



Buen Gobierno

Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno

ACUSE



Órgano Interno de Control en la Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V.



Nº de Oficio: SABG/OICJ2X/047/2026

Asunto: Contestación a oficio número ASIPONATUX-GOI-539/2026

Tuxpan de Rodríguez Cano, a 13 de abril de 2026

Ing. Raúl Alberto Paredes Hernández
Director General de la ASIPONA Tuxpan.
Carretera a la Barra Norte Km 6.5
Col. Ejido la Calzada, C.P. 92800, Tuxpan, Ver.



PRESENTE

En relación con el seguimiento de las observaciones determinadas en la Visita de Supervisión número 2025-02-13-J2X-VSO-00101/2022, que esté Órgano Interno de Control practicó a la Gerencia de Operaciones e Ingeniería, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 26, fracción XIII, 37, fracciones V, IX y XLVI y 44 párrafo primero de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 16 de julio de 2025; 62 fracción III de la Ley Federal de Entidades Paraestatales; 6 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 305; 306; 309; 310 al 311 fracción VI de su Reglamento; 69, fracción I, 70, fracciones XII y 73, fracción IV y VI del Reglamento Interior de la Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno, publicado en el DOF el 31 de diciembre de 2024; 4, fracción II, 6, 19; 29; 30; 31; 32; 33; 31 y 35 del Acuerdo por el que se establecen las Disposiciones Generales para la Realización del Proceso de Fiscalización, publicado en el DOF el 8 de diciembre de 2022, y 1, fracción XLIV del Acuerdo por el que se determina la organización y coordinación de los Órganos Internos de Control y unidades de responsabilidades, publicado en el DOF el 16 de enero de 2025, y en cumplimiento con el Plan Anual de Fiscalización 2025 y de las funciones conferidas al Titular del Órgano Interno de Control en el Manual de Organización de la Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V., vigente, informo a Usted que en el Segundo Trimestre del 2026, la determinación de las Dos observaciones efectuadas por parte de este Órgano Interno de Control, tal como se presenta a continuación:



4



2026
año de
Margarita
Maza

Órgano interno de control en la Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V.

Carretera a la Barra Norte Km 6.5, Colonia Ejido la Calzada, C.P. 92800 Tuxpan de Rodríguez Cano Veracruz, Tel: 281-102-30-30 Ext. 72703



Página 1 | 2



N°	Descripción de la observación	Estatus
1	INCONSISTENCIAS POR TRABAJOS NO EJECUTADOS EN LOS CADENAMIENTOS (3+460 AL 3+733); (3+733 AL 4+100) Y (5+260 AL 5+360) DE ACUERDO A LA FRACCIÓN III.- "DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS Y PERÍODO DE EJECUCIÓN" DEL DICTAMEN DE FECHA 29 DE MAYO DE 2025	CONCLUIDA. - De las manifestaciones vertidas en la Cédula de Seguimiento (01/2026-01), se tiene como Solventada en su parte Preventiva y correctiva la observación determinada por esta Autoridad Fiscalizadora, toda vez que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería de la ASIPONA Tuxpan, acreditó con la evidencia documental proporcionada y una vez analizada se concluye que realizó las acciones tendientes a atender las recomendaciones señaladas.
2	INCONSISTENCIAS EN EL PROCEDIMIENTO DE LA SOLICITUD QUE SE LLEVÓ A CABO POR PARTE DEL ÁREA REQUIRIENTE, PARA REQUERIR LA AUTORIZACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA PARA LA CELEBRACIÓN DEL CONVENIO MODIFICATORIO ASIPONATUX-GOI-OP-2-1/2025 DE FECHA 20 DE AGOSTO DE 2025.	CONCLUIDA. - De las manifestaciones vertidas en la Cédula de Seguimiento (01/2026-01), se tiene como Solventada en su parte Preventiva y correctiva la observación determinada por esta Autoridad Fiscalizadora, toda vez que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería de la ASIPONA Tuxpan, acreditó con la evidencia documental proporcionada y una vez analizada se concluye que realizó las acciones tendientes a atender las recomendaciones señaladas.

Se adjunta al presente, copia de las Dos Cédulas de Seguimiento correspondiente.

Atentamente

Ing. Ramón de Jesús Vega Rosado
Titular del Órgano Interno de Control
en la ASIPONA Tuxpan, S.A. de C.V.

C.c.p.- **Ing. Alberto Peyrot Amaya.**- Gerente de Operaciones e Ingeniería la ASIPONA Tuxpan S.A. de C.V.- Para su conocimiento.

C.c.p.- **Ing. Ramón de Jesús Rodríguez Ruiz.**- Subgerente de Ingeniería y Ecología de la ASIPONA Tuxpan, S.A. de C.V.- Para su conocimiento





CÉDULA DE SEGUIMIENTO.

 Buen Gobierno Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno	ÓRGANO INTERNO DE CONTROL EN LA ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL TUXPAN, S.A. DE C.V. Cédula de Seguimiento	DATOS ORIGINALES Número de Visita de Supervisión: 2025-02-13-J2X-VSO-001 Número de Observación: 01 Instancia Fiscalizadora: Órgano Interno de Control Monto Fiscalizable: \$73.7 Millones de Pesos. Monto Fiscalizado: \$73.7 Millones de Pesos. Monto por Aclarar: 13.08 Millones de Pesos Riesgo: Medio	DATOS DEL SEGUIMIENTO Número de Seguimiento: 01 Saldo aclarado: \$13.08 Millones de Pesos. Saldo pendiente por aclarar: \$0.00 Saldo recuperado: \$0.00 Saldo pendiente por recuperar: \$0.00 <u>Avance: 100%</u> Fecha: mayo 2026.
		ENTE: ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL TUXPAN, S.A. DE C.V.	SECTOR: SECRETARÍA DE MARINA CLAVE: 13175
		ÁREA AUDITADA: GERENCIA DE OPERACIONES E INGENIERÍA	CLAVE DE PROGRAMA Y DESCRIPCIÓN DE LA VISITA DE SUPERVISIÓN: 700.- ACTIVIDADES ESPECÍFICAS INSTITUCIONALES.

Datos de la Cédula de Observación Original.

Observación 1. INCONSISTENCIAS POR TRABAJOS NO EJECUTADOS EN LOS CADENAMIENTOS (3+460 AL 3+733); (3+733 AL 4+100) Y (5+260 AL 5+360) DE ACUERDO A LA FRACCIÓN III.- "DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS Y PERIODO DE EJECUCIÓN" DEL DICTAMEN DE FECHA 29 DE MAYO DE 2025.

De conformidad con el Informe de Visita de Supervisión con número de Oficio SABG/OICJ2X/-072/2025 de fecha 17 de diciembre de 2025 notificado en fecha 18 de diciembre de 2025 a la Gerencia de Operaciones e Ingeniería derivado del Acto de Fiscalización practicado al Rubro 700.- Actividades Específicas Institucionales, se informa que una vez transcurrido el plazo de ley de 45 días hábiles, el área auditada proporcionó en fecha 09 de marzo de 2026 a través del Oficio número ASIPONATUX-GOI-539/2026 de fecha 09 de marzo de 2026, la respuesta con diversa evidencia documental dando respuesta a las recomendaciones determinadas por esta Autoridad Fiscalizadora las cuales se dan a conocer a continuación:

*"...Del análisis realizado por este Órgano Fiscalizador a la información proporcionada por esa Gerencia visitada, se informa que se valoró exhaustivamente lo manifestado en su escrito correspondiente al Hallazgo número 2, en el cual en su párrafo Quinto y Sexto de su escrito número ASIPONATUX-GOI-2511/2025 de fecha 08 de diciembre de 2025, manifestó lo siguiente: "...Durante el periodo del 30 de junio al 03 de julio de 2025, se realizó el Levantamiento Batimétrico Inicial en el Canal Exterior del cadenamiento -3+000 al 0+000 y Dársena de Ciaboga I del cadenamiento 0+000 al 0+954, canal interior TPT del cadenamiento 0+954 al 1+300 arrojando un volumen de **1,356,849.15 m³** únicamente en plantilla, obteniéndose un volumen mayor a lo contratado, esto derivado a las malas condiciones meteorológicas que se presentaron en el estado de Veracruz, derivado de que el huracán Erick tocó tierra en las costas de Oaxaca y de este mismo se ocasionaron remanentes formando canales de baja presión, que mayormente afectaron con el temporal de lluvias sobre el territorio nacional, así como en la cuenca bajas del Río Tuxpan, en los días siguientes: 20,21,22,23,24 y 25 de junio de 2025 generando lluvias intensas que originaron el acarreo de material (arcilla, arenas y palizada), estas mismas se depositaron en el canal de navegación del Río Tuxpan, lo cual se especificó en la minuta número 3 del día 27 de junio, (se anexa tabla de la volumetría*





presentada por la (SUPERVISIÓN EXTERNA)..."; y "...V. La ASIPONATUX derivado de los volúmenes entregados por la SUPERVISIÓN EXTERNA y la revisión realizada por la parte de los que intervienen en esta minuta queda **pactado en común acuerdo**, que solo se dragará el volumen de **500,000 m3** establecido en las bases de la convocatoria, se iniciará en los cadenamientos **-2+1000 al -0+300** con un volumen de 463,591.63 m3, atacando la zona más crítica en la cual se presenta un aterramiento en el cadenamiento -1+500 y este mismo afecta el calado en el canal de navegación, lo cuantificado estará en función de los cadenamientos previamente acordados, en el entendido que solo se pagarán los volúmenes realmente ejecutados a líneas y niveles de proyecto aquí establecidos, en el supuesto que durante las actividades de dragado (únicamente plantilla), se determinen aportes sedimentarios provenientes de los taludes, posterior a los levantamientos de control, estos se cuantificarán para efectos de la estimación, y su pago correspondientes...", se puede observar que de acuerdo a la Batimetría Inicial realizada del 30 de junio al 03 de julio de 2025, obtuvieron en los cadenamientos (-3+000 al 0+000); (0+000 al 0+954) y (0+954 al 1+300) obteniendo un volumen de plantilla **1,356,849.15 m3** de la cual en común acuerdo hicieron constar que únicamente se dragarían en los cadenamientos **(-2+1000 al -0+300)** el volumen de 500,000 metros cúbicos establecidos en las Bases de la convocatoria, hechos que registraron en la minuta 3, no obstante, de acuerdo con lo establecido en el Dictamen de fecha 29 de mayo de 2025 en la fracción **III.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS Y PERIODO DE EJECUCIÓN**, el objetivo era de eliminar los azolves acumulados, para recuperar las profundidades de proyecto, así como los calados oficiales requeridos, para las maniobras marítimas y la navegación en el puerto, Canal de Navegación Exterior, Fosa de captación de azolves en el canal exterior, Dársena de Ciaboga I, Canal Principal TPT, Canal Interior CTT, Canal y Dársena de API, en los cadenamientos que a continuación se muestran:

Área de Navegación		Cadenamientos	Volumen a Dragar	Profundidad de Proyecto (N.B.M.)
1	CANAL EXTERIOR	-2+780 AL 0+000	401,684.82 m3.	15.30 m.
2	CANAL INTERIOR CTT	3+460 AL 3+733	43,124.79 m3	14.00 m.
3	CANAL INTERIOR API	3+733 AL 4+100	29,399.56 m3	11.00 m.
4	DÁRSENA DE CIABOGA II	5+260 AL 5+360	25,790.83 m3	11.00 m.
Volumen total a Dragar			500,000.00 m3.	

Ante esta situación, se puede constatar que no realizaron los trabajos que se tenían pactados en su proyecto y/o programa inicial y al no observar que se le haya aplicado una penalización por trabajos no ejecutados, ya que, de los **500,000 metros cúbicos** que se tenían programados distribuidos en los cadenamientos **(-2+780 AL 0+000); (3+460 AL 3+733); (3+733 AL 4+100) y (5+260 AL 5+360)**, únicamente fueron ejecutados en el cadenamiento **(-2+100 al -0+300)** correspondiente al CANAL EXTERIOR, **observándose** la falta de supervisión y vigilancia de los trabajos por parte de la persona responsable, en este caso, el residente de obra propuesto por la Entidad y por parte de la Supervisora Externa que fue contratada para llevar a cabo la Supervisión y Control de Obra la Empresa GEOSUPPORT M&C, ya que, originalmente se tenían programados ejecutar los trabajos en los cadenamientos pactados en el Dictamen Técnico de fecha 29 de mayo de 2025, así como también, en lo propuesto en Las Bases de la Convocatoria a la Licitación Pública en su página 65 y 66 numeral **III. DRAGADO DE MANTENIMIENTO**, hicieron constar lo siguiente: "...Para la consideración de la ejecución de los trabajos del **Dragado de mantenimiento en plantillas de canales y dársenas del puerto**, se anexan planos que muestran las plantas de las zonas por dragar, así como las secciones transversales de las mismas: Canal Exterior, Fosa de captación de azolves en el canal exterior, Dársena de ciaboga I, Canal Interior TPT, Canal Interior CTT así como el Canal y Dársena API de acuerdo a las cantidades y ubicaciones de los trabajos del dragado, que iniciarán en la zona de mayor azolve del canal de navegación exterior y hasta concluir los trabajos en dicho canal, **posteriormente se continuará con los trabajos en la Dársena de Ciaboga I, Canal Interior TPT, Canal Interior CTT, Canal y Dársena de API**; depositando el material producto del dragado en mar adentro, aproximadamente a una distancia de 6.73 millas náuticas a partir del Morro de la Escollera Sur, como se señalan en la siguiente tabla:





Área de Navegación		Cadenamientos	Volumen a Dragar	Profundidad de Proyecto (N.B.M.)
1	CANAL EXTERIOR	-2+780 AL 0+000	401,684.82 m3.	15.30 m.
2	CANAL INTERIOR CTT	3+460 AL 3+733	43,124.79 m3	14.00 m.
3	CANAL INTERIOR API	3+733 AL 4+100	29,399.56 m3	11.00 m.
4	DÁRSENA DE CIABOGA II	5+260 AL 5+360	25,790.83 m3	11.00 m.
Volumen total a Dragar			500,000.00 m3.	

foja 137 a la 168 (Anexo a las Bases de la Convocatoria), por lo que, una vez concluyendo los trabajos en esa zona, debieron continuar los trabajos en los siguientes cadenamientos propuestos por lo que, la falta de supervisión fue por parte del residente de obra y de la empresa supervisora así como de la empresa Contratista Dragadora, al no llevar a cabo la totalidad de los trabajos programados en su Dictamen de fecha 29 de mayo del 2025 y en lo propuesto en el Anexo a las Bases de la Convocatoria de la Licitación Pública Internacional.

Finalmente, por lo anteriormente descrito, y de toda la documentación proporcionada en su **Anexo II** consistente de la foja 46 a la 192, se informa que de la foja 46 a la 57; 61 a la 99 fue información que ya había sido proporcionada durante la práctica de esta Visita de Inspección; de la 100 a la 123 se hace la precisión que dicha información **ES AJENA** a la Visita de Supervisión ya que dicha información consiste en un Dragado llevado a cabo por una Aseguradora y que mencionan que se ejecutará en el mes de diciembre de 2025, de la foja 128 a la 136; 169 a la 172 y 173 a la 192 fue información que ya había sido proporcionada durante la práctica de esta Visita de Inspección, por lo que, esta Autoridad Fiscalizadora realizó el análisis a la información correspondiente de la foja 124 a 127 y de la 137 a la 168 del **Anexo II**.

CONCLUSIÓN:

Se concluye que, dicha información no es suficiente ni precisa para atender el presente hallazgo, por lo que, esta Autoridad Fiscalizadora determina como **No Solventado** y por ende, se determina un Monto por aclarar por la cantidad de \$13,079,851.55 (Trece millones, setenta y nueve mil ochocientos cincuenta y uno 55/100 M.N.), que corresponde a los trabajos no ejecutados en los cadenamientos propuestos en el dictamen de fecha 29 de mayo de 2025 que a continuación se muestra en la siguiente tabla:

Área de Navegación		Cadenamientos	Volumen no ejecutado en el Contrato número ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025	(x) Valor Precio Unitario	Monto a Aclarar
2	CANAL INTERIOR CTT	3+460 AL 3+733	43,124.79 m3	133.04	\$5,737,322.06
3	CANAL INTERIOR API	3+733 AL 4+100	29,399.56 m3	133.04	\$3,911,317.46
4	DÁRSENA DE CIABOGA II	5+260 AL 5+360	25,790.83 m3	133.04	\$3,431,212.02
Volúmenes no ejecutados en Contrato número ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025			98,315.18 metros cúbicos		\$13,079,851.54

RECOMENDACIÓN:

CORRECTIVA

- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería explique y justifique de manera fundada y motivada, la causa por la cual, no llevó a cabo la celebración de un Adendum y/o Convenio Modificatorio referente a la modificación al Programa de Trabajos previstos en el Dictamen Técnico de fecha 29 de mayo de 2025, ya que únicamente se basaron y tomaron valor probatorio a la celebración de las minutas donde hicieron constar la modificación de la zona de los cadenamientos a ejecutar, debiendo acreditar su dicho con el soporte documental que considere necesario.
- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería explique y detalle de manera fundada y motivada, la causa por la cual, no llevaron a cabo la totalidad de los trabajos previstos en el Dictamen Técnico de fecha 29 de mayo de 2025, específicamente en los Cadenamientos (**3+460 AL 3+733**) correspondiente al Canal Interior CTT; (**3+733 AL 4+100**) correspondiente al Canal Interior API y (**5+260 AL 5+360**) correspondiente a la Dársena de Ciaboga II, debiendo





acreditar su dicho con el soporte documental que considere necesario para aclarar la cantidad no ejecutada en el Contrato Número ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025 de fecha 09 de junio de 2025.

- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería explique y detalle de manera fundada y motivada, la causa por la cual, se ejecutaron supuestamente Dos veces los trabajos de Dragado únicamente en el Cadenamiento **(-2+1000 al -0+300)** correspondiente al Canal Exterior, toda vez que desde un principio se tenía previsto de acuerdo a lo propuesto en el Dictamen Técnico de fecha 29 de mayo de 2025, que la mayor parte de azolve y la situación crítica del Canal de Navegación se encontraba en el Cadenamiento **(-2+780 AL 0+000)** representando un **80.3%** del Contrato número ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025 de fecha 09 de junio de 2025, debiendo acreditar su dicho con el soporte documental que considere necesario.
- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería determine la instrumentación de acciones entre el Residente de Obra, Supervisión externa y el contratista a efecto de que los contratos se cumplan dentro del plazo, monto y forma convenidos originalmente, toda vez que, no se llevó a cabo de forma explícita y tacita la debida supervisión, originando que no se cumpliera con el objetivo propuesto en la fracción **III.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS Y PERIODO DE EJECUCIÓN** de su Dictamen Técnico de fecha 29 de mayo de 2025, que dio origen a la formalización del Contrato número **ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025** de fecha 09 de junio de 2025.

Situación Actual:

De la revisión efectuada por el Órgano Interno de Control a la información y documentación presentada mediante Oficio ASIPONATUX-GOI-539/2026 de fecha 09 de marzo de 2026, emitido por el Ing. Alberto Peyrot Amaya, Gerente de Operaciones e Ingeniería, referente a la observación número 1 determinada en el que se hizo constar en la Cédula de Observaciones, correspondiente a las **"inconsistencias por trabajos no ejecutados en los cadenamientos (3+460 al 3+733); (3+733 al 4+100) y (5+260 al 5+360)"**, el área auditada manifiesta en cuanto hace a la recomendación 1 y recomendación 2, lo siguiente:

1.- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería explique y justifique de manera fundada y motivada, la causa por la cual, no llevó a cabo la celebración de un Adendum y/o Convenio Modificatorio referente a la modificación al Programa de Trabajos previstos en el Dictamen Técnico de fecha 29 de mayo de 2025, ya que únicamente se basaron y tomaron valor probatorio a la celebración de las minutas donde hicieron constar la modificación de la zona de los cadenamientos a ejecutar, debiendo acreditar su dicho con el soporte documental que considere necesario.

2.- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería explique y detalle de manera fundada y motivada, la causa por la cual, no llevaron a cabo la totalidad de los trabajos previstos en el Dictamen Técnico de fecha 29 de mayo de 2025, específicamente en los Cadenamientos **(3+460 AL 3+733)** correspondiente al Canal Interior CTT; **(3+733 AL 4+100)** correspondiente al Canal Interior API y **(5+260 AL 5+360)** correspondiente a la Dársena de Ciaboga II, debiendo acreditar su dicho con el soporte documental que considere necesario para aclarar la cantidad no ejecutada en el Contrato Número ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025 de fecha 09 de junio de 2025.

Respuesta a estas recomendaciones:





Referente a la modificación de trabajos previstos en el dictamen Técnico de fecha 29 de mayo del 2025, quedaron plasmadas en la **minuta número 3** de fecha del 27 de junio del 2025 y en la **minuta número 4** de fecha de 04 de julio del 2025 **en el numeral IV y V**, como es de conocimiento general el puerto de Tuxpan es el puerto fluvial localizado sobre el litoral del golfo de México, por lo tanto, su caudal es nutrido por las aguas que descienden de la zona alta de la sierra madre oriental, por lo tanto, si ocurre un fenómeno meteorológico este afecta directamente el cauce del río Tuxpan, como fue el caso de los remanentes ocasionados por el huracán Erick los días comprendidos del 20 al 25 de junio de 2025, lo cual acarrió material (arcilla, arenas y palizada), por lo que, si bien es cierto que, de acuerdo al origen de su dicho en la recomendación 1 hubo modificación en el programa de trabajo original; el cual fue determinado de acuerdo a los resultados obtenidos del levantamiento realizado en el mes de abril de 2025, resultado $500,000.00 \text{ m}^3$, sin embargo, para el periodo de ejecución de los trabajos, se realizó el levantamiento inicial en el periodo del 30 de junio al 03 de julio de 2025, resultado un volumen de $1,356,849.15 \text{ m}^3$, cuyo aumento de volumen derivó del fenómeno antes mencionado, es de mencionar que, desde la publicación del procedimiento de licitación hasta la ejecución de los trabajos, transcurrieron alrededor de 60 días, dicho tiempo fue afectado por los arrastres de azolve, lo que, en base al levantamiento inicial para realizar los trabajos de dragado, se pudo constar que de acuerdo a la morfología del río Tuxpan se presentó un azolvamiento por el aumento del depósito de arena en el cadenamamiento - 1 +500, lo cual impacta de forma directa en los calados oficiales del canal de navegación del Puerto de Tuxpan, lo cual si se traslada a un escenario mayor puede provocar el cierre a las operaciones portuarias de comercio exterior en el Puerto de Tuxpan, además se tendrían incumplimientos en el título de concesión donde nos obliga a conversar las profundidades para la operatividad del puerto y de manera paralela se vería afectado económicamente el Valle de la ciudad de México, analizando todas estas circunstancias, la **ASIPONATUX**, en conjunto **LA SUPERVISIÓN EXTERNA** y **LA CONTRATISTA**, determinaron realizar las minutas de trabajo, las cuales forman parte del contrato, las cuales son documentos oficiales de los acuerdos tomados, avances, modificaciones de una obra pública, lo cual funge y da certeza como constancia documental para el control, supervisión y seguimiento de las actividades de contratistas y dependencias.

- Artículo 115, fracción VIII del Reglamento de la ley de obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas, que a su letra dice: “celebrar juntas de trabajo con el superintendente o con la residencia para analizar el estado, avance, **problemas y alternativas de solución**, consignando **en las minutas y en la Bitácora los acuerdos tomados y dar seguimiento a los mismos**”,
- Artículo 123, fracción X, que a su letra dice: “cuando se requiera, se podrán ratificar en la bitácora las instrucciones emitidas vía oficios, minutas, memoranda y circulares, refiriéndose al contenido de los mismos, o bien, anexando copias”

Estas mismas minutas forman parte de la bitácora de obra las cuales se pueden constar en la información entregada a la unidad fiscalizadora, de lo anterior no se llevaron a cabo modificaciones en los términos y condiciones originales del contrato, ni una variación sustancial en el objeto del contrato, **por lo cual no fue necesario celebrar un convenio entre las partes**, es decir los términos eran el dragado de mantenimiento en áreas de navegación del puerto de Tuxpan, Veracruz y las condiciones fueron las mismas derivado a que el precio por metro cúbico, los cuales se concluyeron en su totalidad de \$133.04 pesos, y el volumen de





dragado se mantuvo de 500,000 metros cúbicos, los cuales se concluyeron en su totalidad y la zona de vertimiento no sufrió cambio dado que se conservó en mismo polígono manifestado en las bases de licitación. En el dictamen técnico de fecha del 29 de mayo de 2025, donde se expresan los cadenamientos a dragar inicialmente, también se indican en el apartado I.- Antecedentes, las siguientes reglas de operación del puerto de Tuxpan, Ver, que a la letra dicen: **Regla 10.- mantenimiento, tercer párrafo:** "la ASIPONATUX realizará el dragado de mantenimiento en los diferentes canales de navegación, dársenas de ciaboga y de maniobra, así como los muelles de uso público, manteniendo la profundidad necesaria para que las embarcaciones que pretendan entrar al puerto, ingresen y operen de manera segura de acuerdo al resultado de los estudios mensuales o periodos de batimetría. **Cuando por condiciones climatológicas y/o fenómenos meteorológicos, se presente azolve extraordinario, se podrán efectuar trabajos de dragado emergente de manera inmediata, a efecto de restablecer las profundidades de los calados oficiales en las áreas correspondientes."** Y **Regla 34.- calados oficiales en las diferentes áreas de navegación:** "los calados oficiales y las condiciones especiales de arribo y zarpe de embarcaciones será determinados por la capitanía, en función de las circunstancias existentes de profundidad en los muelles y vías de navegación, así como los factores para garantizar la seguridad de las embarcaciones que arriban al puerto", así mismo.

La Entidad realizó los trabajos de conformidad con el contrato número **ASIPONATUX-GOI-OP-2/25** que en la **Declaración II.3 indica que el contenido de los anexos al contrato como parte integrante del mismo**, así como en la **Declaración III. 1** en la cual "**LAS PARTES**" declaran que **La Convocatoria a la licitación que origina el presente contrato, sus anexos, la bitácora que se genere el propio contrato, son los instrumentos que vinculan a "LAS PARTES" en sus derechos y obligaciones.**

Anexos:

1. **Especificaciones generales y particulares**
2. Planos de referencia,
3. Catálogo de conceptos,
4. Programa de ejecución general,

Además, en la **cláusula primera. Objeto del contrato**, menciona que "**LOS CONTRATISTAS**" se obligan a realizar los trabajos conforme a lo establecido en los anexos señalados en la declaración **III. 1** de este contrato, los que forman parte integrante del mismo, además menciona que la ejecución de los trabajos se sujetará a la legislación mexicana, convocatoria, los **Términos de Referencia** y la propuesta de los contratistas; los documentos que conforman el presente contrato y en su caso los que deriven de las modificaciones al mismo, en términos de la legislación aplicable; y la bitácora.

Por lo tanto, **Anexos: 1. Especificaciones generales y particulares**, forma parte integral del contrato y en su Apartado II. GENERALIDADES, se desprenden los siguientes numerales que le da atribuciones a la Entidad:

- **Numeral II. 4 CANTIDADES DE OBRA**, párrafo seis, indica lo siguiente: "**Así mismo, previo al inicio de los trabajos, la CONVACANTE se reserva el derecho de modificar el área y la profundidad de proyecto**".





- **Numeral II. 5 MODIFICACIÓN DEL SITIO ORIGINAL DE LOS TRABAJOS**, que menciona lo siguiente: **"Si la CONVOCANTE decide modificar el sitio originalmente seleccionado para la realización de los trabajos de dragado y el numero resultará igual o semejante al original, el CONTRATISTA se obliga a ejecutar los trabajos de dragado en los mismos términos contractuales y sin derecho de modificación en los precios unitarios de su oferta"**,
- **Numeral II. 7 PRECIOS UNITARIOS**, párrafo cuarto que a su letra dice: **"EL CONTRATISTA de la obra objeto de la presente licitación, se obliga a realizar la misma a los precios unitarios del contrato aun cuando sea necesario modificar la localización del lugar de los trabajos dentro del mismo puerto, si las condiciones del nuevo sitio son iguales o semejantes a las del original."**,
- **Numeral II. 10 PROGRAMA DE DRAGADO**, séptimo párrafo menciona: **"el plazo para la ejecución de la obra podrá modificarse por causa de fuerza mayor que no sea imputable al CONTRATISTA o, cuando algún fenómeno meteorológico extraordinario afecte la ejecución de la obra, se podrá reprogramar la misma de común acuerdo con el RESIDENTE DE OBRA, el CONTRATISTA tendrá derecho al pago por extraer los volúmenes de material acumulado, lo anterior previa autorización de la CONVOCANTE"**,
- **Apartado IV. ESPECIFICACIONES COMPLEMENTARIAS PARA DRAGADO**, de la sección EJECUCIÓN, párrafo tres que indica: **"si la CONVOCANTE ordenase ejecutar trabajos en zonas dentro del mismo puerto, originalmente no consideradas en el proyecto, pero dragando material semejante al de la licitación y con distancias de depósito semejantes también, el CONTRATISTA deberá ejecutarlos a los mismos precios unitarios propuestos por él en la hoja de conceptos de trabajo"**. Constatando con los párrafos antes mencionados que las modificaciones realizadas están dentro de los alcances de este contrato, así como por lo de antes expuesto, no se causó incumplimiento **"en la aplicación de alguna pena convencional determinada por el importe de los trabajos no ejecutados en la fecha pactada en el contrato número ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025 para la conclusión total de las obras"**.

Tomando en consideración lo anterior, las modificaciones realizadas están contempladas dentro de los alcances de este contrato, por lo que, antes expuesto, no se ha causado incumplimiento alguno en su dicho siguiente **"en la aplicación de alguna pena convencional determinada por el importe de los trabajos no ejecutados en la fecha pactada en el contrato número ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025 para la conclusión total de obras."**

Ahora bien, de las cuestiones normativas que se manifiestan en el párrafo anterior integrados en el proceso de licitación y contratación, **en las cuales se estipula que la entidad tiene el derecho de modificar las áreas y profundidades de acuerdo a la necesidad que surjan durante la ejecución de los trabajos o plazo contractual**, y ante la necesidad de realizar el dragado entre los cadenamiento -2+100 al- 0+300 del canal exterior **derivado a que por cuestiones climatológicas se perdieron profundidades** que se ubican sobre el veril norte, entre el morro de la escollera emergida y la escollera sumergida Norte en el cadenamiento -1+500, dicho azolve provocó una disminución a las profundidades de proyecto de **-15.30 metros a una profundidad de -9.87 metros**, reduciendo la profundidad en 5.43 metros a partir del **veril Norte hacia el**





*centro del canal; y del centro del canal al veril sur se registró una profundidad de -12.51 metros, disminuyéndose la profundidad de 2.79 metros en la relación a los -15.30 metros de profundidad de proyecto, que también provocaron una **disminución de 65 metros en la amplitud de 130 metros del canal de proyecto**, quedando como zona navegable segura el 50% del ancho del canal, debido a que los azolves de arena fina ponen en riesgo la navegación marítima de las embarcaciones en el tramo de los cadenamientos del km. -2+100 al km. -0+300, lo anteriormente podría causar el encallamiento de una embarcación, de las que arriban al puerto y **generaría repercusiones económicas y legales para esta Entidad.***

Comentario del OIC

Por lo anteriormente manifestado por esa área auditada, se llega a la conclusión que en base al cotejo con lo proporcionado en su Anexo I de la foja 001 a la foja 162, se logra desvirtuar fehacientemente las recomendaciones 1 y 2 determinadas en la Cedula de Observación, toda vez que, de conformidad con el Artículo 115 fracción VIII y 123 fracción X del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, guardan congruencia con la fracción VII y XI del artículo 115, así como también en relación al 123 fracción X guarda congruencia con la Fracción XI, ya que realizaron las modificaciones correspondiente en dicha bitácora. Ahora bien, no hay incumplimiento a lo establecido en la Ley de Obras y en su Reglamento, por lo que, explican de manera fundada y motivada las razones por las cuales no fueron llevados a cabo los trabajos en los cadenamientos **(3+460 al 3+733); (3+733 al 4+100) y (5+260 al 5+360)**, así como, no hay afectación al erario público toda vez que aclaran el monto determinado por la cantidad de 13.08 Millones de Pesos, al acreditar que efectivamente los trabajos fueron ejecutados de conformidad a las estimaciones 1 y 2 logrando así cumplir con el objetivo inicial del Dragado que objeto del Contrato número ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025 de fecha 09 de junio de 2025, en relación a que la Entidad determino actualizar las áreas de dragado teniendo como base el **Artículo 99, segundo párrafo de la ley de obras públicas y servicios relacionados con las mismas** el cual establece lo siguiente:

"En cualquier momento se podrán modificar las especificaciones del proyecto cuando, derivado de un avance tecnológico, de ingeniería, científico o de cualquier otra naturaleza, se justifique que la variación de dichas especificaciones representa la obtención de mejores condiciones para el estado.", por lo que, este artículo otorga las facultades para modificar el proyecto con el fin de obtener las mejores condiciones para el objetivo en mención".

Por cuanto hace a la recomendación 3, el área auditada manifiesta lo siguiente:

3.- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería explique y detalle de manera fundada y motivada, la causa por la cual, se ejecutaron supuestamente Dos veces los trabajos de Dragado únicamente en el Cadenamiento **(-2+1000 al -0+300)** correspondiente al Canal Exterior, toda vez que desde un principio se tenía previsto de acuerdo a lo propuesto en el Dictamen Técnico de fecha 29 de mayo de 2025, que la



mayor parte de azolve y la situación crítica del Canal de Navegación se encontraba en el Cadenamiento (-2+780 AL 0+000) representando un **80.3%** del Contrato número ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025 de fecha 09 de junio de 2025, debiendo acreditar su dicho con el soporte documental que considere necesario.

Respuesta a esta observación:

*"...De lo anteriormente descrito por la Unidad Fiscalizadora no muestra evidencia de que supuestamente se ejecutaron dos veces los trabajos de dragado: Cabe esclarecer que esta Entidad demuestra con evidencias documentales y claras donde no se manejan supuestos, que no realizó dos veces los trabajos de Dragado en el Cadenamiento (-2+100 al -0+300) correspondiente al canal exterior, al respecto se manifiesta que en la estimación número 1, se ejecutaron trabajos entre los cadenamientos antes mencionados siendo así que solo se pagaron los avances obtenidos dentro del mes de ejecución, de acuerdo a lo establecido en el artículo 54 de la LOPSRM y 124 de su reglamento, siendo así que los volúmenes ejecutados se plasmaron en la **minuta número 5 (cinco)** de fecha 14 de julio del 2025, donde se indica que se realizó el levantamiento batimétrico de control 1, el cual arroja un volumen de avance de 170, 030.93 m³, este mismo plasmado y pagado en la estimación 1 del periodo del 11 de junio al 10 de julio entregada a la unidad fiscalizadora, en las imágenes siguientes se puede apreciar el volumen retirado y el volumen faltante por ejecutar a la fecha de corte para la estimación número 1, la línea negra representa las líneas y niveles de proyecto del canal exterior.*

*De lo anterior prosiguiendo con la secuencia del proceso dragado para la estimación número 2 del periodo del 11 de julio al 09 de agosto del 2025, se presenta que se continuó con el dragado en el cadenamiento **(-2+100 al -0+300) esto para poder llegar a los niveles y profundidades de proyecto , es decir llegar a los -15.30 metros**, ejecutando un volumen de 329,969.04 m³ en dicho periodo, como se muestra en las siguientes imágenes para mejor apreciación de los trabajos concluidos en el canal exterior, extrayendo así en su totalidad el alfaque (material que obstruía en canal exterior) para llevar a cabo las operaciones portuarias de manera segura. Con las imágenes y la explicación de los sucesos de la estimación 1 y la estimación número 2, se ratifica que no se realizó supuestamente Dos veces los trabajos de Dragado únicamente en el cadenamiento **(-2+100 al -0+300), en la estimación número 1**, solo se realizó la autorización y pago por trabajos ejecutadas (avance de obra), como lo establece **LOPSRM**, aconteciendo que debido a las cuestiones meteorológicas se ejecutara el 100% de los trabajos de dragado en dicho cadenamiento, cabe resaltar que esta Entidad, no infringió algún incumplimiento a la ley de obras públicas y Servicios relacionados con la Misma, ni generó algún daño al erario público..."*

Comentario del OIC

Se constata lo manifestado en su Oficio, en razón de, los trabajos de dragado en los mismos Cadenamientos, fueron concluidos en dos etapas, es decir, en dos estimaciones los cuales en la estimación 1 dragaron la cantidad de **170,030.96 m3** y en la estimación 2 la cantidad **329,969.04 m3**, pagándose la cantidad total de **500,000 m3**, análisis realizado a lo proporcionado electrónicamente en el archivo contenido de 17 fojas el cual corresponde a la evidencia documental de Planos iniciales, planos de levantamientos de control inicial y final de las áreas a ejecutar, el cual muestran los metros





cúbicos dragados y pagados tanto en la estimación 1 y estimación 2, lo cual guarda congruencia dando como resultado la ejecución del 100% de los trabajos objeto del contrato en mención, verificando que el volumen excedente por la cantidad de 3,897.08 m³ la contratista no realizó reclamación alguna para efectos de pago.

Por último, el área auditada manifiesta en cuanto hace a la recomendación 4, lo siguiente:

*"...Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería determine la instrumentación de acciones entre el Residente de Obra, Supervisión externa y el contratista a efecto de que los contratos se cumplan dentro del plazo, monto y forma convenidos originalmente, toda vez que, no se llevó a cabo de forma explícita y tacita la debida supervisión, originando que no se cumpliera con el objetivo propuesto en la fracción **III.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS Y PERIODO DE EJECUCIÓN** de su Dictamen Técnico de fecha 29 de mayo de 2025, que dio origen a la formalización del Contrato número **ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025** de fecha 09 de junio de 2025..."*

Respuesta a esta observación:

*"...Esta gerencia de operaciones e Ingeniería seguirá llevando a cabo los instrumentos y las acciones entre el Residente de Obra, Supervisión externa y el contratista a efecto de que los contratos se continúen cumpliendo dentro del plazo, monto y forma convenidos originalmente, cabe resaltar que en el contrato ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025, se llevaron a cabo las acciones de forma explícita, detallada y táctica, así mismo los trabajos se concluyeron en tiempo y forma, se ejecutó el volumen de 500,000 m³ contratados, se realizaron minutas para plasmar las modificaciones necesarias realizadas por cuestiones meteorológicas, levantamientos iniciales, levantamientos de control y levantamiento final en tiempo y forma, se realizaron los trabajos de acuerdo a las especificaciones marcadas en las bases de convocatoria que sirvieron como base para la contratación de los trabajos y que forman parte de los anexos del contrato, así como, también se verificaron las vacantes de obra ejecutados. Respecto al punto en el cual indica que se debieron aplicar penas convencionales, se manifiesta que de acuerdo con el artículo 46 Bis, de la LOPSRM, en su primer párrafo que dedica lo siguiente: "Las penas convencionales se aplicarán por atraso en la ejecución de los trabajos por causas imputables a los contratistas, determinadas **únicamente en función del importe de los trabajos no ejecutados** en la fecha pactada en el contrato para la conclusión total de las obras", siendo así que en la comparativa de los importes ejercidos la contratista ejecutó los trabajos al 100% con un volumen de 500,000 m³ plasmados en **la minuta número 8 (ocho)** de fecha 1 de agosto de 2025, dentro del plazo de ejecución plasmado en el contrato y conforme al artículo 64 de la LOPSRM, que en su primer párrafo que a la letra dice "El contratista comunicará a la dependencia o entidad conclusión de los trabajos que le fueron encomendados, para ésta, dentro del plazo pactado, verifique la debida terminación de los mismos conforme a las condiciones establecidas en el contrato. Al finalizar la verificación de los trabajos, la dependencia o entidad contará con un plazo de quince días naturales para proceder a su recepción física, mediante el levantamiento del acto correspondiente, quedando los trabajos bajo su responsabilidad", así mismo esta Gerencia realizó de manera continua las revisiones pertinentes de los avances y participó en las minutas de trabajo, **cabe precisar** que la residencia de obra y la Supervisión Externa que fue la contratada mediante Licitación Pública Nacional para llevar a cabo la Supervisión y Control de Obra, la Empresa GEOSUPPORT M&C, realizaron de forma conjunta la supervisión y*





vigilancia de los trabajos, llevándose a cabo las minutas correspondientes y las notas de bitácora de acuerdo a lo generado en obra, en apego a los establecido artículos 112, 113, 115 del RLOPSRM , quedando en apego a la LOPSRM y con su RLOPSRM...”.

Comentario del OIC

Por lo anterior, del análisis realizado a esta recomendación, se desprende que el área visitada llevó a cabo las acciones de forma explícita, detallada y táctica, teniendo como resultado que los trabajos se concluyeran en tiempo y forma, ejecutándose el volumen de 500,000 m³ programados y ejecutados, realizando minutas que sirvieron para plasmar las modificaciones necesarias realizadas por cuestiones meteorológicas, así como, levantamientos iniciales, levantamientos de control y levantamiento final en tiempo y forma; fueron realizados los trabajos de acuerdo a las especificaciones marcadas en las bases de convocatoria que sirvieron como base para la contratación de los trabajos y que forman parte de los anexos del contrato.

Conclusión:

De las manifestaciones vertidas en el apartado que precede, se tiene como **Solventada** la observación descrita con antelación, toda vez que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería de la Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V., con la documentación proporcionada y una vez analizada, acreditó con evidencia y soporte documental, las acciones para atender las recomendaciones señaladas.

Ing. Ramón de Jesús Vega Rosado
Titular del Órgano Interno de Control
en la ASIPONA Tuxpan.

L.C. Luis Antonio Vega Martínez
Auditor Interno en el Órgano
Interno de Control ASIPONA Tuxpan.





Buen Gobierno

Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno

ACUSE



Órgano Interno de Control en la Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V.



Nº de Oficio: SABG/OICJ2X/047/2026

Asunto: Contestación a oficio número ASIPONATUX-GOI-539/2026

Tuxpan de Rodríguez Cano, a 13 de abril de 2026

Ing. Raúl Alberto Paredes Hernández
Director General de la ASIPONA Tuxpan.
Carretera a la Barra Norte Km 6.5
Col. Ejido la Calzada, C.P. 92800, Tuxpan, Ver.



PRESENTE

En relación con el seguimiento de las observaciones determinadas en la Visita de Supervisión número 2025-02-13-J2X-VSO-00101/2022, que esté Órgano Interno de Control practicó a la Gerencia de Operaciones e Ingeniería, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 26, fracción XIII, 37, fracciones V, IX y XLVI y 44 párrafo primero de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 16 de julio de 2025; 62 fracción III de la Ley Federal de Entidades Paraestatales; 6 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 305; 306; 309; 310 al 311 fracción VI de su Reglamento; 69, fracción I, 70, fracciones XII y 73, fracción IV y VI del Reglamento Interior de la Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno, publicado en el DOF el 31 de diciembre de 2024; 4, fracción II, 6, 19; 29; 30; 31; 32; 33; 31 y 35 del Acuerdo por el que se establecen las Disposiciones Generales para la Realización del Proceso de Fiscalización, publicado en el DOF el 8 de diciembre de 2022, y 1, fracción XLIV del Acuerdo por el que se determina la organización y coordinación de los Órganos Internos de Control y unidades de responsabilidades, publicado en el DOF el 16 de enero de 2025, y en cumplimiento con el Plan Anual de Fiscalización 2025 y de las funciones conferidas al Titular del Órgano Interno de Control en el Manual de Organización de la Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V., vigente, informo a Usted que en el Segundo Trimestre del 2026, la determinación de las Dos observaciones efectuadas por parte de este Órgano Interno de Control, tal como se presenta a continuación:



4



2026
año de
Margarita
Maza

Órgano interno de control en la Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V.

Carretera a la Barra Norte Km 6.5, Colonia Ejido la Calzada, C.P. 92800 Tuxpan de Rodríguez Cano Veracruz, Tel: 228 102-30-30 Ext. 72703



Página 1 | 2



N°	Descripción de la observación	Estatus
1	INCONSISTENCIAS POR TRABAJOS NO EJECUTADOS EN LOS CADENAMIENTOS (3+460 AL 3+733); (3+733 AL 4+100) Y (5+260 AL 5+360) DE ACUERDO A LA FRACCIÓN III.- "DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS Y PERÍODO DE EJECUCIÓN" DEL DICTAMEN DE FECHA 29 DE MAYO DE 2025	CONCLUIDA. - De las manifestaciones vertidas en la Cédula de Seguimiento (01/2026-01), se tiene como Solventada en su parte Preventiva y correctiva la observación determinada por esta Autoridad Fiscalizadora, toda vez que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería de la ASIPONA Tuxpan, acreditó con la evidencia documental proporcionada y una vez analizada se concluye que realizó las acciones tendientes a atender las recomendaciones señaladas.
2	INCONSISTENCIAS EN EL PROCEDIMIENTO DE LA SOLICITUD QUE SE LLEVÓ A CABO POR PARTE DEL ÁREA REQUIRIENTE, PARA REQUERIR LA AUTORIZACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA PARA LA CELEBRACIÓN DEL CONVENIO MODIFICATORIO ASIPONATUX-GOI-OP-2-1/2025 DE FECHA 20 DE AGOSTO DE 2025.	CONCLUIDA. - De las manifestaciones vertidas en la Cédula de Seguimiento (01/2026-01), se tiene como Solventada en su parte Preventiva y correctiva la observación determinada por esta Autoridad Fiscalizadora, toda vez que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería de la ASIPONA Tuxpan, acreditó con la evidencia documental proporcionada y una vez analizada se concluye que realizó las acciones tendientes a atender las recomendaciones señaladas.

Se adjunta al presente, copia de las Dos Cédulas de Seguimiento correspondiente.

Atentamente

Ing. Ramón de Jesús Vega Rosado
Titular del Órgano Interno de Control
en la ASIPONA Tuxpan, S.A. de C.V.

C.c.p.- **Ing. Alberto Peyrot Amaya.**- Gerente de Operaciones e Ingeniería la ASIPONA Tuxpan S.A. de C.V.- Para su conocimiento.

C.c.p.- **Ing. Ramón de Jesús Rodríguez Ruiz.**- Subgerente de Ingeniería y Ecología de la ASIPONA Tuxpan, S.A. de C.V.- Para su conocimiento



2026
año de
Margarita
Maza



CÉDULA DE SEGUIMIENTO.

 Buen Gobierno Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno	ÓRGANO INTERNO DE CONTROL EN LA ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL TUXPAN, S.A. DE C.V. Cédula de Seguimiento	DATOS ORIGINALES Número de Visita de Supervisión: 2025-02-13-J2X-VSO-001 Número de Observación: 02 Instancia Fiscalizadora: Órgano Interno de Control Monto Fiscalizable: \$73.7 Millones de Pesos. Monto Fiscalizado: \$73.7 Millones de Pesos. Monto por Aclarar: 3.4 Millones de Pesos Riesgo: Medio	DATOS DEL SEGUIMIENTO Número de Seguimiento: 02 Saldo aclarado: \$3.4 Millones de Pesos. Saldo pendiente por aclarar: \$0.00 Saldo recuperado: \$0.00 Saldo pendiente por recuperar: \$0.00 Avance: 100% Fecha: mayo 2026.
ENTE: ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL TUXPAN, S.A. DE C.V.	SECTOR: SECRETARÍA DE MARINA	CLAVE: 13175	
ÁREA AUDITADA: GERENCIA DE OPERACIONES E INGENIERÍA		CLAVE DE PROGRAMA Y DESCRIPCIÓN DE LA VISITA DE SUPERVISIÓN: 700.- ACTIVIDADES ESPECÍFICAS INSTITUCIONALES.	

Datos de la Cédula de Observación Original.

Observación 2. INCONSISTENCIAS EN EL PROCEDIMIENTO DE LA SOLICITUD QUE SE LLEVÓ A CABO POR PARTE DEL ÁREA REQUIRIENTE, PARA REQUERIR LA AUTORIZACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA PARA LA CELEBRACIÓN DEL CONVENIO MODIFICATORIO ASIPONATUX-GOI-OP-2-1/2025 DE FECHA 20 DE AGOSTO DE 2025.

De conformidad con el Informe de Visita de Supervisión con número de Oficio SABG/OICJ2X/-072/2025 de fecha 17 de diciembre de 2025 notificado en fecha 18 de diciembre de 2025 a la Gerencia de Operaciones e Ingeniería derivado del Acto de Fiscalización practicado al Rubro 700.- Actividades Específicas Institucionales, se informa que una vez transcurrido el plazo de ley de 45 días hábiles, el área auditada proporcionó en fecha 09 de marzo de 2026 a través del Oficio número ASIPONATUX-GOI-539/2026 de fecha 09 de marzo de 2026, la respuesta con diversa evidencia documental dando respuesta a las recomendaciones determinadas por esta Autoridad Fiscalizadora las cuales se dan a conocer a continuación:

*"...Del análisis realizado por este Órgano Fiscalizador a la información proporcionada por esa Gerencia visitada, se informa que se valoró exhaustivamente lo manifestado en su escrito correspondiente al Hallazgo número 3, en el cual en su párrafo Tercero de su escrito número ASIPONATUX-GOI-2511/2025 de fecha 08 de diciembre de 2025, manifestó lo siguiente: "...Si bien es cierto los cadenamientos propuestos para el convenio son similares a los mencionados en el **Dictamen de fecha 29 de mayo de 2025 para llevar a cabo la celebración del contrato ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025**, sin embargo se llevaron a cabo modificaciones a las zonas de operación de dragado de acuerdo a las situaciones que ocurrieron en la obra por cuestiones meteorológicas que se explican detalladamente en la respuesta del **Hallazgo número 2**, y que además, se plasmaron en la **minuta número 4 de fecha de 04 de julio del 2025 en el numeral V**, que indica lo siguiente: "V. La **ASIPONATUX** derivado de los volúmenes entregados por la **SUPERVISIÓN EXTERNA** y la revisión realizada por la parte de los que intervienen en esta minuta quedó pactado en común acuerdo, que solo se dragará el volumen de **500,000 m³** establecido en las bases de la convocatoria, se iniciará en los cadenamientos **-2+100 al -0+300** con un volumen de*



463,591.63 m³, atacando la zona más crítica en la cual se presenta un aterramiento en el cadenamamiento -1+500 y este mismo afecta el calado en el canal de navegación, lo cuantificado estará en función de los cadenamamientos previamente acordados, en el entendido que solo se pagarán los volúmenes realmente ejecutados a líneas y niveles de proyecto aquí establecidos, en el supuesto que durante las actividades de dragado (únicamente plantilla), se determinen aportes sedimentarios provenientes de los taludes, posterior a los levantamientos de control, estos se cuantificarán para efectos de la estimación, y su pago correspondiente. Se precisa, que de acuerdo a lo estipulado en el Dictamen Técnico de fecha 29 de mayo de 2025 en relación a lo propuesto en el numeral **III. DRAGADO DE MANTENIMIENTO** propuesto en Las Bases de la Convocatoria a la Licitación Pública en su página.65 y 66 numeral, hicieron constar en su parte medular lo siguiente: "...que iniciarán en la zona de mayor azolve del canal de navegación exterior y hasta concluir los trabajos en dicho canal, **posteriormente se continuará con los trabajos en la Dársena de Ciaboga I, Canal Interior TPT, Canal Interior CTT, Canal y Dársena de API**; por lo que, si bien cierto, que llevaron a cabo la ejecución de los trabajos de Dragado en la zona de mayor azolve, no menos cierto es, que una vez finalizado los trabajos en dicha zona, debieron de continuar con los trabajos en los siguientes cadenamamientos para cumplir con lo estipulado tanto en el Dictamen Técnico, como fue lo propuesto en las Bases de la Convocatoria a la Licitación Pública, ya que desde un principio se tenían previsto que en ese cadenamamiento donde fueron ejecutados los trabajos **doble Vez**, era la mayor parte de azolve al tener programado la cantidad de 401,684.82 metros cúbicos desde un principio, que representó el 80.3% del volumen del Contrato. Continuando con el párrafo tercero y cuarto párrafo de su escrito que a la letra dice: "...Dicho lo anterior, en el cambio se dio prioridad a la zona más crítica y con mayor azolve, derivado a las malas condiciones meteorológicas que imperaron en el Estado de Veracruz, esto ocasionado a que el huracán Erick tocó tierra en las costas de Oaxaca y de este mismo se derivaron remanentes formando canales de baja presión, que mayormente afectó con el temporal de lluvias sobre el territorio nacional, así como en la cuenca baja del Río Tuxpan, por lo que en los días siguientes 20, 21, 22, 23, 24 y 25 de junio de 2025 existieron lluvias intensas, de los cuales la Entidad cuenta con los reportes meteorológicos emitidos por CONAGUA, esto originado por la baja de material (arcilla y palizada) de la cuenca alta del Río Tuxpan, así como también era necesario realizar operaciones de dragado en los cadenamamientos del 2+740 al 3+733 ubicado en el Canal Interior y el cadenamamiento Km 3+733 al 4+220, esto para que puedan ingresar embarcaciones de forma segura, de acuerdo al **dictamen ASIPONATUX-DT-OP-2/1/25 de fecha del 18 de agosto del 2025**, en el inciso **III.- Objeto**, párrafo tercero se indica: "...en virtud de los levantamientos batimétricos de control realizados, **es necesario dragar un volumen adicional de aproximadamente 223,479.14 m³**, en el canal de navegación Interior CTT Y APL, para seguir ofreciendo los calados oficiales de cada una de las zonas antes mencionadas, para el arribo con seguridad al Puerto de las embarcaciones comerciales, por lo que, para tal caso, se cuenta con disponibilidad de recursos para solventar los gastos del convenio en mención.", así como también en este mismo dictamen en el apartado **IV.-Justificación** en el párrafo uno, donde se expresa la situación ocurrida del periodo del 20 al 25 de junio del 2025, en el cual lleva como anexo la minuta número 3 correspondiente, no obstante en la misma justificación en el párrafo tercero del mismo dictamen, se explican las condiciones que se tenían en los canales y dársenas, en esta misma se anexa la minuta número 5 del día 14 de julio del 2025, en la cual se describe que se agravó la situación en los canales de navegación y dársenas de ciaboga, del puerto de Tuxpan, Veracruz, incremento de volúmenes considerablemente, se tenía hasta 2 metros de diferencia entre el diseño del canal y la batimetría final, los volúmenes en ese periodo de los cuales se describen a continuación, volumen a extraer en plantilla **2,667,335.38 m³** y, un total con la sumatoria de talud norte y talud sur de **3,272,569.29 m³**, esto expresado en la minuta número 5 de fecha 14 de julio del 2025. Dicha acumulación de sedimentos en el canal, reduce la profundidad del canal y dársenas, dificultando las maniobras a la navegación de embarcaciones, especialmente las de mayor porte y calado. El dragado puede eliminar estos sedimentos y proteger la infraestructura de daños mayores. Un aumento en el volumen de dragado originalmente contratado, con el convenio se permite restaurar la profundidad de los canales, con esto garantizar el acceso seguro y eficiente de las embarcaciones a las diferentes Terminales del Puerto, la falta de navegabilidad puede tener un impacto económico significativo en las actividades logísticas, comerciales y de transporte de mercancías. El dragado puede garantizar la eficiencia de las operaciones portuarias y reducir costos asociados con el transporte marítimo debido a que pueden transportar mayor carga con los calados oficiales. En ese orden de ideas, esta Entidad realizó la revisión de las zonas con

4





mayor azolve, desprendiéndose la necesidad de ejecutar un volumen adicional por la cantidad de **223,479.14 m³** a realizarse entre los cadenamientos comprendidos del km 2+740 al 3+733 a una profundidad de 13.50 mts y del cadenamiento 3+733 al 4+220 a una profundidad de 11.00 mts, lo cual quedó plasmado en la **minuta número 8** de fecha de 11 de agosto del 2025, así como los planos de levantamiento de control número 4 entregados por esta entidad. Lo anterior, con la finalidad de dar cumplimiento a las responsabilidades establecidas en la condición **Décimo Cuarta del Título de Concesión**, la cual se encuentra relacionada con los trabajos de dragado de mantenimiento, en los canales de acceso general y en el área concesionada, que sean necesarios para conservar la profundidad requerida para las maniobras marítimas y para la navegación interior, misma que no será inferior a la establecida en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario, con el objeto de que las embarcaciones puedan arribar al puerto en condiciones seguras de operación, de lo narrado anteriormente se demuestra que no hubo inconsistencia entre lo programado y lo realizado, es decir, lo propuesto en el Dictamen de fecha 29 de mayo de 2025 contra el Dictamen de fecha 18 de agosto de 2025, esto a que derivado a los cambios climatológicos, se realizaron las modificaciones de las áreas a ejecutar el dragado de mantenimiento como se estipula anteriormente. Así como también se da respuesta para el párrafo número quince de este mismo hallazgo que dice: "Finalmente de lo observado antes descrito, la autorización por parte de la Coordinadora Sectorial fue llevado a cabo a las **02:16:10 pm**, del día 11 de agosto de 2025, observando que es la misma fecha de la minuta que se llevó a cabo a las **09:40 am**, el cual fueron reunidos personal de la Entidad junto con la empresa contratista y la supervisora, donde hicieron constar **la conclusión y la conciliación de volumen a dragar e inicio de operación de dragado entre el cadenamiento 2+515 al 3+733 sin contar con la debida autorización de la Coordinadora Sectorial de la Secretaría de Marina de la ASIPONA Tuxpan**, así como, dichos cadenamientos se tenían que haber realizado los trabajos dentro del Contrato Número **ASIPONATUXPAN-GOI-OP-2/25 ya que así lo tenían programado de acuerdo a Su Dictamen de fecha 29 de mayo de 2025**, porque aún se encontraba vigente dicho contrato, y de acuerdo al levantamiento batimétrico de Control No. 4 de fecha 01 de agosto de 2025, en el que obtuvieron el volumen adicional de azolve, los cadenamientos en donde se propusieron realizar los trabajos en el Convenio Modificatorio, son similares a los Cadenamientos que propusieron en su Dictamen de fecha 29 de mayo de 2025.", de lo anterior la Gerencia de Operaciones e Ingeniería llevó a cabo las gestiones para obtener recursos, para poder ejecutar volúmenes adicionales al contrato siendo así que el día 07 de agosto del 2025 se solicitó recurso por medio de correo electrónico con hora de las **08:02 pm**, en el cual se expresa: "...En alcance al correo que antecede, se indica de manera complementaria que el importe de los recursos requeridos es de **\$35,000,000.00** (Treinta y cinco millones de pesos 00/100 M.N.) el cual corresponde aproximadamente al 50% del monto del contrato No. ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025 que se tiene formalizado con las empresas BOSKALIS MARINE CONTRACTING AND OFFSHORE SERVICES, S.A. DE C.V., en participación conjunta con DRAGAMEX, S.A. DE C.V.; por un importe de \$72,812,504.52 (SETENTA Y DOS MILLONES OCHOCIENTOS DOCE MIL QUINIENTOS CUATRO PESOS 52/100 M.N.)...", la respuesta que se obtuvo de la Gerencia de Administración y Finanzas de esta entidad el mismo 07 de agosto del 2025 a las **08:21 pm**, en la cual indica lo siguiente: "...Enterada de la solicitud de adecuación presupuestaria, por lo que me permito comentar, con esta fecha se registró una **adecuación presupuestaria interna** donde se transfirieron recursos de algunas partidas que presentan disponibilidad al 31 de julio de 2025, los cuales permitieron alcanzar un monto de **\$30,000,000.00** al capítulo de dragado de mantenimiento...", la Gerencia de Operaciones e Ingeniería al tener la notificación de los recursos asignados en la partida presupuestaria del dragado, el día 11 de agosto del 2025 a las 9:40 horas realiza la minuta número 8 de trabajo, donde se concilian volúmenes para la planeación de la ejecución del convenio esto en apego al **artículo 15 Fracción IV Y VI del RLOPSRM, que dicta lo siguiente: "En la planeación de las obras y servicios, las dependencias y entidades, según las características, complejidad y magnitud de los trabajos, deberán considerar, además de lo previsto en la Ley, lo siguiente:**

IV. La prioridad a la continuación de las obras y servicios en proceso;

VI. Los trabajos de conservación y mantenimiento de bienes inmuebles sujetos a la Ley:..."

De las manifestaciones vertidas, y de la información proporcionada como soporte documental, se pudo observar que la justificación que se utilizó para la elaboración del oficio número ASIPONATUX-GOI-1574/2025 de fecha 11 de agosto de 2025 de asunto: **Notificación de ejecución de volumen adicional**, en su parte medular del mismo documento, señalan lo





siguiente: "... derivado de que el huracán Erick tocara tierra en las costas de Oaxaca, lo que causó remanentes que a su vez formaron canales de baja presión, ocasionando fuertes lluvias sobre el territorio nacional, así como en la cuenca baja del río Tuxpan, por lo que en los días siguientes: 20, 21, 22, 23, 24 y 25 de junio de 2025, se presentaron lluvias intensas, lo que provocó arrastre de material (arcilla y palizada), resultando azolvamiento de los canales de navegación y dársenas de ciaboga, lo que generó afectación al calado para el acceso a las embarcaciones que se dirigen a las terminales establecidas en el río Tuxpan;..."; Es la misma justificación que utilizaron y detallaron en el Hallazgo 2, siendo así, la razón que los trabajos de dragado fueron ejecutados en el Cadenamiento **(-2+100 al -0+300)** correspondiente al CANAL EXTERIOR, ahora bien, en la parte donde se manifiesta la necesidad de ejecutar un volumen adicional por la cantidad de **223,479.14 m³** a realizarse entre los cadenamientos comprendidos del km 2+740 al 3+733 a una profundidad de 13.50 metros y del cadenamiento 3+733 al 4+220 a una profundidad de 11.00 metros, lo cual quedó plasmado en la **minuta número 8** de fecha de 11 de agosto del 2025, así como, los planos de levantamiento de control número 4 entregados por esta entidad, esta Autoridad Fiscalizadora hace constar que, de acuerdo a la documentación aportada, la cantidad de volumen adicional no prevista en el catálogo originalmente contratado corresponde en los cadenamientos siguientes: **(2+740 al 3+420)** que corresponde al Canal Interior CTT y **(4+120 al 4+220)** correspondiente al Canal Interior API, por lo que, se determina que estos cadenamientos son efectivamente volúmenes adicionales no previstos en el catálogo originalmente en el contrato, ya que de acuerdo al Dictamen de fecha 29 de mayo de 2025 se tenían programados a ejecutar los siguientes cadenamientos:

Área de Navegación		Cadenamientos	Volumen a Dragar	Profundidad de Proyecto (N.B.M.)
1	CANAL EXTERIOR	-2+780 AL 0+000	401,684.82 m3.	15.30 m.
2	CANAL EXTERIOR CTI	3+460 AL 3+733	43,124.79 m3	14.00 m.
3	CANAL INTERIOR API	3+733 AL 4+100	29,399.56 m3	11.00 m.
4	DÁRSENA DE CIABOGA II	5+260 AL 5+360	25,790.83 m3	11.00 m.
Volumen total a Dragar			500,000.00 m3.	

Esto conlleva a que la Empresa contratista denominada BOSKALIS MARINE CONTRACTING AND OFFSHORE SERVICES, S.A. DE C.V. en participación conjunta con DRAGAMEX, S.A. DE C.V., realizó los trabajos de Dragado de Mantenimiento en los Cadenamientos comprendidos del km 2+740 al 3+733 a una profundidad de 13.50 metros y del cadenamiento 3+733 al 4+220 a una profundidad de 11.00 metros, en fecha 12 de agosto de 2025, sin contar con la autorización formal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, asimismo, realizó los trabajos sin contar con la formalización del Convenio Modificatorio ya que su plazo de ejecución fue del 25 de agosto de 2025 al 15 de septiembre de 2025, hechos que se comprueban con la Cláusula **Quinta.-Plazo de Ejecución** que a la letra dice: "... El plazo de ejecución originalmente pactado en la cláusula QUINTA de "EL CONTRATO", establecido en 83 (ochenta y tres) días naturales, iniciando el 11 de junio de 2025 y concluyendo el 24 de agosto de 2025, asimismo se amplía en 22 (veintidós) días naturales comprendidos del 25 de agosto de 2025 al 15 de septiembre de 2025, lo cual equivale al 29.33% (veintinueve punto treinta y tres por ciento) respecto del plazo de "EL CONTRATO", por lo que el periodo de ejecución de los trabajos se incrementa a 97 (noventa y siete) días naturales...", por lo que es evidente que, hay un incumplimiento en el plazo que se hizo constar en dicho Convenio Modificatorio al empezar los trabajos anticipadamente sin contar con la debida autorización formal por parte de la Secretaría y por no tener formalizado el Convenio Modificatorio ya que este último se llevó a cabo la celebración el 20 de agosto de 2025 con vigencia a partir del 25 de agosto al 15 de septiembre de 2025. Siendo así, la inobservancia por parte del Residente de Obra propuesto por la Entidad, la Empresa Supervisora y por ende la empresa Dragadora por el incumplimiento de todo lo que tenían originalmente programado desde el dictamen de fecha 29 de mayo de 2025, realizaron los trabajos supuestamente doblemente en los cadenamientos **(-2+100 al -0+300)** correspondiente al CANAL EXTERIOR, dejando sin ejecutar en los cadenamientos **(3+460 AL 3+733); (3+733 AL 4+100) y (5+260 AL 5+360)** y la inobservancia en los trabajos ejecutados plasmados en el Dictamen Técnico de fecha 18 de agosto de agosto de 2025, donde únicamente se llevaron a cabo en los cadenamientos comprendidos del 2+740 al 3+733 y del cadenamiento 3+733 al 4+220, por lo que, no se tuvo evidencia documental que acreditara que se hubieran ejecutados los trabajos en los cadenamientos del (5+260 al 5+360) correspondientes a la Dársena de Ciaboga II, siendo estos últimos trabajos no ejecutados, por lo que,





de toda la documentación aportada por el área visitada, no son suficientes los elementos aportados por el área visitada para atender esta primera inconsistencia. Ahora bien, en lo que se refiere al párrafo 21 del presente escrito, el área visitada manifestó lo siguiente: "...el monto de la adecuación que se llevó a cabo por la cantidad de \$30,000,000.00 (Treinta millones de pesos 00/100 M.N.), **representó una variación mayor al 5% del presupuesto total autorizado para el ejercicio 2025 de la Entidad la cual es \$316,786,786.00** (Trescientos dieciséis millones, setecientos ochenta y seis mil setecientos ochenta y seis pesos 00/100 M.N.), para esta observación se le solicita a la unidad fiscalizadora que requiera a la Gerencia de Administración y Finanzas, para que esa área manifieste lo que considere pertinente para solventar este punto, referente a los artículos 1 segundo párrafo; 58 Cuarto Párrafo de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y artículo 24 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, esto derivado a que dicha área realiza dentro de sus funciones las adecuaciones presupuestarias para esta Entidad...". Se detalla, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 310 del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria que a la letra dice: "...Artículo 310. Las dependencias y entidades deberán proporcionar en los plazos en que les sean solicitados, los informes, documentos y, en general, todos aquellos datos que permitan la realización de las visitas y auditorías que determine efectuar la Función Pública, por sí o a través de los órganos internos de control, o a solicitud de la Secretaría o de la dependencia coordinadora de sector respectiva, así como de la información complementaria que se requiera para el apoyo de las atribuciones de la Función Pública en materia de control de gestión y auditoría. Las dependencias y entidades serán responsables de la calidad y oportunidad de la información reportada a que se refiere este artículo..."; por lo que, el área visitada debió de dar información y en su caso proporcionar documentación soporte para aclarar la segunda inconsistencia presentada en este Hallazgo acerca del señalamiento en el punto que se cita a continuación: "...Finalmente, de lo observado antes descrito, la autorización por parte de la Coordinadora Sectorial fue llevado a cabo a las 02:16:10 pm, del día 11 de agosto de 2025, observando que es la misma fecha de la minuta que se llevó a cabo a las 09:40 am, el cual fueron reunidos personal de la Entidad junto con la empresa contratista y la supervisora, donde hicieron constar la conclusión y la conciliación de volumen a dragar e inicio de operación de dragado entre el cadenamiento 2+515 al 3+733 sin contar con la debida autorización de la Coordinadora Sectorial de la Secretaría de Marina de la ASIPONA Tuxpan, así como, dichos cadenamientos se tenían que haber realizado los trabajos dentro del Contrato Número ASIPONATUXPAN-GOI-OP-2/25 ya que así lo tenían programado de acuerdo a su Dictamen de fecha 29 de mayo de 2025, porque aún se encontraba vigente dicho contrato, y de acuerdo al levantamiento batimétrico de Control No. 4 de fecha 01 de agosto de 2025, en el que obtuvieron el volumen adicional de azolve, los cadenamientos en donde se propusieron realizar los trabajos en el Convenio Modificatorio, son similares a los Cadenamientos que propusieron en su Dictamen de fecha 29 de mayo de 2025, asimismo, el monto de la adecuación que se llevó a cabo por la cantidad de \$30,000,000.00 (Treinta Millones de pesos 00/100 M.N.), **representó una variación mayor al 5% del presupuesto total autorizado para el ejercicio 2025 de la Entidad la cual es \$316,786,786.00** (Trescientos dieciséis millones, setecientos ochenta y seis mil setecientos ochenta y seis pesos 00/100 M.N.)...".

CONCLUSIÓN:

Se concluye que, dicha información no es suficiente ni precisa para atender el presente hallazgo, por lo que, esta Autoridad Fiscalizadora determina como **No Solventado** y por ende, se determina un Monto por aclarar por la cantidad de \$3,431,212.02 (Tres millones, cuatrocientos treinta y un mil doscientos doce pesos 02/100 M.N.), consistente a los trabajos no ejecutados en el cadenamiento (5+260 al 5+360) correspondiente a la Dársena de Ciaboga II, propuesto en el dictamen de fecha 29 de mayo de 2025 tal y como se detallan a continuación:

RECOMENDACIÓN:

CORRECTIVA

- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería explique y justifique de manera fundada y motivada, la causa por la cual, determinaron las cantidades de volúmenes adicionales en los cadenamientos (2+740 al 3+733) correspondiente al Canal Interior CTT y (3+733 al 4+220) correspondiente al Canal Interior API, siendo que estos ya se encontraban contemplados y programados originalmente en el Dictamen Técnico de fecha 29 de mayo de 2025, asimismo, detalle con precisión, razón por la cual, no se le aplicó una penalización a la Contratista por





Área de Navegación	Cadenamientos	Volumen no ejecutado en el Contrato número ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025	(x) Valor Precio Unitario	Monto a Aclarar
4	DÁRSENA DE CIABOGA II	5+260 AL 5+360	25,790.83 m3	133.04
Volúmenes no ejecutados en Contrato número ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025		25,790.83 metros cúbicos		\$3,431,212.02

trabajos no ejecutados, toda vez que, no fueron llevados a cabo los trabajos a ejecutar en el Cadenamiento (5+260 al 5+360) correspondientes a la Dársena de Ciaboga II, debiendo acreditar su dicho con el soporte documental que considere necesario para atender esta recomendación.

- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería en coordinación con la Gerencia de Administración y Finanzas, explique detalladamente fundado y motivado, motivo por el cual se llevó a cabo realizar la adecuación presupuestaria para tener disponibilidad por la cantidad de \$30,000,000.00 (Treinta Millones de pesos 00/100 M.N.), sin contar con la autorización formal por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), toda vez que, dicha cantidad representó una variación superior al 5% del Presupuesto Total Autorizado para el ejercicio 2025 a la Entidad, debiendo acreditar su dicho con el debido soporte documental que considere necesario para aclarar esta recomendación.
- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería explique y detalle de manera fundada y motivada, razón por la cual, llevaron a cabo el inicio de los trabajos propuestos en el Dictamen Técnico de fecha 18 de agosto de 2025, sin contar previamente con la formalización del Convenio Modificatorio, toda vez que, la vigencia correspondió del 25 de agosto al 15 de septiembre de 2025, y los trabajos fueron ejecutados del 12 de agosto al 26 de agosto de 2025, tal y como se constató en el registro de la Bitácora número 55 de fecha 11 de septiembre de 2025, debiendo acreditar su dicho con el soporte documental que considere necesario para atender esta recomendación...".

Situación Actual:

De la revisión efectuada por el Órgano Interno de Control a la información y documentación presentada mediante Oficio ASIPONATUX-GOI-539/2026 de fecha 09 de marzo de 2026, emitido por el Ing. Alberto Peyrot Amaya, Gerente de Operaciones e Ingeniería, referente a la observación número 2 determinada en el que se hizo constar en la Cédula de Observaciones, correspondiente a las **"inconsistencias en el procedimiento de la solicitud que se llevó a cabo por parte del área requiriente, para requerir la autorización de la modificación presupuestaria para la celebración del convenio modificatorio ASIPONATUX-GOI-OP-2-1/2025 de fecha 20 de agosto de 2025"**, el área auditada manifiesta en cuanto hace a la recomendación 1, lo siguiente:

1.- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería explique y justifique de manera fundada y motivada, la causa por la cual, determinaron las cantidades de volúmenes adicionales en los cadenamientos (2+740 al 3+733) correspondiente al Canal Interior CTT y (3+733 al 4+220) correspondiente al Canal Interior API, siendo que estos ya se encontraban contemplados y programados originalmente en el Dictamen Técnico de fecha 29 de mayo de 2025, asimismo, detalle con precisión, razón por la cual, no se le aplicó una penalización a la Contratista por trabajos no ejecutados, toda vez que, no fueron llevados a cabo los trabajos a ejecutar en el Cadenamiento (5+260 al 5+360) correspondientes a la Dársena de Ciaboga II, debiendo acreditar su dicho con el soporte documental que considere necesario para atender esta recomendación.

Respuesta a esta recomendación:



2026
año de
Margarita
Maza



“...Cabe mencionar, que los cadenamientos propuestos, para el convenio son similares a los mencionados en el **Dictamen de fecha 29 de mayo de 2025 para llevar a cabo de la celebración del contrato ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025**, sin embargo, derivó a que se llevaron a cabo modificaciones necesarias en las zonas de operación de grado originadas por el incremento de azolves en algunas debido a cuestiones meteorológicas con base a la batimetría de junio-julio del levantamiento inicial del dragado, donde se observó que se **perdieron profundidades que se ubican sobre el veril Norte, entre el morro de la escollera sumergida Norte en el cadenamiento -1+500, quedando como zona navegable segura el 50% del ancho del canal, considerándola con dichos datos de área de atención prioritaria**, por lo tanto la gerencia de operaciones e Ingeniería tomó la decisión de ejecutar los 500,000 m³ en el área con mayor riesgo de encalladura para un buque, para evitar daños a una embarcación de las que arriban al puerto, así como problemas legales con las agencias navieras y los cesionarios, para garantizar las mejores condiciones para el Estado; todo esto se llevó a cabo dentro de los alcances de las bases de licitación y el contrato formalizado, sin infringir en la ley de Obras públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, ni generar algún daño al erario público. Dicho lo anterior en el cambio se dio prioridad a la zona más crítica y con mayor azolve, derivado a las malas condiciones meteorológicas que imperaron en el estado de Veracruz, esto ocasionado a que el huracán Erik tocó tierra en las costas de Oaxaca y este mismo se derivaron remanentes formando canales de baja presión, que mayormente afectó con el temporal de lluvias sobre el territorio nacional, así como en la cuenca baja del Río Tuxpan, por lo que en estos días siguientes 20, 21, 22, 23, 24 y 25 de junio de 2025 existieron lluvias intensas, de los cuales la Entidad cuenta con los reportes meteorológicos emitidos en CONAGUA, esto originado por la baja de material (arcilla y palizada) de la cuenca alta del Río Tuxpan, así como también era necesario realizara operaciones de grado en los cadenamientos del 2+740 al 3+733 ubicado en el canal interior y el cadenamiento Km 3+733 al 4+220, esto para que puedan ingresar embarcaciones de forma segura, de acuerdo al **dictamen ASIPONATUX-DT-OP-2/1/25 de fecha del 18 de agosto del 2025**, en el inciso **III.- Objeto**, párrafo tercero se indica: “...en virtud de los levantamientos batimétricos de control realizados, **es necesario dragar un volumen adicional de aproximadamente 223,479.14 m³**, en el canal de navegación interior CTT Y API, para seguir ofreciendo los calados oficiales de cada una de las zonas antes mencionadas, para el arribo con seguridad al puerto de las embarcaciones comerciales, por lo que, para tal caso, se cuenta con disponibilidad de recursos para solventar los gastos del convenio en mención”. Así como también en este mismo dictamen en el apartado **IV.- Justificación** en el párrafo uno, donde se expresa la situación ocurrida del periodo del 20 al 25 de junio del 2025, en la cual lleva como anexo la minuta número 3 de fecha 27 de junio de 2025 correspondiente, no obstante en la misma justificación en el párrafo tercero del mismo dictamen, se explica las condiciones que se tenían en los canales y dársenas; en esta misma se anexa la minuta número 5 del día 14 de julio del 2025, en el cual se describe que se agravó la situación en los canales de navegación y dársenas de ciaboga, del puerto de Tuxpan, Veracruz. El incremento de volúmenes considerablemente, se tenía hasta 1.51 metros de diferencia entre el diseño del canal y batimetría final, los volúmenes en ese periodo de los cuales se describen a continuación, volumen a extraer en plantilla **2,667,335.38 m³** y, un total con la sumatoria de talud norte y talud sur de **3,272,569.29 m³** esto expresado en la minuta número 5 de fecha 14 de junio del 2025. Dicha acumulación de sedimentos en el canal, reduce la profundidad del canal y dársenas, dificultando las maniobras a la navegación de embarcaciones, especialmente las de mayor porte y calado. El dragado permitió eliminar estos sedimentos y proteger la infraestructura de daños mayores. Un aumento en el volumen de dragado





originalmente contratado, con el convenio se logró restaurar la profundidad de los canales, con esto garantizar el acceso seguro y eficiente de las embarcaciones a las diferentes Terminales del puerto, la falta de navegación puede tener un impacto económico significativo en las actividades logísticas, comerciales y de transporte de mercancías, el dragado puede garantizar la eficiencia de las operaciones portuarias y reducir los costos asociados con el transporte marítimo debido a que pueden transportar la mayor carga con los calados oficiales. En ese orden de ideas, esta Entidad realizó la revisión de las zonas con mayor azolve, desprendiéndose la necesidad de ejecutar un volumen adicional por la cantidad de **223,479.14 m³**, a realizarse entre los cadenamientos comprendidos del Km 2+740 al 3+733 a una profundidad de 13.50 mts y del cadenamiento 3+733 al 4+200 a una profundidad de 11.00 mts, lo cual quedó plasmado en la **minuta número 8** de fecha de 11 de agosto del 2025, así como los planos de levantamiento de control número 4 entregados por esta entidad. Lo anterior, con la finalidad de dar cumplimiento a las responsabilidades establecidas en la condición **Décimo cuarta del Título de Concesión**, la cual se encuentra relacionada con los trabajos de dragado de mantenimiento, en los canales de acceso general y en el área concesionada, que sean necesarios para conservar la profundidad requerida para las maniobras marítimas y para la navegación interior, misma que no será inferior a la establecida en el programa Maestro de Desarrollo portuario, con el objeto de que las embarcaciones puedan arribar al puerto en condiciones seguras de operación. De lo narrado anteriormente se demuestra que no hubo inconsistencia entre lo programado y lo realizado, es decir, lo propuesto en el dictamen de fecha 29 de mayo del 2025 contra el dictamen de fecha 18 de agosto de 2025, esto a que derivado a los cambios climatológicos, se realizaron las modificaciones de las áreas a ejecutar el dragado de mantenimiento como se estipula anteriormente. Siendo bien que dichas modificaciones se realizaron conforme el artículo 99 del RLOPSRM que indica **"En cualquier momento se podrán modificar las especificaciones del proyecto cuando, derivado de un avance tecnológico, de ingeniería, científico o de cualquier otra naturaleza, se justifique que la variación de dichas especificaciones representa la obtención de mejores condiciones para el Estado"** La entidad al realizar el convenio es para mitigar las áreas con mayor azolve como lo son los cadenamientos (2+740 al 3+733) correspondiente al canal Interior CTT y (3+733 al 4 +220) correspondiente al canal Interior API, establecidas como prioritarias con los recursos disponibles, por lo tanto no fue posible ejecutar trabajos en el cadenamiento **(5+260 al 5+360)** correspondiente a Dársena de Ciaboga II, además de lo anterior por falta de recursos suficientes, la Entidad solicitó los recursos necesarios a la Dirección General de Fomento y Administración Portuaria (DGFAP), por parte de Gerencia Administración y Finanzas con el número de **oficio ASIPONATUX-DG-1540/2025** con la finalidad de ejecutar trabajos de dragado necesarios en diferentes áreas del puerto...".

Comentario del OIC

Por lo anteriormente manifestado por esa área auditada, se llega a la conclusión que en base al cotejo con lo proporcionado en su Anexo II de la foja 163 a la foja 384, se logra desvirtuar fehacientemente la primera recomendación, toda vez que, el objetivo de la entidad al realizar el convenio, fue para mitigar las áreas con mayor azolve como lo son los cadenamientos **(2+740 al 3+733)** correspondiente al canal Interior CTT y **(3+733 al 4 +220)** correspondiente al canal Interior API, establecidas como prioritarias con los recursos disponibles, por lo tanto no fue posible ejecutar trabajos en el cadenamiento **(5+260 al 5+360)** correspondiente a Dársena de Ciaboga II al no contar





con más recursos para poder ejecutar en dicho cadenamiento, además, se constató con evidencia documental que, la Entidad solicitó los recursos necesarios a la dirección General de Fomento y Administración portuaria (DGFAP), por parte de Gerencia Administración y Finanzas con el número de **oficio ASIPONATUX-DG-1540/2025** con la finalidad de ejecutar trabajos de dragado en los cadenamientos **(-2+100 al -0+300)** y **(3+733 al 4+220)**, por lo que, no hay incumplimiento a trabajos no ejecutados, en razón de que fueron concluidos al 100% los trabajos contratados en tiempo y forma de conformidad con el contrato y convenio formalizado, el cual en su anexo catálogo de los conceptos, estipula ejecutar un volumen de dragado de **723,479.14 m³**. estipulado en el programa de actividades.

Por cuanto hace a la recomendación 2, el área auditada manifiesta lo siguiente:

2.- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería en coordinación con la Gerencia de Administración y Finanzas, explique detalladamente fundado y motivado, motivo por el cual se llevó a cabo realizar la adecuación presupuestaria para tener disponibilidad por la cantidad de \$30,000,000.00 (Treinta Millones de pesos 00/100 M.N.), sin contar con la autorización formal por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), toda vez que, dicha cantidad representó una variación superior al 5% del Presupuesto Total Autorizado para el ejercicio 2025 a la Entidad, debiendo acreditar su dicho con el debido soporte documental que considere necesario para aclarar esta recomendación.

Respuesta a esta recomendación:

"...Se informa que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería mediante correo electrónico de fecha de 11 de febrero del 2026 solicito a la Gerencia de Administración y Finanzas, el apoyo para contestar la recomendación antes descrita, con fecha 19 de febrero del 2026 la Gerencia de Administración y Finanzas da respuesta a dicha petición en lo cual indica lo siguiente:

1. La Entidad, por conducto de la Gerencia de Administración y Finanzas realizó gestiones a través de la Coordinadora de Sector (DGFAP), con la finalidad de obtener la autorización para poder disponer de recursos provenientes de la Disponibilidad Financiera, derivado de solicitud verbal por parte de la Gerencia de Operaciones e Ingeniería, de la necesidad de recursos para ampliación al contrato formalizado para la ejecución del Dragado de Mantenimiento del ejercicio 2025. **(Se adjunta Oficio ASIPONATUX-DG-1540/2025. Es de precisar que, no se obtuvo respuesta al oficio en mención).**

2. Con fecha 07 de agosto de 2025, la Gerencia de Operaciones e Ingeniería, por conducto de la Subgerencia de Ingeniería y Ecología, adscrita a la referida Gerencia, solicitó a esta Gerencia de Administración y Finanzas mediante correo electrónico, llevar a cabo las acciones pertinentes mediante adecuación presupuestaria, para contar con la disponibilidad de recursos a fin de continuar con el programa de Dragado de Mantenimiento en Áreas de Navegación del Puerto de Tuxpan, Veracruz 2025, por un importe de \$35,000,000.00. **(Se adjuntan correos).**

3. Derivado de la necesidad y urgencia manifestada por la Gerencia de Operaciones e Ingeniería de contar con los recursos antes mencionados, con fecha 07 de agosto de 2025, se generó adecuación presupuestaria interna con folio No. 2025-13-J2X-11, gestionada ante el Módulo de Adecuaciones Presupuestarias de Entidades (MAPE) de la SHCP, mediante la cual se traspasaron recursos de diversas partidas del Capítulo 3000 Servicios Generales





al Capítulo 6000 Obra Pública, por un importe de \$30,000,000.00, esto debido a que de acuerdo a las necesidades y compromisos de la entidad, no fue posible asignar el monto total solicitado. Los recursos disminuidos, fueron considerados de forma temporal, toda vez que se encontraba en proceso de gestión tomar recursos de la disponibilidad, mismos que una vez autorizados serían devueltos a las partidas en reducción, sin embargo, no se obtuvo respuesta alguna respecto al citado oficio, por lo que, de acuerdo a las necesidades y compromisos, así como a las disposiciones de cierre presupuestario, se devolvieron recursos únicamente a la 39202 Otros Impuestos y Derechos, provenientes de ingresos excedentes. La adecuación realizada, fue autorizada con fecha 11 de agosto de 2025, lo cual fue notificado al área solicitante en la misma fecha. **(Se adjuntan documentos de la Adecuación).**

4. Cabe hacer mención que el proyecto de Dragado de Mantenimiento con Clave de cartera 2513J2X0001, fue autorizado en el Sistema de Cartera de Inversión (SCI) de la SHCP, con vigencia para el ejercicio 2025 y un importe total del proyecto de \$125,933,293.00 de acuerdo a la información que se refleja en el Oficio de Liberación de Inversión (OLI), por lo que, los recursos asignados por \$30,000,000.00, no rebasan el monto total autorizado en la cartera de inversión. **(Se adjunta OLI y Oficio de Notificación a la DGFAP).**

5. Por último, por lo que refiere a la variación superior al 5% del Presupuesto Total Autorizado para el ejercicio 2025 a la Entidad, referido en el artículo 58 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, que a la letra dice: Cuando las adecuaciones presupuestarias representen en su conjunto o por una sola vez una variación mayor al 5 por ciento del presupuesto total del ramo de que se trate o del presupuesto de una entidad, la Secretaría deberá reportarlo en los informes trimestrales. Con base en esta información, la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública podrá emitir opinión sobre dichas adecuaciones. Al respecto, de acuerdo a lo referido en el párrafo anterior, la entidad no realizó incremento al presupuesto autorizado para el ejercicio 2025, toda vez que la adecuación realizada fue de forma compensada entre los capítulos 3000 y 6000, manteniéndose el techo presupuestal autorizado, por lo que, no nos encontramos en el supuesto de una variación mayor al 5 por ciento del presupuesto total autorizado.

Comentario del OIC

Se validó y se cotejó en la información proporcionada en la cual en esta parte de la recomendación número 2, la Entidad logra acreditar con evidencia documental de las acciones realizadas para la adecuación que realizó internamente en disponer recurso presupuestal para llevar a cabo los trabajos adicionales que quedaron pactas en el Convenio Modificatorio número **ASIPONATUX-GOI-OP-2-1/2025 de fecha 20 de agosto de 2025**", mismos que fueron concluidos en su totalidad por la cantidad adicional de **223,479.14m3**, constatando que se respetaran el precio unitario a **\$133.04** (Ciento treinta y tres pesos 04/100, M.N.), por lo que, no hay afectación ni pagos excedentes que se le realizaran a la empresa Dragadora.

Por último, el área auditada manifiesta en cuanto hace a la recomendación 3, lo siguiente:

3.- Que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería explique y detalle de manera fundada y motivada, razón por la cual, llevaron a cabo el inicio de los trabajos propuestos en el Dictamen Técnico de fecha 18 de agosto de 2025, sin contar previamente con la formalización del Convenio Modificatorio, toda vez que, la





vigencia correspondió del 25 de agosto al 15 de septiembre de 2025, y los trabajos fueron ejecutados del 12 de agosto al 26 de agosto de 2025, tal y como se constató en el registro de la Bitácora número 55 de fecha 11 de septiembre de 2025, debiendo acreditar su dicho con el soporte documental que considere necesario para atender esta recomendación.

Respuesta a esta recomendación:

*"...La Gerencia de Operaciones e Ingeniería manifiesta que llevó a cabo las gestiones para obtener recursos, con la finalidad de poder ejecutar volúmenes adicionales al contrato, siendo así que el día 07 de agosto del 2025 se solicitó recurso por medio de correo electrónico con hora de las **08:02 pm**, en el cual se expresa: "...En alcance al correo que antecede, se indica de manera complementaria que el importe de los recursos requeridos es de **\$35,000,000.00** (Treinta y cinco millones de pesos 00/100 M.N.) el cual corresponde aproximadamente al 50% del monto del contrato No. ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025 que se tiene formalizado con las empresas BOSKALIS MARINE CONTRACTING AND OFFSHORE SERVICES, S.A. DE C.V., en participación conjunta con DRAGAMEX, S.A. DE C.V.; por un importe de \$72,812,504.52 (SETENTA Y DOS MILLONES OCHOCIENTOS DOCE MIL QUINIENTOS CUATRO PESOS 52/100 M.N.)...", la respuesta que se obtuvo por parte de la Gerencia de Administración y Finanzas de esta Entidad el mismo 07 de agosto del 2025 a las **08:21 pm** indica lo siguiente: "...Enterada de la solicitud de adecuación presupuestaria, por lo que me permito comentar, con esta fecha se registró una **adecuación presupuestaria interna** donde se transfirieron recursos de algunas partidas que presentan disponibilidad al 31 de julio de 2025, los cuales permitieron alcanzar un monto de **\$30,000,000.00** al capítulo de dragado de mantenimiento...", por consiguiente la Gerencia de Operaciones e Ingeniería al tener la notificación de los recursos asignados en la partida presupuestaria del dragado con fecha de 07 de agosto de 2025, el día 11 de agosto del 2025 a las 9:40 horas realiza la minuta número 8 de trabajo, donde se concilian volúmenes para la planeación de la ejecución del convenio esto en apego al **artículo 15 Fracción IV y VI del RLOPSRM, que dicta lo siguiente: "En la planeación de las obras y servicios, las dependencias y entidades, según las características, complejidad y magnitud de los trabajos, deberán considerar, además de lo previsto en la Ley, lo siguiente: IV. La prioridad a la continuación de las obras y servicios en proceso; VI. Los trabajos de conservación y mantenimiento de bienes inmuebles sujetos a la Ley;"**. En virtud de lo anterior se dio inicio formal con la notificación de ejecución de volumen adicional mediante Oficio **No.- ASIPONATUX-GOI-1574/2025 de fecha de 11 de agosto del 2025 a las 16:42 horas**, siendo esta posterior a la autorización por parte de la Coordinadora Sectorial que fue realizada a las **14:16:10 horas**, así mismo el escrito **No.-48463906-ASIPONATUX-LTR-YJIZ-009 de fecha 11 de agosto de 2025** fue recibido en la Gerencia a las **17:40 hrs**, de lo anterior para la formalización del convenio en cuestión se inició con el Oficio **No.- ASIPONATUX-GOI-1595/2025 de fecha 12 de agosto de 2025**, el cual fue recibido con esa misma fecha por la contratista, cabe resaltar que los trabajos de operación de dragado se iniciaron posterior del día 11 de agosto del 2025, los cuales se encuentran plasmados en la BITÁCORA ELECTRÓNICA Y SEGUIMIENTO DE OBRA PÚBLICA en la **nota número 38** en específico el día 12 de agosto del 2025 en el párrafo número tres y cuatro, que indican: "Con esta fecha la Compañía Contratista informa a la Residencia de la Obra y a la Supervisión Externa que la Draga Autopropulsada de Tolva Crestway desatraco del muelle de Dragas de la Asipona Tuxpan entre las 06:00 - 06:04 hrs, para dar inicio con las operaciones de dragado del volumen adicional a las 06:16 horas (12/08), entre los cadenamientos comprendidos del km 2+740 al 3+733 a una profundidad de 13.50 metros y del cadenamiento 3+733 al 4+220 a una profundidad de 11.00 metros. La Draga de tolva "CRESTWAY" se mantuvo*





operando en el área del Canal Interior del puerto, entre los cadenamientos comprendidos del km 2+740 al 3+733 a una profundidad de 13.50 metros y del cadenamiento 3+733 al 4+220 a una profundidad de 11.00 metros, se cuenta con la presencia a bordo de los representantes de la Supervisión Externa.", mismas que se proporcionaron a la Unidad Fiscalizadora, al iniciarse los trabajos de dragado se tenía todavía vigente el contrato **ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025**, para realizar el convenio esta Entidad contaba con un plazo que **no debería exceder de cuarenta y cinco días naturales** de acuerdo al artículo 59 de la LOPSRM, dicho contrato vigente sirve para realizar las modificaciones de un convenio, así mismo existen minutas y notas de bitácora que soportan el inicio de los trabajos antes referidos como lo dicta el dictamen **ASIPONATUX-DT-OP-2-1/25** de fecha 18 de agosto de 2025, los trabajos de dragado son prioritarios porque puede eliminar estos sedimentos y proteger la infraestructura de daños mayores, permiten restaurar la profundidad de los canales, con esto garantizar el acceso seguro y eficiente de las embarcaciones a las diferentes Terminales del Puerto. La falta de navegabilidad puede tener un impacto económico significativo en las actividades logísticas, comerciales y de transporte de mercancías. El dragado puede garantizar la eficiencia de las operaciones portuarias y reducir costos asociados con el transporte marítimo debido a que pueden transportar mayor carga con los calados oficiales, de acuerdo al LOPSRM y RLOPSRM se puede dar inicio previo a la formalización del convenio, debido que al tener un contrato vigente y no dar continuidad o concluir los trabajos, el contratista está en la posibilidad de solicitar los gastos no recuperables de acuerdo al **Artículo 146 del RLOPSRM que dice:** "Tratándose de suspensión de trabajos, el pago de gastos no recuperables a que se refiere la fracción I del artículo 62 de la Ley se limitará...", esto por no dar continuidad al contrato, así mismo si se cancela el contrato, se tendría que realizar una nueva licitación la cual como mínimo su realización conlleva un plazo de 30 días naturales, así como también añadir el tiempo de la movilización del equipo de dragado del puerto de origen al sitio de ejecución de los trabajos en el puerto de Tuxpan, por lo tanto, se tendría un total como mínimo de 60 días naturales de espera para la realización de los trabajos de dragado, así como también sumar los costos de traslado del equipo de dragado y el nuevo precio por metro cúbico (M³) presentado por la empresa ganadora...".

Comentario del OIC

Por lo anterior, del análisis realizado a esta recomendación, se desprende que el área visitada llevó a cabo las acciones de forma explícita, detallada y táctica, y que los trabajos realizados referente al Dragado de Mantenimiento por la cantidad adicional estuvo dentro de lo que establece la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y su Reglamento el cual permite realizar cantidades adicionales **previo a la formalización de un convenio**, con tan solo verificando que sea el mismo **costo de los precios unitarios** como lo indica el artículo 59 último párrafo de la LOPSRM, que dice lo siguiente:

"...Cuando durante la ejecución de los trabajos se requiera la realización de cantidades o conceptos de trabajo adicionales a los previstos originalmente, las dependencias y entidades podrán autorizar el pago de las estimaciones de los trabajos ejecutados, previamente a la celebración de los convenios respectivos, vigilando que dichos incrementos no rebasen el presupuesto autorizado en el contrato. Tratándose de cantidades, éstas se pagarán a los precios unitarios pactados originalmente; tratándose de los conceptos no previstos en el catálogo de conceptos del contrato, sus precios unitarios deberán ser conciliados y





autorizados, previamente a su pago...", en correlación con el artículo 105 del RLOPSRM que a su letra dice:

"...sí durante la ejecución de los trabajos, el contratista se percata de la necesidad de ejecutar cantidades adicionales o conceptos no previstos en el catálogo original del contrato, deberá notificarlo a la dependencia o entidad de que trate, para que ésta resulte lo conducente. El contratista sólo podrá ejecutarlos una vez que cuente con la autorización por escrito o en la Bitácora, por parte de la residencia, salvo que se trate de situaciones de emergencia en la que no sea posible esperar su autorización. Cuando sea la dependencia o entidad la que requiera de la ejecución de los trabajos o conceptos señalados en el párrafo anterior, éstos deberán ser autorizados y registrados en la Bitácora por el residente. A lo precios unitarios generados para los referidos conceptos se deberán aplicar los porcentajes de indirectos, el costo por financiamiento, el cargo por utilidad y los cargos adicionales convenidos en el contrato, salvo a lo previsto en el artículo 102 de este Reglamento..."

Derivado de lo anterior, se constata que esta Entidad llevó a cabo la ejecución de los trabajos correspondientes al contrato **ASIPONATUX-GOI-OP-2/2025** y en convenio **ASIPONATUX-GOI-OP-2-1/2025** en apego a la ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas y a su reglamento, siendo que al tener autorizado los recursos, fueron llevados a cabo el inicio de los trabajos, por lo tanto, se aclara el monto determinado por la cantidad de **3.4 Millones de Pesos**, toda vez que no se efectuó daño al erario público al cumplir con el 100% de avance en dichos trabajos por lo que, no existe incumplimiento a dicha Ley y Reglamento.

Conclusión:

De las manifestaciones vertidas en el apartado que precede, se tiene como **Solventada** la observación descrita con antelación, toda vez que la Gerencia de Operaciones e Ingeniería de la Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V., con la documentación proporcionada y una vez analizada, acreditó con evidencia y soporte documental, las acciones para atender las recomendaciones señaladas.

Ing. Ramón de Jesús Vega Rosado
Titular del Órgano Interno de Control
en la ASIPONA Tuxpan.

L.C. Luis Antonio Vega Martínez
Auditor Interno en el Órgano
Interno de Control ASIPONA Tuxpan.

