediante el cual el Subdirector de Proyectos del GACM manifestó que en el dictamen técnico del 5 de agosto de 2016 emitido por la Gerencia de Proyecto se indicó que los trabajos de los conceptos observados referentes al desarrollo del diseño conceptual y ejecutivo del Lado Tierra del NAICM, se encuentran fuera del alcance del diseño del contrato, por lo que no existe duplicidad de trabajos ya que se integraron a detalle los trabajos y consideraciones mediante copia del oficio TSN\_GACM\_MEM\_0066 para el desarrollo del proyecto conceptual y ejecutivo del Lado Tierra.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por el GACM, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada no se justificó o aclaró que los alcances de los conceptos fuera del catálogo original del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015 núms. EXT-3.1.3, "Plan de uso de suelo urbano para la fase 1 de la Ciudad Aeropuerto"; EXT-3.1.4, "Estudio de Tráfico en todo el Aeropuerto"; EXT-3.1.6, "Diseño Conceptual de la Fase 1 de los Servicios de la Ciudad Aeropuerto (Área Terminal)"; EXT-3.1.7, "Diseño Conceptual de la Fase 1 de la vía de la Ciudad Aeropuerto (Área Terminal)"; y EXT-3.1.8, "Diseño Conceptual de la Futura Calle de Rodaje Transversal Sur", ya estaban incluidos dentro de los alcances del contrato de prestación de servicios núm. ITP-AS-DCAGI-SC-078-16 consistentes en el "Estudio para la elaboración del Plan Maestro de la Ciudad Aeropuerto"; además, en el dictamen técnico que

sustenta la formalización del primer convenio donde están incluidos tales conceptos no se justificó de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutarlos.

2018-9-09KDH-22-0422-08-004 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, elaboraron y autorizaron el dictamen técnico con el que se validó la procedencia de precios unitarios fuera del catálogo original mediante el primer convenio modificatorio del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015 por un monto de 23,887.6 miles de pesos miles de pesos, sin que se justificará de manera fundada y explícita las razones del porque son necesarios la ejecución de los conceptos núms. EXT-3.1.3, "Plan de uso de suelo urbano para la fase 1 de la Ciudad Aeropuerto"; EXT-3.1.4, "Estudio de Tráfico en todo el Aeropuerto"; EXT-3.1.6, "Diseño Conceptual de la Fase 1 de los Servicios de la Ciudad Aeropuerto (Área Terminal)"; EXT-3.1.7, "Diseño Conceptual de la Fase 1 de la vía de la Ciudad Aeropuerto (Área Terminal)"; y EXT-3.1.8, "Diseño Conceptual de la Futura Calle de Rodaje Transversal Sur", ni cómo se determinó la cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de ellos; y que los alcances de dichos precios ya estaban incluidos dentro de los alcances del contrato de prestación de servicios núm. ITP-AS-DCAGI-SC-078-16 consistentes en el "Estudio para la elaboración del Plan Maestro de la Ciudad Aeropuerto", lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículo 59, párrafo segundo; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 99, párrafo primero, 113, fracciones VI, VIII, XI y XV; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 66, fracción III; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, artículo 7, fracciones I y VI; de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, artículo 5; y del Contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, la cláusula vigésimo sexta.

2018-2-09KDH-22-0422-06-009 **Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal, específicamente al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, por un monto de 23,887,596.18 pesos (veintitrés millones ochocientos ochenta y siete mil quinientos noventa y seis pesos 18/100 M.N.), por los pagos realizados con cargo en el contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015 que fueron autorizados por la residencia en las estimaciones extraordinarias núms. 6, 11, 14, 23, 56, 64 y 68 con periodos de ejecución comprendidos del 1 al 30 de noviembre de 2016, del 1 de enero al 28 de febrero, del 1 al 30 de mayo, y del 1 al 31 de diciembre de 2017; y del 1 al 28 de febrero de 2018, siendo el 11 de abril de 2018 la última fecha de pago en la que se materializó el daño,

en los conceptos fuera del catálogo original núms. EXT-3.1.3, "Plan de uso de suelo urbano para la fase 1 de la Ciudad Aeropuerto"; EXT-3.1.4, "Estudio de Tráfico en todo el Aeropuerto"; EXT-3.1.6, "Diseño Conceptual de la Fase 1 de los Servicios de la Ciudad Aeropuerto (Área Terminal)"; EXT-3.1.7, "Diseño Conceptual de la Fase 1 de la vía de la Ciudad Aeropuerto (Área Terminal)"; y EXT-3.1.8, "Diseño Conceptual de la Futura Calle de Rodaje Transversal Sur", además de los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación; ya que no se verificó que los alcances de dichos precios ya estaban incluidos dentro de los alcances del contrato de prestación de servicios núm. ITP-AS-DCAGI-SC-078-16 consistentes en el "Estudio para la elaboración del Plan Maestro de la Ciudad Aeropuerto"; además, en el dictamen técnico que sustenta la formalización del primer convenio donde están incluidos tales conceptos no se justificó de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutarlos; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 55, y 59, párrafo segundo; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 99, párrafo primero, 113, fracciones VI, VIII, XI y XV; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 66, fracción III; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, Artículo 7, fracciones I y VI; de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, Artículo 5, y del Contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, la cláusula vigésimo sexta.

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

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

**11.** En la revisión del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015 se observó que el GACM, por conducto de su residencia mediante el dictamen técnico del 13 de agosto de 2018 autorizó la procedencia de precios unitarios fuera del catálogo original en el tercer convenio modificatorio por un monto de 708,450.7 miles de pesos que representó el 65.6% del monto contratado, de los cuales se pagaron 45,198.0 miles de pesos en las estimaciones extraordinarias núms. 51, 54, 65, 67 y 69 con periodos de ejecución del 1 de noviembre de 2017 al 28 de febrero de 2018, siendo el 11 de abril de 2018 la última fecha de pago en la que se materializó el daño, integrados por los importes de los conceptos fuera del catálogo original que se mencionan a continuación: 26,366.5 miles de pesos en el núm. EXT-23, "Diseño de infraestructura adicional para los paquetes de licitación núm. 19 (Pista 3), núm. 20 (Pista 6) y núm. 22 (AGL)..."; 8,505.0 miles de pesos en el núm. EXT-28.1, "Elaboración de catálogo de los sistemas ATM y ATC y las redes de telecomunicación que se requieren por parte de SENEAM..."; 2,648.4 miles de pesos en el núm. EXT-28.4.1, "Preparación del paquete de licitación No. 1 Sistemas de navegación..."; y 7,678.1 miles de pesos en el núm. EXT-24, "Actualización del sistema AGL de la pista 3 desde CAT I hacia una pista CAT III...", sin considerar que en el dictamen técnico para la formalización de dicho convenio no se justificó de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutar los conceptos mencionados ya que únicamente hicieron mención de la emisión de órdenes de trabajo solicitando su ejecución, además, de que éstos servicios ya se encontraban dentro de los

alcances de los numerales 4.3, "Fases de desarrollo del proyecto" y 5.7, de la propuesta técnica del licitante ganador; numerales 3.4, "Proyecto Ejecutivo"; 9, "Presentación del Proyecto Ejecutivo"; 10, "Tiempo de ejecución"; y 12.3, "Proyecto Ejecutivo", de los términos de referencia; y de los "Entregables", del anexo 16 del contrato núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015 (ver tabla 6); lo anterior, en incumplimiento de los artículos 7, fracciones I y VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas; 5, de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción; 55, y 59, párrafo segundo, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 99, párrafo primero y 113, fracciones VI, VII, XI y XV, del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 66, fracción III, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; de los numerales 4.3 y 5.7, de la propuesta técnica del licitante ganador, los numerales 3.4, 9, y 12.3 de los términos de referencia, y del anexo núm. 16 del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015.

TABLA 6

COMPARATIVA DE LOS CONCEPTOS FUERA DEL CATÁLOGO ORIGINAL CON LOS ALCANCES DEL CONTRATO PLURIANUAL DE SERVICIOS RELACIONADOS CON OBRA PÚBLICA, POR PRECIOS UNITARIOS Y A TIEMPO DETERMINADO NÚM. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015.

Concepto fuera del catálogo original	Propuesta /Términos de referencia del contrato original/Anexo 16 del contrato (Entregables)
EXT-23. Diseño de infraestructura adicional para los paquetes de licitación n°19 (Pista 3), núm. 20 (Pista 6) y núm. 22 (AGL) que incluya; diseño de nueva calle de rodaje paralela al oeste de la Pista 6 (código F), diseño de 2 calles de rodaje de salida rápida conectando Pista 6 con la nueva calle de rodaje, diseño de calle de rodaje transversal adicional de la Pista 3 (código f), actualización del bypass de la calle de rodaje GG a una calle de rodaje transversal de código F, determinación de alcance de limpieza y despeje y nivelación, drenaje pluvial incluyendo la incorporación de los sistemas ya diseñados para la Pistas 3 y 6, diseño geométrico, de pavimentos, ductos, señalización, estructural de pozos y cimentaciones, perfiles, secciones, detalles; diseño de sistema de iluminación para las nuevas calles de rodaje en conjunción con la categoría operacional de Pista 3 y Pista 6, diseño de señalización de las nuevas calles y actualización de la existente en los puntos de conexión, barrotes de parada y sistema de luz de guardia de pista, diagramas unifilares, así como preparación de catálogos de conceptos, especificaciones e integración de documentación de licitación.	<p>PROPUESTA TÉCNICA DE CONCURSO.</p> <p>Numeral 4.3, Fases de desarrollo del proyecto.</p> <p>Proyecto Ejecutivo: En esta fase se desarrollarán todos los diseños hasta alcanzar un nivel de detalle que permita al Cliente Licitador los trabajos.</p> <p>Fases posteriores al diseño: en esta parte se incluyen los elementos incluidos en el Catálogo de Conceptos y que se deben de desarrollar una vez la fase de diseño haya concluido, tales como:</p> <p>Programa de ejecución de obra.</p> <p>Catálogo de Conceptos, Cantidades de Obra, Matrices de Precios Unitarios, y Presupuesto Base.</p> <p>Validación de la Evaluación Económica.</p> <p>Programas de Mantenimiento de los Equipos y Obra Civil.</p>
EXT-28.1. Elaboración de catálogo de los sistemas ATM y ATC y las redes de telecomunicación que se requieren por parte de SENEAM para un aeropuerto operativo y las posibles vías para su diseño y realización, incluye: mesa de estudio, análisis de los sistemas, talleres con los grupos de interés, identificación de los sistemas que necesitan implementarse, intercambio de información requerida, análisis de la información recibida por los grupos de interés y entrega final de catálogo de los sistemas requeridos.	<p>Numeral 5.7, Equipos de Navegación Aérea.</p> <p>Este numeral describe las características, dimensiones y clasificación según Plan Maestro y las especificaciones que en su momento determine el SENEAM. (Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano).</p>
EXT-28.4.1. Preparación del paquete de licitación No. 1 Sistemas de navegación, que incluye: ajuste de planos de diseño con alcance de la licitación, ajuste y preparación de las especificaciones del sistema ILS, incluyendo el cambio CAT III de las especificaciones de la pista 2 y pista 3,	<p>TÉRMINOS DE REFERENCIA.</p> <p>Numeral 3.4, "Proyecto Ejecutivo"</p>

Concepto fuera del catálogo original	Propuesta /Términos de referencia del contrato original/Anexo 16 del contrato (Entregables)
<p>preparación y ajuste de esquemas y diagramas de especificaciones, descripción del alcance y actualización del catálogo de conceptos.</p>	<p>El adjudicatario será responsable del proyecto ejecutivo (diseño final) de todas las instalaciones del lado aire (excepto carga) incluyendo las instalaciones complementarias y auxiliares, así como la infraestructura de apoyo.</p>
<p>EXT-24. Actualización del sistema AGL de la pista 3 desde CAT I hacia una pista CAT III, que incluye: actualización de la iluminación de llegada para el umbral 36 de la pista, del sistema de iluminación de la calle de rodaje de la pista 3 para permitir operaciones (aterrizajes y despegues) CAT III para la pista 3, del sistema de iluminación de la calle de rodaje para ruta (s) de poca visibilidad hacia y desde pista 3, de los barrotes de parada y el sistema de luz de seguridad en pista para la pista 3, de la señalización en relación con las nuevas o modificadas áreas críticas y sensibles en pista, de los planos y esquemas del ruteo del cable para ayudas a la navegación, diagramas unifilares, ajuste de ductos, pozos de cimentación para alojar el sistema de iluminación CAT III, diseño estructural de los nuevos pozos y cimentación, desarrollo de planos generales de diseño, estructurales, planos de detalle, preparación de catálogos de conceptos e integración de documentación de licitación adicional para los paquetes de licitación 19 (pista 3) y 22 (sistemas de ayudas visuales).</p>	<p>Numeral 9, "Presentación del Proyecto Ejecutivo"</p> <p>El proyecto se deberá entregar impreso en original y dos copias, con respaldo de archivos en CD o DVD y, en carpetas de argollas, con pastas con recubrimiento plástico en el color blanco, debidamente etiquetados con los datos del proyecto y los créditos correspondientes; y como mínimo deberán contener lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Antecedentes.</li> <li>2. Objetivos.</li> <li>3. Situación actual, características físicas y de funcionamiento vial.</li> <li>4. Objetivos, Lineamientos y Estrategias del Proyecto Ejecutivo.</li> </ol> <p>Numeral 12.3, "Proyecto Ejecutivo"</p> <p>Planos de generales, constructivos, perfiles, curva masa, alumbrado, secciones de construcción, imagen urbana, instalaciones, maquetas virtuales, simulación de operaciones, memorias descriptivas, especificaciones, ingeniería de detalle, presupuesto general, catálogo de conceptos, precios unitarios, programas de obra, para cada una de las etapas de los proyectos (construcción, instalación y puesta en operación).</p>
	<p>Anexo 16 "Entregables"</p> <p>Resúmenes de avances, planos de proyectos a realizar, plantas topográficas, anteproyectos, secciones de construcción.</p>

FUENTE: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., direcciones corporativas de Infraestructura, Jurídica y de Administración y Gestión Inmobiliaria, tabla elaborada con base en los expedientes de los contratos revisados y en la información y documentación proporcionados por la entidad fiscalizada.

NOTA: Para pronta referencia se citan los apartados y párrafos más relevantes de los términos de referencia del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015.

En respuesta y como acción derivada de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares del 28 de noviembre de 2019, formalizada con el acta núm. 005/CP2018, con el oficio núm. GACM/DG/DCJ/SJ/GC/0201/2019 del 19 de diciembre de 2019 el Gerente de lo Contencioso del GACM proporcionó copia del oficio núm. GACM/DG/DCT/SPL/476/2019 del 19 de diciembre de 2019 con el que el Subdirector de Procesos de Licitación del GACM entregó copia del oficio núm. GACM/DG/DCT/SDP/267/2019 del 18 de diciembre de 2019 mediante el cual el Subdirector de Proyectos del GACM manifestó que la fundamentación y las razones de ejecutar cada uno de los conceptos observados se indican en los dictámenes del 22 de septiembre y 18 de diciembre de 2017 que motivan la necesidad de ejecutarlos en donde también se indican las consideraciones técnicas, las actividades a realizar, el alcance y las órdenes de trabajo, justificaciones y dictámenes por parte de la Gerencia de Proyecto.

Una vez analizada la información y documentación proporcionada por el GACM, la ASF considera que subsiste la observación, en virtud de que con los argumentos expuestos por la entidad fiscalizada no se demostró que en el dictamen técnico para la formalización del tercer



convenio modificatorio se justificara de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutar los conceptos fuera de catálogo original núms. EXT-23, "Diseño de infraestructura adicional para los paquetes de licitación núm. 19 (Pista 3), núm. 20 (Pista 6) y núm. 22 (AGL)..."; EXT-28.1, "Elaboración de catálogo de los sistemas ATM y ATC y las redes de telecomunicación que se requieren por parte de SENEAM..."; EXT-28.4.1, "Preparación del paquete de licitación No. 1 Sistemas de navegación..."; y EXT-24, "Actualización del sistema AGL de la pista 3 desde CAT I hacia una pista CAT III...", ya que únicamente emitió ordenes de trabajo solicitando la ejecución de los servicios, y que éstos ya se encontraban dentro de los alcances de los numerales 4.3 y 5.7, de la propuesta de concurso; numerales 3.4, 9, 10, y 12.3, de los términos de referencia, y del anexo 16 del contrato núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015.

**2018-9-09KDH-22-0422-08-005 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

La Auditoría Superior de la Federación emite la Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria para que el Órgano Interno de Control en el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., o su equivalente realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por las irregularidades de los servidores públicos que, en su gestión, no verificaron que el dictamen técnico del 13 de agosto de 2018 con el que se autorizó la procedencia de 34 precios unitarios fuera del catálogo original mediante el tercer convenio modificatorio del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015 por un monto de 708,450.7 miles de pesos que representó el 65.6% del monto contratado justificará de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutar dichos conceptos ya que únicamente hicieron mención de la emisión de órdenes de trabajo solicitando su ejecución, además de que éstos servicios ya se encontraban dentro de los alcances de los numerales 4.3, "Fases de desarrollo del proyecto" y 5.7, de la propuesta técnica del licitante ganador; numerales 3.4, "Proyecto Ejecutivo"; 9, "Presentación del Proyecto Ejecutivo"; 10, "Tiempo de ejecución"; y 12.3, "Proyecto Ejecutivo", de los términos de referencia; y de los "Entregables", del anexo 16 del contrato núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículo 59, párrafo segundo; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 99, párrafo primero, 113, fracciones VI, VIII, XI y XV de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, Artículo 7, fracciones I y VI; de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, Artículo 5; de la propuesta técnica del licitante ganador, numerales 4.3 y 5.7, del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, numerales 3.4, 9, y 12.3 de los términos de referencia, y anexo núm. 16.

**2018-2-09KDH-22-0422-06-010 Pliego de Observaciones**

Se presume un probable daño o perjuicio, o ambos, a la Hacienda Pública Federal, específicamente al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por un monto de 45,197,961.37 pesos (cuarenta y cinco millones ciento noventa y siete mil novecientos sesenta y un pesos 37/100 M.N.), por por los pagos realizados

con cargo en el contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015 que fueron autorizados por la residencia en las estimaciones extraordinarias núms. 51, 54, 65, 67 y 69 con periodos de ejecución del 1 de noviembre de 2017 al 28 de febrero de 2018, siendo el 11 de abril de 2018 la última fecha de pago en la que se materializó el daño, integrados por los importes de los conceptos fuera del catálogo original que se mencionan a continuación: 26,366,539.96 pesos en el núm. EXT-23, "Diseño de infraestructura adicional para los paquetes de licitación núm.19 (Pista 3), núm. 20 (Pista 6) y núm. 22 (AGL)..."; 8,504,961.99 pesos en el núm. EXT-28.1, "Elaboración de catálogo de los sistemas ATM y ATC y las redes de telecomunicación que se requieren por parte de SENEAM..."; 2,648,388.04 pesos en el núm. EXT-28.4.1, "Preparación del paquete de licitación núm. 1 Sistemas de navegación..."; y 7,678,071.38 pesos en el núm. EXT-24, "Actualización del sistema AGL de la pista 3 desde CAT I hacia una pista CAT III..."; además de los intereses generados desde la fecha de pago hasta la de su recuperación; debido que el dictamen técnico para la formalización de dicho convenio no se justificó de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutar los conceptos mencionados aunado a que éstos servicios ya se encontraban dentro de los alcances de los numerales 4.3, "Fases de desarrollo del proyecto" y 5.7, de la propuesta técnica del licitante ganador; numerales 3.4, "Proyecto Ejecutivo"; 9, "Presentación del Proyecto Ejecutivo"; 10, "Tiempo de ejecución"; y 12.3, "Proyecto Ejecutivo", de los términos de referencia; y de los "Entregables", del anexo 16 del contrato núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015; lo anterior, en incumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 55 y 59, párrafo segundo; del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 99, párrafo primero, 113, fracciones VI, VIII, XI y XV; del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 66, fracción III; de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, Artículo 7, fracciones I y VI; de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, Artículo 5; de la propuesta técnica del licitante ganador, numerales 4.3 y 5.7, del contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, numerales 3.4, 9, y 12.3 de los términos de referencia, y anexo núm. 16.

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

Falta de supervisión en la ejecución de los trabajos.

**12.** Se constató que para el ejercicio fiscal de 2018 la entidad fiscalizada contó con los recursos necesarios para la construcción de la obra, ya que mediante el oficio núm. GACM/DG/DCF/SCO/359/2018 del 26 de abril de 2018 el Subdirector de Contabilidad y Operaciones del GACM autorizó la Suficiencia Presupuestal de Inversión núm. 1337; asimismo, con la copia del Presupuesto de Egresos de la Federación 2018 publicado en enero de 2018 sector 09 Comunicaciones y Transportes de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público se verificó que se le asignó al GACM un presupuesto de 5,500,000.0 miles de pesos para el proyecto denominado "Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México", en el cual se incluyen los contratos plurianuales de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014 y de servicios relacionados con la obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado. núm. ITP-

SRO-DCAGI-SC-015/2015; además, se constató que dichos recursos se transfirieron al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, mediante el cual se realizaron los pagos correspondientes.

**Montos por Aclarar**

Se determinaron 1,596,540,003.01 pesos pendientes por aclarar.

**Buen Gobierno**

Impacto de lo observado por la ASF para buen gobierno: Controles internos.

**Resumen de Observaciones y Acciones**

Se determinaron 12 resultados, de los cuales, en uno no se detectó irregularidad y los 11 restantes generaron:

5 Promociones de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria y 10 Pliegos de Observaciones.

**Dictamen**

El presente dictamen se emite el 27 de enero de 2020, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría, la cual se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada y de cuya veracidad es responsable. Con base en los resultados obtenidos en la auditoría practicada, cuyo objetivo fue fiscalizar y verificar la gestión financiera de los recursos federales canalizados al proyecto a fin de comprobar que las inversiones físicas se presupuestaron, ejecutaron y pagaron de conformidad con la legislación y normativa aplicables y específicamente respecto de la muestra revisada que se establece en el apartado relativo al alcance, se concluye que, en términos generales, el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., no cumplió con las disposiciones legales y normativas que son aplicables en la materia, como se muestra en las irregularidades siguientes.

- No se acreditó en el contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015 que en los conceptos de plataforma militar, área de autoridades, memorias de cálculo, etc., se cumpliera con los alcances de los términos de referencia así como con la entrega y aceptación de los productos finales de acuerdo con el programa de ejecución, aun cuando éstos fueron pagados durante el ejercicio fiscal de 2019.

Además, se determinaron los siguientes pagos indebidos de:

Contrato plurianual de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014.

- 886,438.9 miles de pesos, debido a que no se acreditó el acompañamiento arquitectónico (fase obra) ni el control, participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios referentes al mismo.
- 128,698.7 miles de pesos, por el incorrecto cálculo y aplicación del factor ajuste de costos.
- 42,440.2 miles de pesos, ya que no se acreditó la entrega-recepción de los productos finales respecto del programa de trabajo de los conceptos de proyectos ejecutivos del centro de operaciones, estacionamientos, verificación LEED y medio ambiente; además, no se comprobó la participación, cantidad, tiempo y perfil del personal propuesto en cada uno de los precios unitarios de dichos conceptos.
- 118,449.9 miles de pesos, en los conceptos no considerados dentro del catálogo de conceptos del contrato (diseño de ingeniería civil y área frontal y análisis de explosivos) ya que éstos estaban incluidos en los alcances de los términos de referencia.
- 263,639.2 miles de pesos, en virtud de que no se justificó de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutar los conceptos fuera del catálogo original considerados en los convenios modificatorios sexto y octavo debido a que dichos servicios ya se encontraban incluidos en los alcances de los términos de referencia del contrato.

Contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015

- 36,747.6 miles de pesos, ya que no se acreditó la realización del servicio de acompañamiento arquitectónico fase obra ni el control, la participación, la cantidad, el tiempo y el perfil del personal propuesto.
- 51,040.1 miles de pesos, en el concepto núm. 10. "Proyecto Ejecutivo Aviación General y Helipuerto", ya que no se acreditó el cumplimiento de sus alcances ni la entrega, revisión y aceptación de los productos finales.
- 23,887.6 miles de pesos, en la partida correspondiente a la "Primera Etapa del Proyecto Ejecutivo del Proyecto Lado Tierra Sur de la Terminal de Pasajeros y estudios complementarios Fase 1A", sin verificar que los alcances de ésta ya estaban considerados en el contrato núm. ITP-AS-DCAGI-SC-078-16 cuyo objeto fue el "Estudio para la elaboración del Plan Maestro de la Ciudad Aeropuerto".
- 45,198.0 miles de pesos, en virtud de que no se justificó de manera fundada y explícita las razones de la necesidad de ejecutar los conceptos fuera del catálogo original considerados en el tercer convenio modificatorio debido a que dichos servicios ya se encontraban incluidos en los alcances de los términos de referencia del contrato.

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

Director de Área

Director General

Arq. Eduardo Alejandro Pérez Ramírez

Arq. José María Noguera Solís

Director de Auditoría D5

Director de Auditoría D3

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

***Comentarios de la Entidad Fiscalizada***

Es importante señalar que la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada para aclarar o justificar los resultados y las observaciones presentadas en las reuniones fue analizada con el fin de determinar la procedencia de eliminar, rectificar o ratificar los resultados y las observaciones preliminares determinados por la Auditoría Superior de la Federación y que se presentó a este órgano técnico de fiscalización para efectos de la elaboración definitiva del Informe General Ejecutivo del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública.

***Apéndices***

***Procedimientos de Auditoría Aplicados***

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

***Áreas Revisadas***

Las direcciones corporativas de Infraestructura, Jurídica y de Administración y Gestión Inmobiliaria del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

### *Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas*

Durante el desarrollo de la auditoría practicada, se determinaron incumplimientos de las leyes, reglamentos y disposiciones normativas que a continuación se mencionan:

1. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: Artículos 54, párrafo primero, 55, 57, fracción II, 58, fracciones I, II y III, y 59, párrafo segundo .
2. Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: Artículos 99, párrafo primero, 113, fracciones I, VI, VIII, IX, XI, XIV y XV, 132, 178, 181 y 250.
3. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: Artículo 66, fracción III.
4. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Ley General de Responsabilidades Administrativas, Artículo 7, fracciones I y VI.

Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción, Artículo 5.

Contrato de servicios relacionados con la obra pública por precios unitarios y a tiempo determinado núm. AD/01/CTO.MTO./2014, las cláusulas séptima y vigésimo sexta; numerales 1, 2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3, 4, 5, 5.1, 5.1.1, 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.4, 5.5 y 5.6, de los términos de referencia, los lineamientos generales de los servicios de acompañamiento arquitectónico del Arquitecto Maestro y el protocolo administrativo de los lineamientos del acompañamiento arquitectónico del Arquitecto Maestro.

Pre Plan Maestro (2014) punto 8.1 "Definición y Objetivo".

Contrato plurianual de servicios relacionados con obra pública, por precios unitarios y a tiempo determinado núm. ITP-SRO-DCAGI-SC-015/2015, las cláusulas primera, tercera, novena, décimo quinta, vigésimo cuarta y vigésimo sexta; los numerales 3.4, 3.5, 3.5.1, 3.5.2, 3.5.3, 3.5.4, 3.6, 3.7, 9, 10 y 12.3, de los términos de referencia; los numerales 4.3, 5.19 y 5.7, de la propuesta técnica del licitante ganador; y anexo núm. 16.

### *Fundamento Jurídico de la ASF para Promover Acciones*

Las facultades de la Auditoría Superior de la Federación para promover o emitir las acciones derivadas de la auditoría practicada encuentran su sustento jurídico en las disposiciones siguientes:

Artículo 79, fracciones II, párrafo tercero, y IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículos 10, fracción I, 14, fracción III, 15, 17, fracción XV, 36, fracción V, 39, 40, de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.