

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

Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Auditoría Cumplimiento Financiero: 2017-2-09KDH-15-0385-2018

385-DE

Criterios de Selección

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios cuantitativos y cualitativos establecidos en la Normativa Institucional de la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2017, considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF 2011-2017.

Objetivo

Evaluar la eficiencia y eficacia de los controles establecidos para la gestión de fideicomiso público de administración y pago para la adquisición de bienes y contratación de servicios y obra pública del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, de conformidad con las disposiciones legales y el marco normativo en materia de control interno y, en su caso, sugerir estrategias de mejora para su fortalecimiento.

Consideraciones para el seguimiento

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

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

Alcance

La auditoría se enfocó en la evaluación del Sistema de Control Interno implementado en el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México y Nacional Financiera, en sus respectivos niveles de responsabilidad, en relación con los controles establecidos para la gestión de fideicomiso público de administración y pago para la adquisición de bienes y contratación de servicios y obra pública del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Antecedentes

En mayo de 1995, se promulgó la Ley de Aviación Civil, la cual propició la apertura y desregulación de los aeropuertos para atender el desarrollo de los servicios aéreos. Asimismo, en diciembre del mismo año, se expidió la Ley de Aeropuertos, con objeto de regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles, los cuales son parte integrante de las vías generales de comunicación.

En 1997, se inició el proceso de apertura a la inversión de los particulares en el Sistema Aeroportuario Mexicano; como resultado de ello, 35 de 60 aeropuertos públicos se seleccionaron para ser concesionados a la iniciativa privada.

En 2001, la SCT tomó la decisión de construir un nuevo aeropuerto en el Lago de Texcoco, Estado de México, por considerar que en ese sitio se garantizaba la prestación de servicios en un plazo de al menos 50 años, por lo que se efectuó la expropiación de bienes ejidales y comunales; sin embargo, diversas comunidades manifestaron su oposición a dicha medida y, finalmente, se canceló.

Los problemas de saturación en las pistas del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) continuaron, por lo que en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012 (PSCT) se expresó la necesidad de instrumentar una solución a largo plazo, a fin de garantizar estándares de calidad y seguridad en los servicios; sin embargo, en este periodo no se realizaron acciones que lograran atender la saturación en el largo plazo.

En el PSCT 2013-2018, se reconoció que la infraestructura aeroportuaria era insuficiente, lo que ocasionó la saturación en el AICM, provocando cuellos de botella en las actividades productivas nacionales, que implicó una pérdida de competitividad frente a aeropuertos extranjeros, así como riesgos de seguridad.

En 2014, la SCT emitió la Declaratoria de Saturación en el campo aéreo del AICM, que señala el horario de saturación en el campo aéreo del aeropuerto, por lo que esa terminal aérea tuvo que reasignar los horarios de aterrizaje y despegue de las aeronaves. En consecuencia, el Gobierno Federal presentó el proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), con objeto de resolver las necesidades aeroportuarias del centro del país, por los siguientes 50 años. Asimismo, se elaboró un “Pre Plan Maestro”, el cual sentó las bases del alcance de dicho proyecto.

El 29 de octubre de 2014, se constituyó el “Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” (80726), entre el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (fideicomitente) y Nacional Financiera, S.N.C. (fiduciario), a fin de realizar los pagos destinados a solventar los gastos relacionados con la planeación, diseño y construcción del nuevo aeropuerto y, en su caso, sus obras complementarias.

En 2015, la SCT emitió el título de concesión al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM) para construir, operar, administrar y explotar el NAICM. En ese año se registró en la cartera de la SHCP el proyecto de inversión denominado “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”, con la clave de cartera 1409JZL0005. El GACM elaboró el Plan Maestro 2015, a partir de planes de negocio y expectativas de crecimiento, con el objetivo de “crear valor a largo plazo para el NAICM y sus grupos de interés.” Para ello se planeó la construcción de dos terminales aéreas, seis pistas de operación simultánea, estacionamientos, torre de control de tráfico aéreo, centro de operaciones regionales, el centro de transportes terrestre intermodal y vialidades de acceso. Por lo anterior, en el Plan Maestro, se determinaron cuatro fases para el Desarrollo del NAICM, las cuales son:

- 1a. Se programó su conclusión en 2020, con la construcción de un edificio terminal de pasajeros, la torre de control, el centro de operaciones, estacionamientos, la estación

intermodal de transporte, vialidades de acceso, tres pistas de operación simultánea (2, 3 y 6) y calles de rodaje.

- 2a. Prevista para concluirse entre 2030-2035, para construir la pista 4, que servirá a las posiciones de aeronaves existentes en la Zona de Operaciones Oeste y el desarrollo anticipado en la Zona de Operaciones Este.
- 3a. Que finalizará entre 2040-2045, para construir la pista 1, que serviría a la mayoría de las posiciones de aeronaves en la Zona de Operaciones Oeste.
- 4a. Fase final, que concluirá en 2065, con la pista 5, para aeronaves de Código E y otras aeronaves pequeñas.

El Plan Maestro del NAICM 2015 abarcó un horizonte de planificación de 50 años, con una demanda prevista de 125 millones de pasajeros anuales y 1.5 millones de toneladas anuales de carga. Se planeó la construcción en un terreno de aproximadamente 4,431 hectáreas ubicadas al oriente de la ciudad y aproximadamente a 14 kilómetros del AICM existente. A finales de 2016 se comisionó la "Actualización del Plan Maestro" para el periodo 2016-2018, conservando las premisas básicas del Plan Maestro 2015, con los objetivos siguientes:

- Revisar y actualizar las proyecciones de demanda (proporcionadas originalmente como parte del Plan Maestro 2015) para el horizonte de planificación de 50 años, desde 2016 hasta 2065.
- Realizar simulaciones de las aeronaves que llegan y salen del aeropuerto y, cuando corresponda, proponer soluciones para garantizar la flexibilidad operativa tanto en aire como en tierra.
- Realizar simulaciones del tráfico en el lado aire para optimizar la utilización de las pistas en la configuración del día de apertura, analizar de qué manera los sistemas de pistas de rodaje y plataformas podrían minimizar las demoras, y priorizar la implementación gradual de los sistemas de pistas y calles de rodaje restantes.
- Realizar simulaciones del tráfico terrestre en el lado tierra con el fin de optimizar la geometría de los sistemas de pistas de rodaje, plataformas, vialidades en el lado tierra y túneles de servicios.
- Revisar los requisitos de varias instalaciones del aeropuerto, incluidos los "elementos de procesador" de la Terminal 1, y proponer las modificaciones necesarias.
- Realizar simulaciones del tráfico vehicular del lado tierra en las entradas al NAICM y proponer soluciones para las conexiones y los flujos de tráfico adyacentes a la Terminal 1, incluidas las bahías para dejar y recoger pasajeros, empleados y visitantes.
- Integrar sistemas de transporte público en las vías de acceso a la Terminal 1.
- Analizar el diseño del Campo Medio Oeste para garantizar que el desarrollo y la utilización del espacio sean los óptimos para la terminal satélite, las áreas de manejo de carga aérea, los hangares de aerolíneas comerciales, el Mantenimiento, Reparación y Operación (MRO) y otras instalaciones necesarias para las operaciones aeroportuarias.

- Ubicar los diferentes usos aeroportuarios y auxiliares en áreas que no solo mejoren las operaciones del aeropuerto, sino que también permitan que los diferentes usos funcionen de manera eficiente y eficaz, incluida la reserva para desarrollar la Ciudad Aeropuerto al Sur del sitio.
- Actualizar la geometría de las instalaciones militares, gubernamentales y de otro tipo en el Campo Sureste (CSE) en función de las modificaciones del sitio del aeropuerto presentadas por CONAGUA.
- Integrar los proyectos que hayan avanzado, es decir, que ya estén en diseño o construcción, con base en el Plan Maestro 2015.

Finalmente en el “Resumen ejecutivo – fase 2”, de fecha 11 de noviembre de 2016, proporcionado por GACM, correspondiente al proyecto de “Estrategia Global y Modelo de Negocios para el NAICM” que Boston Consulting Group (BSG por sus siglas en inglés), entregó al grupo, se identificó que, mediante nota aclaratoria, los proyectos de obra del NAICM fueron evaluados conforme a la última información proporcionada por Grupo Parsons, haciendo mención de que el presupuesto del nuevo aeropuerto a junio 2016 fue de 13.3 billones de dólares sin IVA, en donde se incluían las obras que integran el desarrollo más costos indirectos del proyecto, y que debido a un ajuste al presupuesto del Campo Sureste, estimado en 1.6 billones de dólares adicionales, el presupuesto se modificó a 14.9 billones de dólares sin IVA.

Cabe señalar que todas estas previsiones técnicas y financieras se tendrían que financiar y realizar mediante la operación del Fideicomiso creado *ex profeso*, y el cual es el objeto central de la Auditoría que se informa.

Resultados

1. Estructura orgánica de las partes en el fideicomiso

El Contrato de Fideicomiso público de administración y pago para la adquisición de bienes y contratación de servicios, y obra pública, (80726), denominado Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, fue suscrito en 2014 por Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A de C.V. (GACM), y Nacional Financiera S.N.C (NAFIN).

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México.

Se constató que, en 2017, la estructura orgánica del GACM se actualizó de 11 a 31 puestos de estructura; asimismo, se identificó que la plantilla con la que contó el grupo fue de 190 plazas (31 de estructura y 159 eventuales). Al respecto, con la finalidad de verificar la consistencia e integridad de la información, se realizó un análisis comparativo de la estructura orgánica proporcionada por GACM, la plantilla de personal y la estructura señalada en el Manual de Organización General, en el que se verificó una falta de implementación de controles en el procesamiento de la información, ya que de los 31 puestos que conforman la estructura orgánica, sólo 18 coinciden con los señalados en la plantilla de personal y el Manual de Organización General, lo que no permite identificar la asignación de las responsabilidades y la segregación de funciones.

Como resultado de la reunión de presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, el ente auditado informó mediante oficio número GACM/DG/DCJ/0034/2018

del 17 de diciembre de 2018, que las diferencias identificadas corresponden a que para el análisis se utilizó la estructura orgánica proporcionada a la ASF, que correspondió a la vigente en enero de 2017; asimismo, señaló que la estructura orgánica vigente al 31 de diciembre de 2017, fue la aprobada por el Consejo de Administración de GACM, el 24 de octubre de 2017, mediante la modificación al Manual de Organización General, en donde se realizó la asignación de las responsabilidades y la segregación de funciones.

Por lo anterior se identificó que si bien el GACM, señaló que la plantilla actualizada al 31 diciembre de 2017, es la correspondiente al Manual de Organización General de octubre de 2017, no se señalaron los mecanismos de control implementados para fortalecer el procesamiento de información que reporta al interior y al exterior, por lo que la observación prevalece.

Asimismo, se identificó que, de acuerdo con el Contrato de Fideicomiso 80726, la Dirección Corporativa de Finanzas del GACM es la unidad responsable de verificar que los recursos fideicomitidos se apliquen a los fines para los cuales fue constituido, y que conforme a su Manual de Organización General, tiene como objetivo elaborar el presupuesto y proveer a GACM los recursos financieros necesarios del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México con oportunidad, mediante la relación con inversionistas, mediante planes estratégicos, sistemas de información financiera y el registro contable de las operaciones.

Estructura Orgánica de Nacional Financiera

Se identificó que, en 2017, de acuerdo con el Manual de Organización de NAFIN, la Dirección Fiduciaria, adscrita a la Dirección General Adjunta Jurídica y Fiduciaria, es la unidad responsable de suscribir, en su carácter de Delegado Fiduciario General, los contratos constitutivos, convenios de modificación, extinción y sustitución de fiduciaria de los negocios fiduciarios en representación de NAFIN. La Dirección Fiduciaria, en su carácter de Delegado firmó el 24 de octubre de 2014 con el GACM, el Contrato de “Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”. Al respecto, se verificó que contó con 59 puestos de estructura, que coinciden con su plantilla de personal y su manual de organización.

En conclusión, se verificó que, en 2017, la estructura orgánica del GACM se actualizó de 11 a 31 puestos de estructura y se identificó que la plantilla con la que contó el GACM fue de 190 plazas (31 de estructura y 159 eventuales). Asimismo, se realizó un análisis comparativo de la estructura orgánica, plantilla de personal y estructura señalada en el Manual de Organización General, en el que se identificó que sólo coinciden 18 de los 31 puestos, lo que denota falta de controles en el procesamiento de la información, que aseguren que las herramientas utilizadas por GACM para comunicar información internamente y externamente son adecuadas y generan información de calidad y oportuna.

Asimismo, se identificó que, de acuerdo con el Contrato del Fideicomiso 80726, la Dirección Corporativa de Finanzas es la unidad responsable de verificar que los recursos fideicomitidos se apliquen a los fines para los cuales fue constituido y que tiene como objetivo elaborar el presupuesto y proveer a GACM los recursos financieros necesarios del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México con oportunidad, mediante la relación con

inversionistas, mediante planes estratégicos, sistemas de información financiera y el registro contable de las operaciones.

Respecto de NAFIN, se identificó que la Dirección Fiduciaria es la unidad responsable de suscribir en su carácter de Delegado Fiduciario General los contratos constitutivos, convenios de modificación, extinción y sustitución de fiduciaria de los negocios fiduciarios en representación de NAFIN, por lo que firmó con el GACM el contrato de “Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”. Asimismo, se identificó que la Dirección Fiduciaria contó, en 2017, con 59 puestos para su operación, en los que se delimitaron responsabilidades y segregación de funciones.

2017-2-09KDH-15-0385-01-001 **Recomendación**

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., implemente mecanismos de supervisión y evaluación necesarios en los métodos de comunicación que utiliza para reportar información (documentos escritos o en electrónico), a fin de asegurar que cuenta con las herramientas adecuadas para comunicar internamente y externamente información de calidad de manera oportuna, en cumplimiento de lo establecido en el artículo segundo, disposición 9, Normas Generales Tercera, Principio 10, elemento de control 10.12 y Cuarta, Principios 14, elemento de control 14.07, y 15, elemento de control 15.07, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

Lo anterior, debido a que, mediante un análisis comparativo de la estructura orgánica, la plantilla de personal y la estructura señalada en el Manual de Organización General proporcionada por GACM, se verificó que de los 31 puestos que conforman la estructura orgánica, sólo 18 coincidieron.

2. Programa, política o lineamiento institucional de promoción de la integridad y prevención de la corrupción en 2017

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México

Las Disposiciones en Materia de Control Interno establecen que el Titular de la institución, la Administración y, en su caso, el Órgano de Gobierno deben establecer y mantener un ambiente de control en toda la institución, que implique una actitud de respaldo hacia el control interno, para ello se debe contar con un programa, política o lineamiento de Promoción de la Integridad y Prevención de la Corrupción, en donde se consideren como mínimo los elementos siguientes: la capacitación continua en la materia de todo el personal; la difusión adecuada de los códigos de ética y conducta implementados; el establecimiento, difusión y operación de una línea ética o mecanismo de denuncia anónima y confidencial de hechos contrarios a la integridad; así como una función específica de gestión de riesgos de corrupción en la institución.

Al respecto, se verificó que, si bien el GACM proporcionó evidencia de los documentos expedidos por la Secretaría de la Función Pública en materia de ética, integridad y del Comité

de Ética y de Prevención de Conflictos de Interés,^{3/} éstos no corresponden a un programa, política o lineamiento institucional de promoción de la integridad y prevención de la corrupción, articulado por la administración e implementado para el personal del grupo.

Como resultado de la reunión de presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, el GACM informó, mediante oficio número GACM/DG/DCJ/0031/2018 del 17 de diciembre de 2018, que en 2017 contó con un código de conducta y un Programa Anual de Trabajo del Comité de Ética y de Prevención de Conflicto de Interés y en el que se programaron actividades de capacitación, difusión en materia de ética e integridad, así como los mecanismos de denuncias ante comportamientos contrarios a ética e integridad; sin embargo, estas acciones no están articuladas en un Programa, política o lineamiento de Promoción de la Integridad y Prevención de la Corrupción, en el que se considere como mínimo la capacitación continua en la materia de todo el personal; la difusión adecuada de los códigos de ética y conducta implementados; el establecimiento, difusión y operación de una línea ética o mecanismo de denuncia anónima y confidencial de hechos contrarios a la integridad; así como una función específica de gestión de riesgos de corrupción en la institución, como parte del componente de administración de riesgos, por lo que la observación prevalece.

Nacional Financiera

Se identificaron las acciones que NAFIN realizó en materia de ética, integridad, de Prevención de Conflictos de Interés y atención a denuncias, las cuales fueron: publicaciones en la Intranet de NAFIN de normatividad en materia de ética, difusión y capacitación de ética; Instalación del Comité de ética y de prevención de conflicto de interés (CEPCI); la realización de programa anual de trabajo del CEPCI; las Bases para la integración y funcionamiento del CEPCI y el Protocolo para presentar y atender denuncias; sin embargo, dichas acciones no corresponden a un programa, política o lineamiento institucional de promoción de la integridad y prevención de la corrupción, articulado por la Administración e implementado para el personal de NAFIN.

En conclusión, se verificó que, el GACM y NAFIN no contaron con un programa, política o lineamiento de promoción de la integridad y prevención de la corrupción, en el que se considerara como mínimo la capacitación continua en la materia de todo el personal; la difusión adecuada de los códigos de ética y conducta implementados; el establecimiento, difusión y operación de una línea ética o mecanismo de denuncia anónima y confidencial de hechos contrarios a la integridad; así como una función específica de gestión de riesgos de corrupción en la institución, como parte del componente de administración de riesgos, que les permita asegurar el establecimiento y mantenimiento de un ambiente de control en toda la institución, que implique una actitud de respaldo hacia el control interno.

^{3/} Acuerdo que tiene por objeto emitir el Código de Ética de los servidores públicos del Gobierno Federal, las Reglas de Integridad para el ejercicio de la función pública, y los Lineamientos generales para propiciar la integridad de los servidores públicos y para implementar acciones permanentes que favorezcan su comportamiento ético, a través de los Comités de Ética y de Prevención de Conflictos de Interés, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de agosto de 2015, con sus modificaciones de fechas 02 de septiembre de 2016 y 22 de agosto de 2017

2017-2-06HIU-15-0385-01-001 Recomendación

Para que Nacional Financiera, S.N.C., implemente las acciones necesarias para articular un programa, política o lineamiento institucional de promoción de la integridad y prevención de la corrupción, que considere como mínimo la capacitación continua en la materia de todo el personal; la difusión adecuada de los códigos de ética y conducta implementados; el establecimiento, difusión y operación de una línea ética o mecanismo de denuncia anónima y confidencial de hechos contrarios a la integridad; así como una función específica de gestión de riesgos de corrupción en la institución, como parte del componente de administración de riesgos, con la finalidad de asegurar el establecimiento y mantenimiento de un ambiente de control en toda la institución, que implique una actitud de respaldo hacia el control interno, en cumplimiento de lo establecido en el artículo segundo, disposición 9, Norma General Primera, Principio 1, elemento de control 1.10, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

2017-2-09KDH-15-0385-01-002 Recomendación

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., implemente las acciones necesarias para articular un programa, política o lineamiento institucional de promoción de la integridad y prevención de la corrupción, que considere como mínimo la capacitación continua en la materia de todo el personal; la difusión adecuada de los códigos de ética y conducta implementados; el establecimiento, difusión y operación de una línea ética o mecanismo de denuncia anónima y confidencial de hechos contrarios a la integridad; así como una función específica de gestión de riesgos de corrupción en la institución, como parte del componente de administración de riesgos, con la finalidad de asegurar el establecimiento y mantenimiento de un ambiente de control en toda la institución, que implique una actitud de respaldo hacia el control interno, en cumplimiento de lo establecido en el artículo segundo, disposición 9, Norma General Primera, Principio 1, elemento de control 1.10, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

3. Administración de Riesgos

De acuerdo con el Programa Estratégico/Institucional del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se buscaba que se convirtiera en una infraestructura de alta capacidad y de impacto a nivel nacional, regional y global en el transporte aéreo de personas y mercancías; transformándolo potencialmente en un ícono para la industria de la aviación, tanto en México como a nivel global, ya que de conformidad con sus objetivos:

- Sería un Hub^{2/} eficiente con traslados rápidos de salidas con traslados rápidos de salidas y llegadas.
- Contaría con altos estándares de calidad en los servicios, así como con una infraestructura funcional e innovadora.

^{2/} Un Hub es un centro de distribución desde el que las aerolíneas reparten su tráfico al resto de aeropuertos.

- Sería un aeropuerto sustentable, social y financieramente rentable.

Desde un punto de vista social amplio, el proyecto propiciaría:

- El desarrollo económico, por la incorporación de nuevas actividades productivas cuya derrama en la zona beneficiaría a los habitantes del área colindante al NAICM. Se calculó una zona de impacto de 300 km. cuadrados beneficiando a 11 municipios del Estado de México^{3/} y a cuatro alcaldías de la Ciudad de México^{4/} que, en conjunto, albergarían a más de 2.6 millones de personas en edad laboral.
- En materia de movilidad y conectividad, impulsaría la ampliación de la red de transporte e infraestructura metropolitana.
- En materia hidráulica, detonaría la inversión en infraestructura hidráulica más grande en la zona, equivalente a 19,000.0 miles de pesos.
- En materia ambiental, el proyecto mejoraría el equilibrio ecológico de la región y rescataría integralmente una zona que hoy se encuentra ambientalmente degradada.

Por lo anterior, la administración de riesgos del Desarrollo del Nuevo Aeropuerto internacional cobra mayor relevancia por ser un proyecto integral que, además de tener el objeto de ser un referente de la aviación global, busca propiciar el desarrollo en materia económica, de movilidad y conectividad e hidráulica, para tener un impacto social en el país. Este tipo de proyecto debe contar con un proceso de administración de riesgos dinámico y desarrollado para identificar, analizar, evaluar, responder, supervisar y comunicar los riesgos, incluidos los de corrupción, inherentes o asociados a los procesos por los cuales se logra el mandato, con la finalidad de definir las estrategias y acciones que permitan mitigarlos y asegurar el logro de metas y objetivos de una manera razonable.

Riesgos identificados en la gestión del Fideicomiso (GACM)

Metodología de Riesgos

El Acuerdo de Control Interno establece que las instituciones deben adoptar una metodología específica de administración de riesgos. Al respecto, el GACM señaló que la metodología utilizada para el proceso de administración de riesgos en 2017, fue la emitida por la Secretaría de la Función Pública (SFP); sin embargo, no acreditó contar con una metodología específica en materia de administración de riesgos tomando como base la expedida por la citada Secretaría, la cual permite asegurar la identificación, análisis, evaluación, respuesta, supervisión y comunicación de los riesgos incluidos los de corrupción inherentes o asociados a los procesos por los cuales se logra el mandato de la institución.

Como resultado de la reunión de presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, el GACM informó mediante oficio número GACM/DG/DCJ/SJ/GDC/0322/2018 del 17 de diciembre de 2018, que la metodología específica que se aplica actualmente en el grupo se encuentra estipulada en la "Política de Administración Integral de Riesgos de

^{3/} Municipios de Acolman, Atenco, Chiautla, Chicoloapa, Chimalhuacán, Chinconcuac, Ecatepec, Nezahualcóyotl, Papalolla, Texcoco y Tezoyuca,

^{4/} Alcaldías de Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza, Iztacalco e Iztapalapa.

GACM”, la cual fue aprobada en términos generales en la Sesión del Comité de Riesgos realizada el 8 de diciembre de 2017, mediante el acuerdo CR-01/2017-03, en donde participaron las áreas del GACM; sin embargo, la Política de Administración Integral de Riesgos, no cuenta con la autorización del Titular de la Institución, por lo que la observación prevalece.

Matriz, Mapa y Programa de Trabajo de Administración de Riesgos

El proceso para definir la Matriz de Administración de Riesgos Institucional (MARI), Mapa y Programa de Trabajo de Administración de Riesgos (PTAR) debe iniciarse en el último trimestre de cada año, con la conformación de un grupo de trabajo en el que participen los titulares de todas las unidades administrativas de la institución, el Titular del Órgano Fiscalizador, el Coordinador de Control Interno y el Enlace de Administración de Riesgos. Al respecto, el GACM no acreditó la realización de la reunión de trabajo que tiene como objeto definir las acciones a seguir para integrar la MARI y el PTAR 2017.

Como resultado de la reunión de presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, el GACM informó, mediante oficio número GACM/DG/DCJ/SJ/GDC/0322/2018 del 17 de diciembre de 2018, que la conformación del grupo de trabajo que dio inicio al proceso de administración de riesgos 2018, se llevó a cabo con la Sesión del Comité de Riesgos realizada el 8 de diciembre de 2017, en donde se aprobaron las Reglas de Operación del Comité de Riesgos del grupo; sin embargo, con el análisis la sesión y de las reglas de operación, se constató que dichos instrumentos no tuvieron como objeto definir las acciones a seguir para integrar la MARI y el PTAR correspondiente, por lo que la observación prevalece.

Con la revisión de la MARI y PTAR 2017, así como de los avances de este programa, se identificaron los 7 riesgos debidamente mapeados por el GACM, los cuales se clasificaron en “*de imagen*” (Obras afectadas por grupos sociales inconformes); “*sustantivos*” (Planes Maestros elaborados sin actualizaciones oportunas requeridas conforme al cronograma y el alcance del proyecto del NAICM), “*financieros*” (Recursos financieros captados insuficientes e inoportunos, que limite el flujo del efectivo para el desarrollo del proyecto); “*de obra pública*” (Obra realizada por debajo de los estándares de tiempo, calidad y sustentabilidad y obra ejecutada con desviaciones respecto del cronograma autorizado); “*de corrupción*” (Daño reputacional por actos de corrupción), y “*otros*” (Información difundida sin cumplir con los estándares de transparencia y rendición de cuentas para GACM).

Asimismo, se identificaron los controles y acciones establecidos para mitigarlos en el PTAR, reportando un avance del 100.0 % en cinco de los siete riesgos, prevaleciendo dos asociados a los “*de corrupción*” y “*otros*”, en donde se constató que, en el primer caso, de las cinco acciones programadas para su mitigación, en tres se reportó un avance del 100.0% y en dos de 0.0 % y 70.0% respectivamente, y en el segundo caso se establecieron tres acciones, en donde en dos se reportó un avance del 100.0% y en uno de 70.0%, por lo que los riesgos señalados no se mitigaron en su totalidad, prevaleciendo su materialización.

Como resultado de la reunión de presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, el GACM informó, mediante oficio número GACM/DG/DCJ/SJ/GDC/0322/2018 del 17 de diciembre de 2018, que el seguimiento a los riesgos, se realiza con:

- La Solicitud por parte del Enlace de Administración de Riesgos de la información trimestral correspondiente del PTAR a cada una de las Unidades Administrativas del GACM.
- Se realiza la recepción de la documentación soporte trimestral enviada por cada una de las unidades administrativas de GACM, con la que se soporta la mitigación del riesgo identificado, valorando si la información soporte recibida, cumple con las acciones de control definidas.
- Se realiza el envío de la evidencia documental o electrónica proporcionada por cada una de las Unidades Administrativas de GACM al órgano interno de control, con el fin de acreditar la implementación y avances reportados de forma trimestral.
- Recepción de la evaluación del reporte de avance trimestral del PTAR, elaborado por el Órgano Interno de Control de GACM, en donde se muestra el resultado de la evaluación con las conclusiones y recomendaciones generadas.

Asimismo, el grupo proporcionó evidencia que acreditó que para el riesgo “Daño reputaciones por actos de corrupción”, con la acción de control: Envío de proyectos de convocatoria a los integrantes del Subcomité Revisor de Bases con al menos una semana de anticipación, en donde el avance registrado fue del 0%, mediante oficio GACM/DCTP/STPLAS/0192/2017, del 16 de octubre de 2017, el Subdirector Técnico de Procesos de Licitación informó que el envío de proyectos de convocatoria a los Integrantes del Subcomité Revisor de Bases de Licitación se tiene contemplado en el Manual de Integración y Funcionamiento del subcomité por tal motivo, se contaba con mecanismos para su mitigación, por lo que dicha acción ya no fue necesaria.

Respecto a los riesgos con un avance reportado del 70.0%, éste continuó en el PTAR 2018 como la acción de mitigación 2018_9.1.1 Contar con el servicio integral de gestión documental y archivo.

Por lo anterior, el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., en el transcurso de la auditoría y con motivo de la intervención de la ASF, instruyó las acciones de control necesarias para el seguimiento de los riesgos, incluidos los de corrupción, para evaluar, responder y supervisar su comportamiento, con la finalidad de mitigarlos, con lo que se solventa lo observado.

Asimismo, se identificó que en la Matriz de Riesgos no se definieron los riesgos asociados con la operación del Fideicomiso 80726, el cual tiene como objetivo permitir al GACM, auxiliar al ejecutivo federal en la actividad prioritaria consistente en la planeación, diseño, construcción y, en su caso, operación de la Infraestructura Aeroportuaria del Valle de México, a fin de resolver el problema de saturación operativa del AICM.

Respecto del reporte anual del comportamiento de los riesgos identificados por el GACM, no se acreditó su realización, en donde se permitiera observar el comportamiento de los riesgos, con relación a los determinados en la MARI del año inmediato anterior, y que tiene como fin fortalecer el proceso de administración de riesgos.

Como resultado de la reunión de presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, el GACM informó, mediante oficio número GACM/DG/DCJ/SJ/GDC/0322/2018

del 17 de diciembre de 2018, proporcionó evidencia de un oficio mediante el cual el Subdirector de Riesgos del grupo reporta al Director Corporativo Jurídico la Matriz de Administración de Riesgos por el periodo de enero a diciembre de 2017, en donde se realizó una autoevaluación de los riesgos y reporte de su avance; sin embargo lo proporcionado no corresponde al reporte anual del comportamiento de los riesgos, en donde se permita observar el comportamiento de los riesgos, con relación a los determinados en la Matriz de Riesgos Institucional del año inmediato anterior, y que tiene como fin fortalecer el proceso de administración de riesgos, por lo que la observación prevalece.

Riesgos identificados en la gestión del Fideicomiso (NAFIN)

En materia de administración de Riesgos, NAFIN se ajustó a las Disposiciones de carácter general aplicables a las instituciones de crédito, emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, asimismo, la institución señaló que atienden a lo establecido en el oficio circular No. UCGP/209/022/2011 del 27 de julio de 2011, emitido por la Unidad de Control de la Gestión Pública, adscrita a la Secretaría de la Función Pública, respecto del ámbito de aplicación del Acuerdo Control Interno, en donde se concluyó que la institución podrá aplicar sus políticas, lineamientos y procedimientos para la administración integral de riesgos y para el Modelo Estándar de Control Interno, en lo que no se contraponga al acuerdo, debiendo tomar en consideración las particularidades de esa institución. Al respecto, se identificó lo siguiente:

Metodología / Proceso de identificación de Riesgos

NAFIN proporcionó el Dictamen Técnico de Riesgo Operacional, que tuvo como objetivo realizar un juicio de valor respecto de las actividades realizadas por la Dirección Fiduciaria ^{5/} en el proceso certificado “fiduciario” (se encarga de administrar los negocios fiduciarios encomendados a NAFIN), mediante un levantamiento de información a efecto de identificar, valorar y medir los indicadores de riesgo en los procesos, subprocesos y actividades que se realizan en dicho proceso.

Con el análisis del Dictamen Técnico de Riesgo Operacional se constató que se identificaron 43 riesgos operacionales, correspondientes al proceso “Fiduciario”, en donde se determinó que el impacto del riesgo inherente, en caso de su materialización, se clasificó en alto (15), medio (11) y bajo (17); sin embargo, no se acreditaron los resultados obtenidos con la implementación de las acciones o controles establecidos, para su mitigación en 2017.

Asimismo, se identificó que con el oficio número UCGP/209/022/2011 del 27 de julio de 2011, la Secretaría de la Función Pública autorizó a NAFIN aplicar sus políticas, lineamientos y procedimientos para la administración integral de riesgos y para el Modelo Estándar de Control Interno, en lo que no se contraponga al acuerdo de control interno expedido en

^{5/} La Dirección Fiduciaria, tiene como objetivo dirigir la formalización y administración de los negocios fiduciarios y de custodia en apego a las políticas y procesos de operación establecidos, mediante la determinación de la estrategia para el cumplimiento de las metas y objetivos establecidos por la Dirección General Adjunta Jurídica y Fiduciaria. Asimismo, actuar como Delegado Fiduciario General.

2010^{6/}. Al respecto, si bien se señaló que NAFIN podrá aplicar sus políticas, lineamientos y procedimientos para la administración integral de riesgos y el Modelo Estándar de Control Interno, respecto con el acuerdo en materia de control interno, éste dejó de tener efectos en noviembre de 2016, al expedirse el “Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno”^{7/}, ya que con el tercero transitorio se abrogó el Acuerdo de Control Interno de 2010, así como sus actualizaciones, por lo que la institución de banca de desarrollo debe considerar la aplicación de los nuevos preceptos en materia de control interno y administración de riesgos, en lo que no se oponga a los preceptos legales y administrativos que regulan su funcionamiento.

2017-2-06HIU-15-0385-01-002 Recomendación

Para que Nacional Financiera, S.N.C., implemente las acciones de control necesarias para el seguimiento de los riesgos identificados en su proceso fiduciario, a fin de contar con el comportamiento de los mismos, que le permita enfrentarlos apropiadamente en la ejecución de los procesos del control interno, en cumplimiento de lo establecido en el artículo segundo, disposición 9, Norma General Tercera, Principio 10, elemento de control 10.02, y disposición 31 del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

2017-2-06HIU-15-0385-01-003 Recomendación

Para que Nacional Financiera, S.N.C., considere la actualización de las bases normativas para su aplicación interna en materia de control interno y administración de riesgos, a partir de los publicados en noviembre de 2016 y siempre y cuando no se oponga a los preceptos legales y administrativos que regulan su funcionamiento, en cumplimiento de lo establecido en el artículo segundo, disposiciones 1, segundo párrafo, y 9, Norma Generales Segunda y Tercera, Principio 10, elemento de control 10.02, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

2017-2-09KDH-15-0385-01-003 Recomendación

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., realice las gestiones necesarias, a fin de que el Titular de la Institución autorice la metodología específica de administración de riesgos, basada en la metodología general de administración de riesgos expedida por la Secretaría de la Función Pública, con la finalidad asegurar la identificación, análisis, evaluación, respuesta, supervisión y comunicación de los riesgos incluidos los de corrupción inherentes o asociados a los procesos por los cuales se logra el mandato de la institución, en cumplimiento de lo establecido en el artículo segundo, disposición 9, Norma General Tercera, Principio 10, elemento de control 10.02, y disposición 23, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

2017-2-09KDH-15-0385-01-004 Recomendación

^{6/} Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones en Materia de Control Interno y se expide el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de julio de 2010.

^{7/} Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 3 de noviembre de 2016

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., establezca mecanismos de control que aseguren la conformación del grupo de trabajo, con el que se da inicio al proceso de administración de riesgos en donde participen el Titular del Órgano Fiscalizador, el Coordinador de Control Interno y el Enlace de Administración de Riesgos, así como los titulares de todas las unidades administrativas de la institución, que tiene como objeto definir las acciones a seguir para integrar la Matriz y el Programa de Trabajo de Administración de Riesgos, en cumplimiento de lo establecido en el artículo segundo, disposición 9, Norma General Tercera, Principio 10, elemento de control 10.02, y disposición 22, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

2017-2-09KDH-15-0385-01-005 **Recomendación**

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., establezca mecanismos de control necesarios que aseguren la realización de un reporte anual del comportamiento de los riesgos, en relación con los determinados en la Matriz de Administración de Riesgos del año inmediato anterior, que tiene como objetivo fortalecer el proceso de administración de riesgos, el cual contenga los riesgos con cambios en la valoración final de probabilidad de ocurrencia y grado de impacto, los modificados en su conceptualización y los nuevos riesgos; el comparativo del total de riesgos por cuadrante; la variación del total de riesgos y por cuadrante; y las conclusiones sobre los resultados alcanzados en relación con los esperados, tanto cuantitativos como cualitativos de la administración de riesgos, en cumplimiento de lo establecido en el artículo segundo, disposición 9, Norma General Tercera, Principio 10, elemento de control 10.02, y disposición 31 del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

4. Constitución del fideicomiso público 80726

El 29 de octubre de 2014, se suscribió el contrato de fideicomiso público de administración y pago para la adquisición de bienes y contratación de servicios, y obra pública (80726), denominado "Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México", entre GACM, como fideicomitente, y NAFIN, como fiduciario, en el que se estableció que los fines del fideicomiso, son, que con cargo a su patrimonio, se realicen los pagos destinados a solventar los gastos relacionados con la planeación, diseño y construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y en su caso, sus obras complementarias, en términos de las disposiciones legales aplicables.

Asimismo, se identificó que, el 2 de agosto de 2017, se suscribió el convenio modificatorio del contrato del fideicomiso en mención, entre el GACM y NAFIN, en donde se observó que no se ha designado la figura del fideicomisario (s).^{8/}

El artículo 215 fracción II, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, establece los requisitos mínimos que debe contener el proyecto de contrato de fideicomiso. Al respecto, se analizó que el contrato del fideicomiso y su convenio

^{8/} De acuerdo con el artículo 382 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito los fideicomisarios son las personas que tengan la capacidad necesaria para recibir el provecho que el fideicomiso implica.

modificatorio objeto de esta auditoría, a fin de verificar que dichos instrumentos contaran con los elementos requeridos para su suscripción. Al respecto, se identificó que, de los 11 elementos, se acreditaron 10, no identificándose el correspondiente a la previsión en la que se establece que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, podrá determinar que los recursos se utilicen para contribuir al equilibrio presupuestario.

Como resultado de la reunión de presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, el GACM informó, mediante oficio número GACM/DG/DCJ/SJ/GDC/0012/2019 del 21 de enero de 2019, que cuando se lleve a cabo la formalización del siguiente convenio modificatorio al contrato del Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se incluirá lo señalado en el artículo 215, fracción II, inciso h), del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; y, que la no inclusión de dicha previsión se debió a un posible error al momento de elaborar el contrato; sin embargo, no proporcionó evidencia de las gestiones realizadas a las áreas competentes para la suscripción de dicho convenio con base en la deficiencia determinada por la ASF, por lo que la observación prevalece.

Asimismo, se identificó que mediante el contrato del fideicomiso se integró un comité técnico, el cual cuenta entre sus atribuciones con la de emitir, y en su caso, modificar las reglas de operación para el funcionamiento del fideicomiso, por lo que, en la primera sesión ordinaria del Comité Técnico del Fideicomiso, realizada el 29 de enero de 2015, se aprobaron las “Reglas de Operación del fideicomiso público de administración y pago para la adquisición de bienes y contratación de servicios, y obra pública”, las cuales han sido modificadas, en tres ocasiones, la primera el 17 de febrero de 2016, la segunda el 13 de octubre de 2016 y la tercera el 11 de mayo de 2017, todas mediante acuerdos del Comité Técnico del Fideicomiso.

En conclusión, se identificó que, el 29 de octubre de 2014, se suscribió el Contrato del “Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”, el cual se modificó, mediante convenio suscrito el 2 de agosto de 2017, en donde se señaló a GACM como Fideicomitente y a NAFIN como Fiduciario, sin designarse en dichos instrumentos la figura de fideicomisario (s). El Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria establece los requisitos mínimos que debe contener el contrato de fideicomiso. Al respecto, con la revisión de los elementos mínimos del citado contrato del fideicomiso y su convenio modificatorio, se identificó que, de los 11 elementos, se acreditaron 10, por lo que el contrato carece de la previsión en la que se establece que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, podrá determinar que los recursos se utilicen para contribuir al equilibrio presupuestario.

Se identificó que, mediante el contrato del fideicomiso, se integró un comité técnico, que cuenta entre sus atribuciones con la de emitir, y en su caso, modificar las reglas de operación para el funcionamiento del fideicomiso. Se constató que, en la primera sesión ordinaria del Comité Técnico del Fideicomiso, realizada en enero de 2015 se aprobaron las “Reglas de Operación del fideicomiso público de administración y pago para la adquisición de bienes y contratación de servicios, y obra pública”, las cuales han sido actualizadas en tres ocasiones, la primera en febrero de 2016, la segunda en octubre de 2016 y la tercera en mayo de 2017, mediante acuerdos de dicho comité.

2017-2-09KDH-15-0385-01-006 Recomendación

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., incorpore mediante convenio modificatorio al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, la previsión en la que se establezca que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, podrá determinar que los recursos de los mismos se utilicen para contribuir al equilibrio presupuestario, y con base en ello implemente mecanismos de control que garanticen la suficiencia e idoneidad de las actividades de control establecidas en la suscripción de contratos de fideicomiso, en cumplimiento del artículo 215, fracción II, inciso h), del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y el artículo segundo, disposición 9, Norma General Tercera, principio 10, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

5. Patrimonio del Fideicomiso público 80726

Con el análisis de los estados financieros dictaminados del Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México de 2017, se identificó que, de conformidad con el Balance General y la Balanza de Comprobación del Fideicomiso al 31 de diciembre de 2017, las aportaciones a su patrimonio, correspondieron a 76,931,635.9 miles de pesos, el cual se integró de la manera siguiente:

ESTADOS FINANCIEROS APROBADOS EN 2017 POR GACM	
Concepto	Monto (Miles de pesos)
Aportaciones al patrimonio al 31 de diciembre de 2017	76,931,635.9
MENOS: Pago a contratistas de obra, proveedores y prestadores de servicio al 31 de diciembre de 2017	(35,901,991.8)
MÁS: Resultado de ejercicios anteriores y del ejercicio 2017 (intereses netos menos honorarios fiduciarios)	3,682,955.9
MÁS: Retención de Impuestos por pagar	22,674.9
Patrimonio en 2017	44,735,274.9

FUENTE: Cuadro elaborado con base en información proporcionada por Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México.

De acuerdo con lo informado por el GACM, el monto de las aportaciones al patrimonio del fideicomiso público 80726 al 31 de diciembre de 2017, fue por un monto de 76,931,635.9 miles de pesos, de los cuales 44,735,274.9 miles de pesos corresponden al activo circulante en 2017 y representa el monto de las inversiones en valores a la vista en la Tesorería de la Federación; se han realizado pagos a contratistas de obra, proveedores y prestadores de servicio, por un monto de 35,901,991.8 miles de pesos; los 22,674.9 miles de pesos corresponden a retenciones efectuadas a contratistas de obra, prestadores de servicios y

proveedores, los cuales se enteraron en el mes de enero de 2018. Adicionalmente, se señaló que existe un remante de 2,648,027.8 miles de pesos derivados de la disminución a los rendimientos ganados, en el periodo que se presenta, los impuestos retenidos de esos rendimientos, más los honorarios fiduciarios y las variaciones cambiarias como resultado de los pagos en dólares.

Asimismo, se identificó que el total de las aportaciones realizadas al patrimonio del fideicomiso tuvieron como origen recursos públicos aprobados mediante el Presupuesto de Egresos de la Federación y reportados en la Cuenta Pública 2017, por medio de 24 aportaciones, con fechas que van desde el 10 de octubre de 2014 al 27 de diciembre de 2017, más las devoluciones de IVA y diferencias cambiarias, como se muestra en la tabla siguiente:

PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO PÚBLICO 80726 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017

(Miles de pesos)		
NÚM. APORTACIÓN	FECHA	MONTO
1	29/10/2014	1.0
2	31/10/2014	493,800.0
3	08/12/2014	1,000,000.0
4	13/02/2015	219,263.8
5	16/02/2015	715,009.3
6	17/03/2015	1,730,523.7
7	28/04/2015	4,708,600.0
8	26/05/2015	432,371.2
9	02/07/2015	301,391.3
10	18/08/2015	190,125.2
11	10/09/2015	32,763.6
12	28/09/2015	365,465.9
13	20/10/2015	653,036.0
14	24/12/2015	11,223,081.7
15	08/02/2016	745,436.0
16	21/04/2016	987,981.9
17	08/08/2016	2,100,000.0
18	18/08/2016	1,230,507.5
19	21/09/2016	1,598,190.7
20	15/11/2016	350,000.0
21	29/12/2016	24,000,000.0
22	29/12/2016	5,500,000.0
23	29/12/2016	273,498.5
24	27/12/2017	17,989,008.7
	Devolución IVA	32,995.2
	Devolución IVA	58,580.9
	Diferencia cambiaria	3.8
TOTAL		76,931,635.9

FUENTE: Cuadro elaborado con base en información proporcionada por Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

Con base en lo anterior, se identificó que conforme a lo reportado en la Cuenta Pública 2017, mediante el Programa Presupuestario K005 "Proyectos de Construcción en Aeropuertos", la aportación 24 correspondió al ejercicio fiscal 2017, por un monto ejercido por el GACM de 17,989,008.7 miles de pesos, como se muestra en la tabla siguiente:

PRESUPUESTO APROBADO, MODIFICADO Y EJERCIDO EN EL PROGRAMA PRESUPUESTARIO
K005 "PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN EN AEROPUERTOS", 2017
(Miles de pesos y porcentajes)

PP	UR	Concepto	Presupuesto		
			Aprobado	Modificado	Ejercido
			(a)	(b)	(c)
K005		Proyectos de construcción de aeropuertos	5,500,000.0	18,018,956.1	18,018,956.1
	KDH	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.	5,500,000.0	17,989,008.7	17,989,008.7

FUENTE: Elaborado por la ASF con base en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2017 y la Cuenta Pública 2017.

Nota: Pp, Programa presupuestario, y UR, Unidad Responsable.

En conclusión, se analizaron los estados financieros dictaminados, en donde se identificó que de conformidad con el Balance General y la Balanza de Comprobación del Fideicomiso 80726, al 31 de diciembre de 2017, las aportaciones al patrimonio del fideicomiso 80726, corresponde a los 76,931,635.9 miles de pesos y que el activo circulante ascendió a 44,735,274.9 miles de pesos al cierre de 2017 y representa el monto de las inversiones en valores a la vista en la Tesorería de la Federación; que han ejercido 35,901,991.8 miles de pesos por pago a contratistas de obra, proveedores y prestadores de servicios. Adicionalmente, se señaló que existe un remanente de 2,648,027.8 miles de pesos derivados de la disminución de los rendimientos ganados, en el periodo que se presenta, de los impuestos retenidos de esos rendimientos, más los honorarios fiduciarios y las variaciones cambiarias como resultado de los pagos en dólares.

Asimismo, se identificó que el total de las aportaciones realizadas al patrimonio del fideicomiso 80726 denominado "Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México" al 31 de diciembre de 2017, reportado por el GACM fue por un monto de 76,931,635.9 miles de pesos, los cuales tienen como origen recursos públicos, aprobados mediante Presupuesto de Egresos de la Federación, devoluciones de IVA diferencias cambiarias y Cuenta Pública. Al respecto, se identificó que, conforme a lo reportado en la Cuenta Pública 2017, la aportación correspondiente al ejercicio fiscal en revisión ascendió a 17,989,008.7 miles de pesos en el Pp K005.

6. Obras Públicas, Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios.

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México informó la suscripción de 114 contratos en materia de obras, servicios relacionados con las mismas, adquisiciones, arrendamientos y servicios, vigentes al 31 de diciembre de 2017, los cuales se relacionan con el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por un monto de 5,069,900.8 miles de pesos, de los cuales, se clasificaron en 60 por adjudicación directa (267,484.9 miles de pesos), 24 por licitación pública (1,199,546.0 miles de pesos), 14 por invitación a cuando menos tres personas (125,536.8 miles de pesos) y 16 por convenios interinstitucionales (3,477,333.1 miles de pesos), de estos últimos, no se especificó a que se refirió el concepto utilizado.

Como resultado de la reunión de presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, el GACM informó, mediante oficio número GACM/DG/DCJ/SJ/GDG/0001/2019 del 10 de enero de 2019, que los 16 por convenios interinstitucionales reportados, se tratan de aquéllos celebrados entre el grupo y otras instituciones y/o dependencias, en armonía con las disposiciones del artículo 1 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público y de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

Por lo anterior, el GACM, en el transcurso de la auditoría y con motivo de la intervención de la ASF, instruyó las acciones de control necesarias para el procesamiento de información, respecto a los 16 convenios interinstitucionales reportados a la ASF, con lo que se solventa lo observado.

Asimismo, se realizó un análisis de los contratos registrados en CompraNet correspondientes al periodo 2015-2017, en donde se identificó que el total de contratos suscritos por el GACM fue de 337, por un monto de 121,556,044.1 miles de pesos, de ellos, se observó que los contratos vigentes al 31 de diciembre de 2017 fueron 177 (incluidos los que terminaron su vigencia en 2017), por un monto de 119,985,650.3 miles de pesos, cifras que presentan una diferencia de 63 contratos, por un monto de 114,915,749.5 miles de pesos, respecto de los reportados por el GACM (114 contratos por un monto de 5,069,900.8 miles de pesos), como se muestra en la tabla siguiente:

VARIACIÓN DE CONTRATOS REPORTADOS EN COMPRANET Y LOS PROPORCIONADOS POR GACM, VIGENTES EN 2017
(Miles de pesos)

Número de actos o contratos (a)	Monto (b)	Número de actos o contratos (c)	Monto (d)	Variación de actos o contratos (e)=(a)-(c)	Variación de monto (f)=(b)-(d)
177	119,985,650.3	114	5,069,900.8	63	114,915,749.5

FUENTE: Cuadro elaborado con base en información proporcionada por Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México S.A de C.V., y con información del portal del internet de CompraNET <https://bit.ly/2EOxPOb>

Se identificó que las cifras reportadas en CompraNET y las informadas por el GACM no son consistentes en el número de actos o contratos, ni en el monto, respecto de vigentes al 31 de diciembre de 2017.

Asimismo, se analizó la consistencia e integridad de la información reportada por el GACM y la registrada en CompraNet, en la cual se identificó lo siguiente:

- Los contratos vigentes al 31 de diciembre de 2017, reportados por el GACM, no coinciden con los de CompraNet, ya que se identificó que los contratos vigentes al 31 de diciembre de 2017 fueron 177 por un monto de 119,985,650.3 miles de pesos y los informados por el GACM fueron 114 por un monto de 5,069,900.8 miles de pesos.
- De los 177 contratos reportados en CompraNet y los 114 contratos informados por el grupo, se identificó que sólo 85 coinciden en ambos registros.

Lo anterior denota una falta de controles en el procesamiento de la información que reporta al interior y al exterior, relacionados con los actos y contratos señalados en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.

Como resultado de la reunión de presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, el GACM informó, mediante oficio número. GACM/DG/DCJ/SJ/GDG/0001/2019 del 10 de enero de 2019, que las cifras reportadas en CompraNet y las reportadas por el grupo a la ASF, no fueron consistentes, debido a que en algunos casos los registros reportados en por el ente auditado a la ASF no estuvieron contenidos en la base de datos de la Subdirección de Procesos de Licitación de GACM, ya que, al momento de generar el corte de información, esos casos no constaban en CompraNet. Asimismo, señaló que reportó innecesariamente a la ASF información correspondiente a 16 convenios interinstitucionales, los cuales por corresponder a los supuestos establecidos en el artículo 1 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, no se reportan en CompraNet. Particularmente uno de ellos, se reportó erróneamente, debido a que no existía; sin embargo, GACM no acreditó la implementación de mecanismos de control, a fin de contar con controles apropiados que aseguren el procesamiento de la información que reporta al interior y al exterior, relacionados con la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, por lo que la observación prevalece.

Asimismo, los artículos 22 de la Ley de Obras y Servicios Relacionados con las Mismas y 21 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público señalan que las dependencias y entidades pondrán a disposición del público en general, mediante CompraNet y de su página en Internet, el programa anual de obras públicas y servicios relacionados con las mismas, así como el de adquisiciones, arrendamientos y servicios. Al respecto, se identificó que en el Programa Anual de Obras y adquisiciones suscrito por GACM para 2017, se señaló un total de 281 actos o contratos con un valor estimado de 28,226,611.9 miles de pesos, los cuales mostraron una variación con los registros de CompraNet, ya que se identificaron 134 contratos, por un monto de 88,833,301.9 miles de pesos, correspondiente a 2017, por lo que los programas anuales en materia de obras y adquisiciones no coinciden con lo reportado en CompraNet, lo que denota una falta de controles en el procesamiento de la información que aseguren que las modificaciones realizadas a sus al Programas Anual de Obras, Arrendamientos, Adquisiciones y Servicios sean consistentes tanto al interior (CompraNet) como al exterior (página de internet).

Como resultado de la reunión de presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, el GACM informó, mediante oficio número GACM/DG/DCJ/SJ/GDG/0001/2019 del 10 de enero de 2019, que a partir del 24 de octubre de 2017 la Gerencia de Procesos de Licitación de Adquisiciones y Servicios pasó a formar parte de la Subdirección de Recursos Materiales de la Dirección General Corporativa de Administración, siendo esta responsable de la integración del Programa Anual de Arrendamientos y Servicios del Sector Público (PAAAS) del grupo.

Respecto al Programa Anual de Obras y Servicios Relacionados con las Mismas, la Subdirección de Procesos de Licitación del GACM, conforme al "Manual de Usuario para Administradores y Capturistas Encargados de Integrar y Publicar los Programas Anuales de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público y de Obras Públicas y Servicios

Relacionados con las Mismas (PAAASOP)”, expedido por la Secretaría de la Función Pública, funge como Administradora del PASOP^{2/} y de las actualizaciones que soliciten las áreas requirentes, siendo su principal responsabilidad la publicación de la información del programa anual. Asimismo, el GACM, proporcionó evidencia de los oficios mediante los cuales se le dio el seguimiento mensual al Programa Anual de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, a efecto de actualizar el Programa Anual de Obras.

Por lo anterior si bien, se señaló que a partir del 24 de octubre de 2017 la Dirección General Corporativa de Administración es la responsable de la integración del Programa Anual de Arrendamientos, Adquisiciones y Servicios del Sector Público (PAAAS), no se acreditaron los mecanismos de control implementados que aseguren el procesamiento de la información que reporta (CompraNet y su página de internet).

Asimismo, si bien la Subdirección de Procesos de Licitación del GACM, funge como Administrador del PASOP y de las actualizaciones que soliciten las áreas requirentes, siendo únicamente su principal responsabilidad, la publicación de la información del Programa Anual, y proporcionó evidencia de los oficios de seguimiento del Programa Anual de Obras 2018, no acreditaron la implementación de mecanismos de control que aseguren que las actualizaciones realizadas al Programa Anual de Obras sean consistentes tanto al interior como al exterior (CompraNet y su página de internet), por lo que la observación prevalece.

2017-2-09KDH-15-0385-01-007 **Recomendación**

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., implemente mecanismos de supervisión y evaluación necesarios en los métodos de comunicación que utiliza para procesar y reportar información (documentos escritos o en electrónico), respecto de los actos y contratos que reporta en CompraNet y al interior GACM, a fin de asegurar que cuenta con las herramientas adecuadas para comunicar internamente y externamente información de calidad de manera oportuna, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 21 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público; 22 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, y segundo disposición, disposición 9, Normas Generales Tercera, Principio 10, elemento de control 10.12 y Cuarta, Principios 14, elemento de control 14.07, y 15, elemento de control 15.07, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

Lo anterior, debido a que mediante el análisis comparativo de 177 contratos registrados en CompraNet, vigentes al 31 de diciembre de 2017, por un monto de 119,985,650.3 miles de pesos y 114 contratos reportados por el GACM a la ASF, por un monto de 5,069,900.8 miles de pesos, se identificó una diferencia de 63 contratos, por un monto de 114,915,749.5 miles de pesos; además que de los 177 contratos reportados en CompraNet y los 114 contratos informados por el grupo, se identificó que sólo 85 coincidieron en ambos registros.

^{2/} La Secretaría de la Función Pública pone a disposición de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal y de los Estados, Distrito Federal y Municipios el módulo PASOP de CompraNet, por medio del cual los entes podrán integrar y publicar su Programa Anual de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios y su Programa Anual de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas, el módulo PASOP se encuentra disponible en la sección “Programas Anuales” del sitio web de CompraNet.

2017-2-09KDH-15-0385-01-008 Recomendación

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., implemente mecanismos de supervisión y evaluación necesarios en los métodos de comunicación que utiliza para procesar y reportar información (documentos escritos o en electrónico) en su página de internet y en CompraNet, respecto de los actos o contratos que reporta en sus programas anuales de obras y adquisiciones, a fin de asegurar que cuenta con las herramientas adecuadas para comunicar internamente y externamente información de calidad de manera oportuna, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 21 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público; 22 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, y segundo disposición 9, Normas Generales Tercera, Principio 10, elemento de control 10.12 y Cuarta, Principios 14, elemento de control 14.07, y 15, elemento de control 15.07, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

Lo anterior debido a que en los programas anuales de obras y adquisiciones suscritos por GACM para 2017, se señaló un total de 281 contratos con un valor estimado de 28,226,611.9 miles de pesos, los cuales mostraron una variación con los registros de CompraNet, los cuales fueron 134 contratos, por un monto de 88,833,301.9 miles de pesos, por lo que los programas anuales en materia de obras y adquisiciones no coincidieron en número ni en monto.

7. Rendición de cuentas

Con el análisis al Presupuesto de Egresos de la Federación 2017, se constató que los recursos aprobados para el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México fueron mediante el programa presupuestario K005 "Proyectos de construcción de aeropuertos", por 5,500,000.0 miles de pesos, y la unidad responsable de la administración de los recursos fue GACM, como se muestra en cuadro siguiente:

PRESUPUESTO APROBADO
AL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN 2017

R	FI	FN	SF	AI	Pp	UR	Denominación	Presupuesto aprobado
09							Total del Ramo	84,627,745.4
	3						Desarrollo Económico	84,534,153.1
		5					Transporte	80,844,242.9
			04				Transporte Aéreo	8,771,177.0
				005			Aeropuertos eficientes y competitivos	8,666,929.4
					K005		Proyectos de construcción de aeropuertos	5,500,000.0
						KDH	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.	5,500,000.0

FUENTE: Cuadro elaborado por la ASF con base en el Análisis Funcional Programático Económico, Ramo 09, del Presupuesto de Egresos de la Federación 2017.

Nota: R, Ramo; FI, Finalidad; FN, Función; SF, Subfunción; AI, Actividad Institucional; Pp, Programa presupuestario, y UR, Unidad Responsable.

Con el análisis de la Cuenta Pública 2017 se observó que el presupuesto ejercido en el programa presupuestario K005 para Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México fue por 18,018,956.1 miles de pesos, como se muestra en el cuadro siguiente:

PRESUPUESTO APROBADO, MODIFICADO Y EJERCIDO EN EL PROGRAMA PRESUPUESTARIO
K005 "PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN EN AEROPUERTOS", 2017
(Miles de pesos y porcentajes)

Pp	UR	Concepto	Presupuesto			Participación	Variación	
			Aprobado	Modificado	Ejercicio	%	Ejercido/original	
			(a)	(b)	(c)		(d)=(c)-(a)	(e)=[(c)/(a)-1]*100
K005		Proyectos de construcción de aeropuertos	5,500,000.0	18,018,956.1	18,018,956.1	100.0	12,518,956.1	227.6
	KDH	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.	5,500,000.0	17,989,008.7	17,989,008.7	99.8	12,489,008.7	227.1
	C00	Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano	0.00	29,947.4	29,947.4	0.2	29,947.4	n.a

FUENTE: Elaborado por la ASF con base en el Presupuesto de Egresos de la Federación y la Cuenta Pública 2017.

Nota: Pp, Programa presupuestario, y UR, Unidad Responsable.

n.a. no aplica.

En 2017, se ejercieron 18,018,956.1 miles de pesos en el programa presupuestario K005, lo que representó un 227.6% más que los 5,500,000.0 miles de pesos aprobados originalmente e igual al modificado, de los cuales, el 99.8% (17,989,008.7 miles) fue ejercido por el GACM, y el 0.2% (29,947.4 miles), por Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM). Al respecto, se identificó que, conforme a lo señalado en el rubro Gasto de Inversión del Análisis (inversión física) del Ejercicio del Presupuesto de Egresos de Comunicaciones y Transportes, el incremento se debió a que en las transferencias a fideicomisos, mandatos y otros análogos no se presupuestaron recursos originalmente; sin embargo, se presentaron ingresos excedentes dictaminados por la Unidad de Política de Ingresos No Tributarios, de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que fueron aportados al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

Asimismo, en la Cuenta Pública 2017, en el Ramo 09 Comunicaciones y Transportes, se identificó la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Programa Presupuestario (Pp)

K005, para el ejercicio fiscal 2017, que contiene los resultados de nueve indicadores correspondientes a niveles de Fin, Propósito, Componente y Actividad, donde la unidad responsable fue “Aeropuertos y Servicios Auxiliares” (ASA); no obstante, que el GACM ejerciera el 99.8% (17,989,008.7 miles de pesos) de los recursos de dicho programa, para la ejecución del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por lo que se desconocen las justificaciones por las cuales ASA es quien reporta, en su totalidad, los avances en la MIR.

Asimismo, se identificó que de los nueve indicadores reportados en la MIR del programa presupuestario K005, sólo un indicador de componente se relaciona con la “infraestructura aeroportuaria”, en el cual se reportó un avance del 37.5%, lo que significó que no se atendió la meta de desarrollar al menos el 80.0% de infraestructura aeroportuaria y los ocho indicadores restantes describieron acciones relacionadas con el autotransporte federal, los accidentes e incidentes en el suministro de combustible, los aeropuertos de la red de ASA sin eventos de cierre de operaciones, quejas de clientes, usuarios satisfechos, la modernización de las instalaciones para el suministro de combustible, instalaciones operativas que fueron mejoradas y los aeropuertos diagnosticados, por lo que lo reportado no permite verificar que en los indicadores se incluyó el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

En conclusión, se identificó que de acuerdo con el PEF 2017, el presupuesto aprobado para el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México fue mediante el programa presupuestario K005 “Proyectos de construcción de aeropuertos”, por un monto de 5,500,000.0 miles de pesos, en donde la unidad responsable de la administración de los recursos fue Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México.

Asimismo, se analizó la Cuenta Pública 2017, en donde se identificó que se ejercieron 18,018,956.1 miles de pesos en el programa K005, lo que representó un 227.6% más que los 5,500,000.0 miles de pesos del presupuesto aprobado e igual al modificado, de los cuales el 99.8% (17,989,008.7 miles de pesos) fue ejercido por el GACM y el 0.2% (29,947.4 miles de pesos) lo ejecutó Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), ambos destinados a la inversión física.

Al respecto, se identificó que conforme a lo señalado en el rubro Gasto de Inversión del Análisis (inversión física) del Ejercicio del Presupuesto de Egresos de Comunicaciones y Transportes, en 2017, el incremento se debió a que en las transferencias a fideicomisos, mandatos y otros análogos no se presupuestaron recursos originalmente; sin embargo, se presentaron ingresos excedentes dictaminados por la Unidad de Política de Ingresos No Tributarios, de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que fueron aportados al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

De acuerdo con la información reportada en la Cuenta Pública 2017, en el Ramo 09 Comunicaciones y Transportes, la unidad responsable de la MIR del Pp K005 “Proyectos de construcción de aeropuertos” fue “Aeropuertos y Servicios Auxiliares” (ASA); no obstante, que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México ejerciera el 99.8% (17,989,008.7 miles de pesos) de los recursos de dicho programa, para la ejecución del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por lo que se desconocen las justificaciones por las cuales ASA es responsable de reportar los avances en la MIR de dicho programa.

Asimismo, se identificó que de los nueve indicadores reportados en la MIR del programa presupuestario K005, sólo un indicador de componente se relaciona con la “infraestructura aeroportuaria”, en el cual se reportó un avance del 37.5%, lo que significó que no se atendió la meta de desarrollar al menos el 80.0% de infraestructura aeroportuaria y los ocho indicadores restantes describieron acciones relacionados con el autotransporte federal, los accidentes e incidentes en el suministro de combustible, los aeropuertos de la red de ASA sin eventos de cierre de operaciones, quejas de clientes, usuarios satisfechos, la modernización de las instalaciones para el suministro de combustible, instalaciones operativas que fueron mejoradas y los aeropuertos diagnosticados, por lo que lo reportado no permite verificar que en los indicadores se incluyera el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

2017-0-09100-15-0385-01-001 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes implemente mecanismos de supervisión en el procesamiento de la información del Avance en los Indicadores de los Programas Presupuestarios de la Administración Pública Federal, que se reporta en la Cuenta Pública en el Ramo 09 Comunicaciones y Transportes, con la finalidad de asegurar que la o las unidades responsables de la ejecución de los Programas Presupuestarios, sean los responsables de reportar el cumplimiento de sus objetivos y metas, en cumplimiento de lo establecido en el artículo segundo, disposición 9, Normas Generales Tercera, principio 10, elemento de control 10.02 y Cuarta, elemento de control 15.08, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

Lo anterior debido a que, en 2017, se identificó que Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México S.A. de C.V., no fue considerada como unidad responsable de reporta los avances en la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Presupuestario K005 “Proyectos de construcción de aeropuertos”, a pesar de haber ejercido 17,989,008.7 miles de pesos, equivalente al 99.8% del total del presupuesto asignado para el programa.

2017-2-09KDH-15-0385-01-009 Recomendación

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, realice las gestiones necesarias, a fin de que se considere a Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México S.A., de C.V., como unidad responsable de reportar los avances en la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Presupuestario K005 y se indique de manera específica la contribución de los indicadores del programa presupuestario K005 en el Proyecto para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para que, en su caso, se adecuen para asegurar el correcto funcionamiento del control interno, respecto del establecimiento y revisión de normas e indicadores de desempeño, en cumplimiento del establecido en el artículo segundo, disposición 9, Norma General Tercera, principio 10, elemento de control 10.02 y Norma General Cuarta, elemento de control 15.08, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

8. Supervisión y Mejora Continua

Revisiones realizadas por órganos fiscalizadores

Se identificaron acciones de fiscalización en 2017, derivadas de revisiones realizadas por la Auditoría Superior de la Federación y la Secretaría de la Función Pública (SFP), relacionadas con el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Respecto de la SFP, se identificaron siete revisiones (una auditoría y seis visitas de inspección), en donde se determinaron observaciones en temas recurrentes, sobre irregularidades en los procedimientos de licitación y/o adjudicación, penas convencionales no aplicadas o aplicadas incorrectamente por incumplimientos contractuales, inadecuada planeación y programación de obra, incongruencias entre el catálogo de conceptos y los precios unitarios, falta de fianzas o presentadas extemporáneamente, expedientes mal integrados, y trabajos ejecutados sin comprobación documental.

Asimismo, se identificaron acciones de seguimiento para dos auditorías, las cuales no tienen relación con las siete revisiones identificadas, por lo que no fue posible constatar la supervisión realizada por el GACM para la atención de las deficiencias señaladas y que se relacionan con el desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Informe Anual del Estado que Guarda el Sistema de Control Interno Institucional

Las Disposiciones en Materia de Control Interno prevén que el Sistema de Control Interno debe ser evaluado anualmente, a fin de identificar la implementación y operación de las cinco Normas Generales de Control Interno y sus 17 principios, y con base en las deficiencias identificadas, realizar las acciones de mejora necesarias para su mitigación. Asimismo, se señala que, con base en los resultados de la evaluación, los titulares deben presentar un Informe Anual del Estado que Guarda el Sistema de Control Interno Institucional, el cual deberá ser evaluado por el Órgano Interno de Control del GACM, a fin de presentar un informe de su evaluación, en donde se establecerán sus correspondientes conclusiones y recomendaciones. Al respecto, el GACM no acreditó la realización del Informe Anual del Estado que Guarda el Sistema de Control Interno, así como su Programa de Trabajo de Control Interno y sus avances trimestrales, ni de la realización de evaluación al Informe Anual del Estado que Guarda el Sistema de Control Interno Institucional, correspondiente a 2017.

Como resultado de la reunión de trabajo para la revisión de los Resultados Finales y Observaciones Preliminares, el GACM proporcionó, mediante oficio número GACM/DG/DCJ/0025/2018 del 13 de diciembre de 2018, evidencia de la realización de:

- Informe Anual del Estado que Guarda el Sistema de Control Interno, en donde se evaluaron cinco procesos prioritarios (sustantivos y administrativos), relacionados con: metas e indicadores; contrataciones; pago a proveedores; nomina, y administración patrimonial. Como resultado de ello, se determinaron debilidades o áreas de oportunidad consistentes en el fortalecimiento de la estructura organización; diseño e implementación de procesos sustantivos y administrativos; diseño y sistematización de mecanismos de control en los procesos; optimizar la gestión de riesgos; maximizar el uso de tecnologías de información, y fortalecer la interoperabilidad de los sistemas de información.

- Evaluación al Informe Anual del Estado que Guarda el Sistema de Control Interno Institucional. Con base en la evaluación se recomendó fortalecer los mecanismos en materia de control interno, acorde a las necesidades o deficiencias derivadas de la operación de la reestructura organizacional de GACM.
- Programa de Trabajo de Control Interno y sus avances trimestrales correspondiente a 2017.

Por lo anterior, GACM, en el transcurso de la auditoría y con motivo de la intervención de la ASF, instruyó las acciones de control necesarias para atender la observación mediante la implementación de mecanismos de control que aseguran la expedición del Informe Anual del Estado que Guarda el Sistema de Control Interno, así como su Programa de Trabajo de Control Interno, sus avances trimestrales, y la evaluación a dicho Informe Anual por parte del Órgano Interno de Control en el GACM, con lo que se solventa lo observado y prevaleciendo lo referente al seguimiento de las auditorías.

En conclusión, en 2017, se identificaron acciones de fiscalización, derivadas de revisiones realizadas por la ASF y la SFP, relacionadas con el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Respecto de la SFP, se identificaron siete revisiones, en donde se observó que en las siete auditorías se emitieron observaciones en temas recurrentes, relacionadas con irregularidades en los procedimientos de licitación o adjudicación, penas convencionales no aplicadas o aplicadas incorrectamente por incumplimientos contractuales, inadecuada planeación y programación de obra, incongruencias entre el catálogo de conceptos y los precios unitarios, falta de fianzas o presentadas extemporáneamente, expedientes mal integrados, y trabajos ejecutados sin comprobación documental; sin que el GACM acreditara el seguimiento realizado a las deficiencias señaladas y que se relacionan con el desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Se verificó la realización del Informe Anual del Estado que Guarda el Sistema de Control Interno, así como su Programa de Trabajo de Control Interno y sus avances trimestrales, y la evaluación a dicho Informe Anual, correspondiente al ejercicio fiscal 2017.

2017-2-09KDH-15-0385-01-010 Recomendación

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., fortalezca las actividades de control en el seguimiento de las recomendaciones determinadas en las auditorías realizadas al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., con el objetivo de documentar sus resultados derivados de las deficiencias identificadas por los órganos de fiscalización, así como los resultados y cambios obtenidos, en cumplimiento de lo establecido en el artículo segundo, disposiciones 9, Norma General Quinta, principio 16, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

Lo anterior, debido a que, en 2017, se identificaron recomendaciones realizadas por la Secretaría de la Función Pública temas recurrentes, relacionadas con irregularidades en los procedimientos de licitación o adjudicación, penas convencionales no aplicadas o aplicadas incorrectamente por incumplimientos contractuales, inadecuada planeación y programación de obra, incongruencias entre el catálogo de conceptos y los precios unitarios, falta de fianzas

o presentadas extemporáneamente, expedientes mal integrados, y trabajos ejecutados sin comprobación documental; sin que el GACM acreditara el seguimiento realizado a las deficiencias señaladas.

9. Gobernanza

Comité Técnico del Fideicomiso

Se identificó que el Comité Técnico se constituyó mediante la suscripción del “Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”, del 29 de octubre de 2014, y se le definió como el cuerpo colegiado que se crea para instruir a la fiduciaria para llevar a cabo el cumplimiento de los fines del fideicomiso, el cual, de acuerdo con sus reglas de operación, debe sesionar por lo menos tres veces al año de manera ordinaria y extraordinaria a solicitud de cualquiera de sus miembros. Al respecto, se verificó la realización de una sesión ordinaria y extraordinaria del Comité Técnico del “Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” en 2017, en donde se suscribieron acuerdos relacionados con la situación financiera del fideicomiso, estados de cuenta presentados por la fiduciaria, pagos presentados por la fiduciaria durante 2016; asimismo, acuerdos respecto de la instrucción de pago a solicitud del fideicomitente para 2017, el presupuesto autorizado al GACM para 2017, la propuesta de convenio modificatorio al contrato de fideicomiso suscrito el 29 de octubre de 2014, así como la situación financiera al 31 de marzo de 2017 y la modificación de las reglas de operación; sin embargo, no se acreditó que el Comité Técnico sesionará al menos tres veces de manera ordinaria durante 2017.

Asimismo, las reglas de operación del Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México establecieron el mecanismo para el seguimiento de los acuerdos, mediante un expediente de seguimiento, el cual debe contener los acuerdos cumplidos y los que están en proceso. Al respecto, se identificó que el seguimiento de los acuerdos adoptados por el Comité Técnico del Fideicomiso, correspondientes a 2016 y los suscritos en la primera sesión ordinaria y extraordinaria de 2017, correspondientes a la aprobación de los estados financieros de 2016 y avances al primer trimestre de 2017, instrucciones de pago realizados por el fideicomitente a la fiduciaria, así como los pagos presentados por la fiduciaria y la modificación a las reglas de operación del fideicomiso; sin embargo, no se acreditó el seguimiento de los acuerdos de la tercera sesión ordinaria del Comité Técnico del Fideicomiso en 2017.

Como resultado de la reunión de presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, el GACM informó, mediante oficio número GACM/DG/DCJ/SJ/GDG/0003/2019 del 10 de enero de 2019, lo siguiente:

- Que conforme al calendario de sesiones 2017 del Comité Técnico del Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se tenía programada la realización de la Tercera Sesión Ordinaria para el 13 de diciembre de 2017, sin embargo, no se llevó a cabo por cuestiones jurídicas que imposibilitaron su legal desahogo, debido a la modificación en su estructura orgánica ocupacional, en donde tres de sus Direcciones Corporativas desaparecieron, mismas que conformaban el Comité Técnico.

- Se señaló que el 7 de agosto de 2018 se suscribió el Segundo Convenio Modificatorio al contrato del Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en donde se estableció que la integración del Comité Técnico, el cual deberá estar integrado por el Director General, quien lo presidirá y seis servidores públicos del GACM.
- GACM señaló que como mecanismo de control implementado, mediante oficio número GACM/DG/DCJ/0429/2018 del 2 de abril de 2018, el Director Corporativo Jurídico del GACM y Secretario Técnico del Comité solicitó al Director Corporativo de Finanzas, y presidente suplente del Comité Técnico, que en caso de que por algún motivo no se pudiera llevar a cabo la realización de alguna sesión ordinaria conforme a las fechas establecidas en el calendario de sesiones 2018, tenga a bien informar a la Secretaría Técnica del mismo, las razones correspondientes de manera oportuna.
- Se señaló que el seguimiento de acuerdos de las sesiones llevadas a cabo durante 2017, se llevó a cabo hasta la segunda sesión ordinaria, debido a que no se realizó la tercera sesión ordinaria.

Por lo anterior, el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México S.A., de C.V., en el transcurso de la auditoría y con motivo de la intervención de la ASF, instruyó las acciones de control necesarias para que el Comité Técnico del Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México sesione conforme a su normativa y que en caso de existir la imposibilidad de realizarla se funden y motiven las razones correspondientes; asimismo, acreditó los mecanismos de control establecidos para la integración de un expediente de seguimiento de acuerdos del Comité Técnico, por lo que se solventa lo observado.

En conclusión, se identificó que el Comité Técnico se constituyó en 2014, mediante la suscripción del contrato del “Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” y se le definió como el cuerpo colegiado que se crea para instruir a la fiduciaria para llevar a cabo el cumplimiento de los fines del fideicomiso, el cual de acuerdo con sus reglas de operación debe sesionar por lo menos tres veces al año de manera ordinaria y extraordinaria a solicitud de cualquiera de sus miembros.

Al respecto, se observó que, en 2017, se llevaron a cabo dos sesiones, una ordinaria y una extraordinaria, en donde se suscribieron acuerdos relacionados con: la situación financiera del fideicomiso, estados de cuenta presentados por la fiduciaria, así como los pagos presentados por la fiduciaria durante 2016; asimismo, acuerdos respecto de la instrucción de pago a solicitud del fideicomitente para 2017, el presupuesto autorizado al GACM para 2017, la propuesta de convenio modificatorio al contrato de fideicomiso suscrito el 29 de octubre de 2014, así como la situación financiera al 31 de marzo de 2017 y la modificación de las reglas de operación; sin embargo, no se acreditó que el Comité Técnico sesionará al menos tres veces de manera ordinaria durante 2017. Al respecto, el GACM, en el transcurso de la auditoría, señaló que como mecanismo de control implementado, el Director Corporativo Jurídico de del GACM y Secretario Técnico del Comité solicitó al Director Corporativo de Finanzas, y presidente suplente del Comité Técnico, que en caso de que por algún motivo no se pudiera llevar a cabo alguna sesión ordinaria del Comité Técnico conforme a las fechas

establecidas en el calendario 2018, tuviera a bien informar a la Secretaría Técnica del mismo, las razones correspondientes de manera oportuna.

Asimismo, las reglas de operación del Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México establecieron el mecanismo para el seguimiento de los acuerdos, mediante un expediente de seguimiento, el cual debe contener los acuerdos cumplidos y los que están en proceso. Al respecto, se identificó el seguimiento a los acuerdos adoptados en 2016 por el Comité Técnico del Fideicomiso y los suscritos en la primera y segunda sesión ordinaria, así como de la primera extraordinaria de 2017, correspondientes a la aprobación de los estados financieros de 2016 y avances al primer trimestre de 2017, instrucciones de pago realizados por el fideicomitente a la fiduciaria, así como los pagos presentados por la fiduciaria, la modificación a las reglas de operación del fideicomiso y la presentación de nuevos integrantes del Comité Técnico del Fideicomiso 80726 con motivo de la modificación de la estructura orgánica en el Manual de Organización General del GACM. Asimismo, el seguimiento a la tercera sesión ordinaria del Comité Técnico no se llevó a cabo, debido a que no se realizó la sesión.

Resumen de Observaciones y Acciones

Se determinaron 8 observaciones, de la cual fue 1 solventada por la entidad fiscalizada antes de la integración de este informe. Las 7 restantes generaron: 14 Recomendaciones.

Dictamen

Es nuestra responsabilidad expresar una opinión sobre la razonabilidad del sistema de control interno de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., y Nacional Financiera, S.N.C. (NAFIN), en su carácter de Fideicomitente y Fiduciario, respectivamente, relativo al Fideicomiso de administración y pago para la adquisición de bienes y contratación de servicios y obra pública, constituido el 29 de octubre de 2014, con número 80726 (Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México), para la consecución de los objetivos y metas en relación con la operación; confiabilidad, veracidad y oportunidad de la información; cumplimiento del marco jurídico aplicable, y la salvaguarda, preservación y mantenimiento de los recursos y patrimonio públicos, en condiciones de integridad, transparencia y disponibilidad, de conformidad con las disposiciones en materia de control interno y las demás que le son aplicables.

Lo anterior se determina con base en la información y documentación proporcionada por los servidores públicos responsables del establecimiento y mantenimiento del sistema de control interno, en el ámbito de sus respectivas atribuciones.

Los procedimientos y pruebas de auditoría se enfocaron al análisis, estudio y evaluación del sistema de control interno en los procesos auditados. Al respecto, con base en los resultados obtenidos en la auditoría practicada, cuyo objetivo consistió en evaluar la eficiencia y eficacia de los controles establecidos para la gestión del fideicomiso público de administración y pago para la adquisición de bienes y contratación de servicios y obra pública del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, de conformidad con las disposiciones legales y el marco normativo en materia de control interno y, en su caso, sugerir estrategias de mejora para su fortalecimiento, en relación con los elementos del Sistema de Control Interno de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., y Nacional Financiera S.N.C., que se

establece en el apartado relativo al alcance, por lo que en nuestra opinión el diseño, la implementación y la eficacia operativa del sistema de control interno tiene debilidades, destacando por su importancia las siguientes:

- Falta de controles en el procesamiento de la información reportada al interior y al exterior del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., ya que se realizó un análisis comparativo de la estructura orgánica, plantilla de personal y estructura señalada en el Manual de Organización General, con el que se identificó que no coinciden 13 de los 31 puestos.
- Carencia de un programa, política o lineamiento institucional de promoción de la integridad y prevención de la corrupción, articulado por la administración e implementado para el personal del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., y Nacional Financiera.
- Carencia de una metodología específica en materia de administración de riesgos expedida por el Titular de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
- No se integró el grupo de trabajo, con el que se da inicio al proceso de administración de riesgos en el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., en donde participan el Titular del Órgano Fiscalizador, el Coordinador de Control Interno y el Enlace de Administración de Riesgos, así como los titulares de todas las unidades administrativas de la institución, que tiene como objeto definir las acciones a seguir para integrar la Matriz y el Programa de Trabajo de Administración de Riesgos en 2017.
- El Contrato del fideicomiso público 80726 carece del elemento relacionado con la previsión en la que se estipula que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá determinar que los recursos de los fideicomisos se podrán utilizar para contribuir al equilibrio presupuestario.
- Deficiencia en la información reportada por Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., ya que mediante el análisis en CompraNet de los 177 contratos registrados en 2017, por un monto de 119,985,650.3 miles de pesos, presentaron una variación de 63 contratos, por un monto de 114,915,745.5 miles de pesos, respecto de los reportados por el grupo a la ASF, correspondientes a 144 contratos por 5,069,900.8 miles de pesos.
- Como resultado del análisis de consistencia e integridad de la información reportada por grupo y la registrada en CompraNet, se identificó que los contratos vigentes al 31 de diciembre de 2017, reportados por el GACM (114 contratos), no coinciden con los reportados en CompraNet (177 contratos), y que sólo 85 coinciden en ambos registros.
- En los Programas Anuales de Obras y adquisiciones reportados en su página de Internet y CompraNet no fueron consistentes en el número de actos o contratos, ni en el monto.
- En la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Presupuestario K005 “Proyectos de construcción de aeropuertos”, se identificó que la unidad responsable de reportar los resultados fue “Aeropuertos y Servicios Auxiliares” (ASA); no obstante que Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., ejerció, en 2017, el 99.8% (17,989,008.7 miles de pesos) de los recursos de dicho programa, para la ejecución del

proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Asimismo, de los nueve indicadores reportados, sólo uno se relaciona con la “infraestructura aeroportuaria”; además dicho indicador, no permite identificar su relación con el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

- El Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (GACM) no acreditó la realización de acciones de seguimiento para atender las recomendaciones realizadas derivadas de auditorías, en temas relacionadas con irregularidades en los procedimientos de licitación o adjudicación, penas convencionales no aplicadas o aplicadas incorrectamente por incumplimientos contractuales, inadecuada planeación y programación de obra, incongruencias entre el catálogo de conceptos y los precios unitarios, falta de fianzas o presentadas extemporáneamente, expedientes mal integrados, y trabajos ejecutados sin comprobación documental.

Es importante señalar que, en atención a los resultados presentados, los mandos superiores tienen la obligación de subsanar los riesgos o debilidades identificadas en el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., y Nacional Financiera S.N.C, en relación con la gestión del Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y que, en caso de no implementar los controles necesarios para su mitigación, asumen la responsabilidad de su materialización y de las consecuencias económicas, legales y administrativas a que haya lugar.

La presente opinión se emite el 1 de febrero de 2019, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría correspondientes a la Cuenta Pública 2017, la cual se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada y de cuya veracidad es responsable.

Servidores públicos que intervinieron en la auditoría:

Director de Área

Director General

Lic. Armando Porras Palomino

Mtro. José de Jesús Sosa López

Comentarios de la Entidad Fiscalizada

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

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Verificar que en 2017 existió respaldo y compromiso con la integridad, los valores éticos, las normas de conducta, así como la prevención de irregularidades administrativas y actos contrarios a la integridad, mediante la comprobación de la expedición del Programa, política o lineamiento de Promoción de la Integridad y Prevención de la Corrupción, y que existe una debida definición de responsabilidades, desagregación y delegación de funciones de las partes que suscribieron el contrato de Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.
2. Verificar que en 2017 se implementó un proceso dinámico para la administración de riesgos de la dependencia, que permita identificar, analizar, evaluar, responder, supervisar y comunicar los riesgos, incluidos los de corrupción, que puedan obstaculizar o impedir el cumplimiento del objetivo del Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto de Internacional de la Ciudad de México.
3. Verificar que en 2017 se implementaron actividades de control mediante el establecimiento de los controles para la gestión del fideicomiso público de administración y pago para la adquisición de bienes y contratación de servicios y obra pública del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, por parte del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., de conformidad con las disposiciones legales y el marco normativo en materia de control interno.
4. Verificar que en 2017 los sistemas de información y comunicación relacionados con la operación del Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México se diseñaron e instrumentaron bajo criterios de utilidad, confiabilidad y oportunidad, con lo cual aseguren que la información relevante cuenta con los elementos de calidad suficientes y que los canales de comunicación, tanto al interior como al exterior, son efectivos.
5. Verificar que en 2017 se implementaron y operaron de manera sistemática actividades de supervisión del Sistema de Control Interno Institucional, y que se resuelven con oportunidad y diligencia las debilidades de control detectadas mediante sus autoevaluaciones o, en su caso, por los diversos órganos fiscalizadores, con la finalidad de mejorar de manera continua el control interno de la dependencia, en relación con el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.
6. Constatar que en 2017 el GACM constituyó un Comité Técnico para la Operación del Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, conforme a las disposiciones legales aplicables, sus acuerdos y seguimiento realizado a los mismos.

Áreas Revisadas

La Dirección General, la Direcciones Corporativas Jurídica, de Coordinación Estratégica; Técnica; de Finanzas; de Administración y la Subdirección de Riesgos de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.; las Direcciones Fiduciaria, de Normatividad

Gubernamental; de Recursos Humanos y de Calidad; de Administración de Riesgos y la Contraloría Interna de Nacional Financiera, S.N.C.

Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas

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

1. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria:
2. Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público:
3. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas:
4. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, artículo 21.

Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, artículo 22.

Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 215, fracción II, inciso h).

Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, artículo segundo, disposiciones 1, segundo párrafo; 9, Normas Generales, Primera, Principio 1, elemento de control 1.10; Segunda; Tercera, Principio 10, elemento de control 10.02; Cuarta, Principios 14, elemento de control 14.07, y 15, elementos de control 15.07 y 15.08, y Quinta principio 16; 22; 23 y 31.

Fundamento Jurídico de la ASF para Promover Acciones

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

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

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