

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

Efectos Regionales y Urbanos del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Auditoría de Desempeño: 2017-2-09KDH-07-1696-2018

1696-DE

Criterios de Selección

Los resultados de la auditoría al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México S.A. de C.V., permitirán emitir una opinión sobre la planeación de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para atender los efectos regionales y urbanos.

Objetivo

Fiscalizar que en la planeación para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se consideraron los efectos regionales y urbanos, a fin de que su ejecución se realice en cumplimiento de la legislación aplicable.

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 correspondió al ejercicio fiscal 2017 y el alcance temático comprendió la revisión del espacio territorial de construcción; la planeación y regulación urbano-regional; la movilidad y conectividad, y la economía en el ejercicio de los recursos asociados a los efectos regionales y urbanos del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM). Para el análisis se tomó como referencia la información de 2014, fecha de aprobación del proyecto.

La auditoría se realizó de conformidad con la normativa aplicable a la fiscalización superior de la Cuenta Pública, para asegurar el logro del objetivo y el alcance establecidos. Los datos proporcionados por la entidad fiscalizada fueron, en general, suficientes, de calidad,

confiables y consistentes, para aplicar todos los procedimientos establecidos y para sustentar los hallazgos, lo cual se expresa en la opinión de la Auditoría Superior de la Federación, respecto de los efectos regionales y urbanos del NAICM.

Antecedentes

En 1915 se instauró la primera instalación aeroportuaria del país, en los llanos de Balbuena, del entonces Distrito Federal, cuando Venustiano Carranza decidió crear la aviación militar.

Para 1920, con el fin de normar las actividades de aviación civil, se creó la sección técnica de navegación aérea, como dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP); la cual otorgó, el 12 de julio de 1921, la primera concesión de transporte aéreo de pasajeros, correo y express a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea (Mexicana).

El 1 de julio de 1928, por acuerdo presidencial, la sección técnica de navegación aérea, alcanzó la denominación de Departamento de Aeronáutica Civil. Ese mismo año, se inició la construcción de la primera terminal para la aviación civil, el “Puerto Aéreo Central”, que se situó en las afueras de la ciudad y entró en operación a finales de 1929.

En 1939 se inauguró el Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México, construido por la SCOP con la participación de Mexicana, que fue destinado a la aviación civil y para 1943 se declara internacional, para efectos de entrada y salida de aviones y pasajeros.

El 12 de junio de 1965, en el Diario Oficial de la Federación (DOF), se publicó el decreto constitutivo del organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), con la responsabilidad de operar, administrar y conservar todos los aeropuertos civiles de la República los cuales formaron parte de su patrimonio, ya que todos los que no eran federales habían sido adquiridos previamente por el Gobierno de la República.

Dentro del patrimonio de ASA fue incluido el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), antes Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México, junto con 33 más de todo el país los cuales proporcionaban servicios de aterrizaje y despegue de aviones.

El 12 de mayo de 1995, se publica la Ley de Aviación Civil, con la finalidad de regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado. La última reforma fue el 18 de junio de 2018.

Asimismo, la Ley de Aeropuertos se publica en el DOF el 22 de diciembre de 1995, con objeto de regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles; su última reforma se realizó el 18 de junio de 2018.

El 1º de noviembre de 1998 el AICM se desincorporó de la red de ASA para conformar el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, que consistía de tres empresas: Aeropuerto

Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V. y Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (GACM).^{1/}

En el 2000, el AICM superó los 20 millones de pasajeros anuales, identificándose la necesidad de un nuevo aeropuerto. El 22 de octubre de 2001, se propuso la construcción de un nuevo aeropuerto en el municipio de Texcoco, Estado de México, por lo que se decretó la expropiación de diversos terrenos ubicados en Texcoco, Chimalhuacán y Atenco; sin embargo, debido a las movilizaciones sociales, se canceló el proyecto un año más tarde, abrogándose, el 14 de agosto de 2002, el decreto de expropiación de 5,391 hectáreas ejidales de esos municipios.

Como plan alternativo, en agosto de 2005, se inició el programa de ampliación de la terminal 1 y la construcción de la terminal 2 en el AICM, que se inauguró en 2008.

En el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018 y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2014-2018, se reconoció la insuficiente infraestructura aeroportuaria para atender la demanda de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) provocando, principalmente, la saturación del AICM, una limitada capacidad del país para establecerse como el principal centro de conexión de pasajeros y carga de Latinoamérica y la pérdida de competitividad aeroportuaria.

El 29 de septiembre de 2014 se publicó en el DOF la última Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez. En ese año, el GACM inició el proyecto del NAICM con una estructura de operación de seis áreas funcionales: Dirección General, cuatro Direcciones Corporativas y el Órgano Interno de Control. El 26 de enero de 2015 se publicó en el DOF el título de concesión otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) al GACM para construir, administrar, operar y explotar el NAICM.

Resultados

1. Posesión legal y derechos de vía de los terrenos

Para 2017, la SCT no acreditó contar con un centro de documentación e información de los inmuebles federales que administra, que le permitiera disponer de la evidencia de la posesión legal y derechos de vía de los terrenos del proyecto del NAICM.

De acuerdo con el Plan Maestro Social 2017-2020 del GACM y el Programa Territorial Operativo de la Zona Oriente del Valle de México (PTOZOVM), el espacio territorial del proyecto del NAICM, consiste en una extensión de aproximadamente 4,431-16-40.545 hectáreas (ha) ubicadas al noreste de la ciudad de México, en los municipios de Texcoco y

^{1/} <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/breve-historia>

Atenco, donde se realiza la edificación de la terminal; además, se involucra una zona de impacto de 560.62 km² correspondientes a la Zona Oriente del Valle de México (ZOVM).

En el perímetro de construcción del NAICM, ubicado en el municipio de Atenco, predomina el terreno sin vegetación aparente y un área de pastizal halófilo, y en el territorio de Texcoco, la edificación se realiza en suelo con pastizales y zonas sin vegetación aparente.

Con la revisión de los antecedentes de la zona federal del Ex Vaso del Lago de Texcoco, se verificó que la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) es la responsable de administrar las 11,600 ha que lo componen; la superficie donde se construye el NAICM fue cedida a la SCT, mediante el “Acuerdo por el que se destina a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la superficie de 4,431-16-40.545 hectáreas del inmueble federal denominado Ex Vaso del Lago de Texcoco, ubicado en los municipios de Texcoco, Atenco y Ecatepec, en el Estado de México”, publicado en el DOF el 19 de septiembre de 2014, en el que se declaró que, el 28 de agosto de 2014, la CONAGUA puso a disposición del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN) una fracción de 4,431-16-40.545 ha, de las 11,600 ha del Vaso del Lago de Texcoco; asimismo, que el 2 de septiembre de ese año, la SCT manifestó, mediante oficio número 1.2.302.013322, la necesidad de recibir en destino el inmueble descrito, a efecto de ser utilizado, para la construcción y administración, en su carácter de dependencia administradora de inmuebles, de infraestructura de comunicaciones en sus diversas modalidades, incluyendo las vías generales de comunicación requeridas, que se le otorgó el 19 de septiembre de 2014. Sin embargo, no se presentó la documentación que acredite que se realizó el proceso de disposición al INDAABIN, ni de la solicitud de la SCT para recibir el inmueble en destino.

Para evidenciar la posesión del inmueble utilizado en la construcción del NAICM, el GACM proporcionó el “Título de Concesión que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a favor de la sociedad denominada Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México S.A de C.V. para construir, administrar, operar y explotar el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México S.A de C.V.”, que especifica, en la fracción IV del apartado de antecedentes, que la SCT otorgó la concesión sin sujetarse a licitación alguna por tratarse, el GACM, de una empresa estatal mayoritaria integrante de la Administración Pública Federal.

Asimismo, en el título de concesión se estableció que debido a que el terreno es de propiedad federal, no se requirió de la adquisición o expropiación de ningún inmueble; sin embargo, la SCT, como dependencia administradora, no evidenció tener un centro de documentación e información de los inmuebles federales de su competencia, ni los documentos que acrediten la posesión legal del inmueble donde se desarrolla el proyecto del NAICM.

Respecto del proyecto de conectividad del NAICM, la SCT no contó con información de las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en carreteras, así como de la colaboración con los Centros SCT y las autoridades del Estado de México y la Ciudad de México para realizar, de acuerdo con las disposiciones aplicables, los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía, necesarios para elaborar el proyecto de conectividad.

2017-0-09100-07-1696-07-001 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuente con un centro de documentación e información de los inmuebles federales de su competencia, a fin de disponer de las evidencias de su posesión legal y, en específico, de la fracción de 4,431-16-40.545 ha, de las 11,600 ha del Ex Vaso del Lago de Texcoco, que se utiliza para la construcción de la Infraestructura Aeroportuaria, en términos del artículo 38 de la Ley General de Bienes Nacionales, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

2017-0-09100-07-1696-07-002 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes implemente mecanismos y procedimientos para que en los proyectos de conectividad que desarrolle se sistematice la información que acredite las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en carreteras y la colaboración con los Centros SCT y las autoridades competentes de las entidades federativas en los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía de dichos proyectos de infraestructura, a fin de asegurarse que se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables, en términos del artículo 17, fracciones V y VI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

2. Cambio de uso de suelo

A 2017, el proyecto del NAICM cumplió con las disposiciones de cambio de uso de suelo forestal precisando que, en el ámbito federal, únicamente se cuenta con regulación de uso de suelo en materia ambiental. La Federación careció de una legislación federal en materia de uso de suelo para reglamentar la integración de los proyectos de infraestructura desarrollados en inmuebles federales a la planificación urbana del territorio.

El uso de suelo es un mecanismo de planificación urbana que permite contar con una distribución ordenada del territorio; de conformidad con el artículo 115, fracción V, inciso d), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los municipios tienen la facultad de “autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo”; por su parte, el último párrafo, de la fracción V, establece que “los bienes inmuebles de la Federación ubicados en los Municipios estarán exclusivamente bajo la jurisdicción de los poderes federales”; al respecto, los lineamientos y normas que rigen las autorizaciones de uso de suelo en los municipios de Texcoco y Atenco no son aplicables al proyecto del NAICM por tratarse de un inmueble de propiedad federal; no obstante, con la revisión de la normativa federal, vigente a 2017, se constató la ausencia de regulación en materia de uso de suelo, que permita reglamentar la integración de los proyectos desarrollados en inmuebles federales a la planificación urbana del territorio.

En el ámbito federal, el uso de suelo se regula únicamente en materia ambiental; en la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable, se le atribuye a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) la regulación del uso del suelo en terrenos forestales. Al

respecto, para 2014, el GACM elaboró la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional (MIA-R) del proyecto del NAICM, que le permitió obtener el dictamen favorable en materia de impacto ambiental de la SEMARNAT e incluirlo en la cartera de inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP); en la MIA-R se identificaron 240.7545 ha de pastizal halófilo sujeto a cambio de uso de suelo, que corresponde a 5.4% de las 4,431.1640 ha totales proyectadas en los documentos de planeación del proyecto.

El GACM acreditó la realización, en 2014, de la solicitud del cambio de uso de suelo en terrenos forestales ante la Dirección General de Gestión Forestal y de Suelos (DGGFS) de la SEMARNAT, para las 240.7545 ha de pastizal halófilo identificadas en la MIA-R.

Asimismo, mediante el oficio GACM/DG/DCCE/335/2018 del 13 de noviembre de 2018, el GACM proporcionó el Estudio Técnico Justificativo del Cambio de Uso de Suelo Forestal que acompañó la solicitud, con la revisión del contenido se constató que se integró de 15 apartados, en los que se incluyó: los usos que se pretenden dar al terreno; la ubicación y superficie del predio en donde se pretende realizar el cambio de uso de suelo; la descripción de los elementos físicos y biológicos de la cuenca donde se ubica el predio; la descripción de las condiciones del predio que incluye los fines de destino, clima, tipo de suelo, pendiente media y tipos de vegetación y de fauna; la estimación de volumen por especie de las materias primas forestales derivadas del cambio de uso de suelo; el plazo y forma de ejecución del cambio de uso de suelo; la vegetación que debe respetarse o establecerse para protección de las tierras frágiles; las medidas de prevención y mitigación de impactos sobre los recursos forestales, la flora y la fauna silvestre aplicables en el desarrollo del cambio de uso de suelo; los servicios ambientales que pudieran ponerse en riesgo por el cambio de uso del suelo propuesto; la justificación técnica, económica y social que motiva la autorización excepcional del cambio de uso de suelo; los datos de inscripción en el registro de la persona que formuló el Estudio Técnico Justificativo; la aplicación de los criterios establecidos en los programas de ordenamiento ecológicos del territorio en sus diferentes categorías; la estimación económica de los recursos biológicos forestales del área sujeta al cambio de uso de suelo; la estimación del costo de las actividades de restauración con motivo de uso del suelo, y los requisitos que especifiquen las disposiciones aplicables.

Como resultado del análisis de la información presentada por el GACM, la DGGFS de la SEMARNAT, mediante el oficio SGPA/DGGFS/712/0481/15 del 17 de febrero de 2015, autorizó el cambio de uso de suelo forestal en una superficie de 240.7545 ha para el desarrollo del proyecto del NAICM.

3. *Mecanismos de atención y solución a conflictos legales asociados con la construcción del NAICM*

El GACM, a 2017, identificó los grupos de interés involucrados en la ejecución del proyecto del NAICM, así como los procesos legales que pudieran afectarlo; pero no se comprobó los mecanismos de atención, ni el seguimiento permanente sobre el estado procesal de los procedimientos legales. Con la revisión de la información proporcionada por el GACM, se acreditó que cuenta con un proceso de identificación de necesidades de los grupos de interés,

que se realiza mediante la integración de una Matriz de Requerimientos (MR) que, desde mayo de 2018 al corte del 06 de noviembre de 2018, contó con 404 registros de requerimientos; asimismo, elaboró los diagramas de flujo de los procedimientos de recepción, clasificación y transmisión; de notificación y negociación, y de seguimiento a la atención de requerimientos de grupos de interés, donde se describen los métodos de trabajo, los participantes y las actividades para llevarlos a cabo.

Además, registró la realización de 721 reuniones (177 con aerolíneas, 345 con agencias gubernamentales, 6 con helicópteros, 6 con mantenimiento de aeronaves, 22 con operadores de carga, 4 con prestadores de servicios, 2 salones VIP, 15 con servicios de apoyo en rampa, 12 de telecomunicaciones, 20 de transportes y 112 referentes a temas diversos); y en cuanto a la evidencia del seguimiento y finiquito a los compromisos adquiridos, se aportaron los memorándums de entendimiento y convenios de colaboración y confidencialidad.

El GACM identificó seis procedimientos legales que pueden afectar la construcción del NAICM, cuatro Juicios de Amparo, un Juicio Ordinario Civil Federal y un Procedimiento de Arbitraje Internacional, que se evidenciaron en la nota informativa elaborada en julio de 2018; sin embargo, no se acreditaron las bases y estrategias jurídicas a implementar en los procedimientos para su solución, y careció de información referente a la situación, a 2018, que tienen cinco de los seis litigios relacionados con el proyecto del NAICM, por lo que no acreditó el seguimiento realizado para informar el estado procesal de los asuntos identificados.

2017-2-09KDH-07-1696-07-001 **Recomendación**

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., establezca mecanismos de control para realizar el seguimiento del estado procesal de la totalidad de los asuntos legales relacionados con los proyectos que desarrolla, evitando que sean una limitante en la ejecución de los proyectos y se atiendan los intereses de los grupos involucrados conforme a la normativa, así como las bases y estrategias jurídicas a implementar para su solución, a fin de contar con información oportuna y actualizada sobre el estado procesal de los juicios y procedimientos administrativos, en términos del numeral 8.7.1.1, subíndices 1 y 4, del Manual de Organización General del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

4. *Mecanismos de coordinación institucional*

La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) acreditó la instalación del Consejo de Desarrollo Metropolitano del Valle de México (CDMVM), el 2 de mayo de 2017, con la finalidad de establecer los mecanismos de coordinación tendientes a fomentar e impulsar el desarrollo del Valle de México, así como instituir las bases y compromisos de una planeación metropolitana obligatoria, efectiva, coordinada y sustentable; y de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos del Valle de México (CMAHVM), instalada el 22 de noviembre de 2017, como un órgano de coordinación, para la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y evaluación de acciones relacionadas con los asentamientos

humanos, el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, en el ámbito territorial de la ZMVM, que contribuyeron en el establecimiento de mecanismos e instrumentos de coordinación institucional; sin embargo, no presentó información sobre los trabajos realizados en el marco del CDMVM y de la CMAHVM, a fin de verificar que la dependencia utilizó los mecanismos e instrumentos establecidos para impulsar, en coordinación con las autoridades estatales y municipales, la planeación y el ordenamiento del territorio con la formulación de políticas que armonicen el desarrollo urbano con criterios uniformes respecto de la planeación, control y crecimiento con calidad de la zona metropolitana.

Además, la SEDATU careció de elementos para evidenciar la implementación de mecanismos e instrumentos de coordinación en la elaboración del Programa Territorial Operativo de la Zona Oriente del Valle de México (PTOZOVM), ya que la dependencia envió al GACM, la SCT, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México, y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Metropolitano del Gobierno del Estado de México, mediante oficios del 18 de septiembre y 18 de octubre de 2018, el PTOZOVM en una versión completa, por lo que no evidenció que, en su formulación, la SEDATU procuró la concurrencia de las instancias involucradas.

A fin de evaluar los mecanismos de coordinación establecidos por el GACM, se analizaron los avances alcanzados a 2018 de las líneas de acción 1.4.1 “Impulsar la instalación de un comité intermunicipal para la planeación del desarrollo urbano, con criterios sostenibles y en el marco de las responsabilidades del país en lo relativo al cambio climático y la agenda del desarrollo” y 1.4.8 “Diseñar, desde SEDATU, un proceso de ordenación del territorio en los ámbitos rurales y mixtos, con el propósito de garantizar una adecuada transición de las vocaciones productivas de la zona” que forman parte de la estrategia 1.4 del Plan Maestro Social 2017-2020.

Respecto de la línea de acción 1.4.1, el GACM proporcionó las actas de sesión del Gabinete Regional XV de Texcoco, con la revisión de su contenido, se identificó que en el gabinete no se involucró a todos los municipios del área de influencia e impacto; además, se trata de una figura administrativa de carácter estatal, constituida por la legislación del Estado de México, por lo que no corresponde con un comité intermunicipal fomentado por el GACM bajo criterios sostenibles y en el marco de las responsabilidades del país en lo relativo al cambio climático y la agenda del desarrollo desde las perspectivas de legislación urbana, suelo y gobernanza; planificación urbana y diseño; economía urbana; servicios básicos urbanos; vivienda; reducción de riesgos y rehabilitación, e investigación.

En cuanto a la línea de acción 1.4.8, el GACM proporcionó evidencia de la implementación de los grupos de trabajo intersectoriales e interinstitucionales en los que participa, pero no sobre la forma en que se vinculan con el diseño de un proceso de ordenación del territorio en los ámbitos rurales y mixtos, ni sobre la forma en que garantizan una adecuada transición de las vocaciones productivas de la zona.

2017-0-15100-07-1696-07-001 Recomendación

Para que la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano establezca medidas de control que aseguren la utilización de mecanismos e instrumentos para impulsar la planeación y el ordenamiento del territorio mediante la formulación de políticas que armonicen el desarrollo urbano con criterios uniformes respecto de la planeación, control y crecimiento con calidad de la zona metropolitana, en donde se desarrollen proyectos de infraestructura con implicaciones para el desarrollo regional vigentes y futuros, como en el caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en términos del artículo 41, fracción I, inciso c), de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

2017-0-15100-07-1696-07-002 Recomendación

Para que la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano implemente estrategias que garanticen la concurrencia de las partes interesadas en la elaboración de los programas territoriales, a fin de disponer de los elementos para verificar que se formulen de manera coordinada y tomando en cuenta a las instancias involucradas, en términos del artículo 91 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

2017-2-09KDH-07-1696-07-002 Recomendación

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., establezca mecanismos de control que impulsen la instalación de los comités intermunicipales que sean necesarios para la planeación del desarrollo urbano, bajo criterios sostenibles y en el marco de las responsabilidades del país en lo relativo al cambio climático y la agenda del desarrollo desde las perspectivas de legislación urbana, suelo y gobernanza; planificación urbana y diseño; economía urbana; servicios básicos urbanos; vivienda; reducción de riesgos y rehabilitación, e investigación, a fin de orientar y potenciar las capacidades de desarrollo social y humano de la zona de influencia de los proyectos de infraestructura que se desarrollan y del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en términos de la línea de acción 1.4.1, de la estrategia 1.4 del Plan Maestro Social 2017-2018 del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.; se asegure de establecer este tipo de mecanismos en futuros proyectos de infraestructura a su cargo, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

2017-2-09KDH-07-1696-07-003 Recomendación

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano, diseñe un proceso de ordenamiento del territorio en los ámbitos rurales y mixtos, con el propósito de garantizar una adecuada transición de las vocaciones productivas y que oriente y potencie las capacidades de desarrollo social y humano de la zona de influencia de los proyectos de infraestructura que se desarrollan y del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en términos de

la línea de acción 1.4.8, de la estrategia 1.4 del Plan Maestro Social 2017-2018 del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.; se asegure de establecer este tipo de mecanismos en futuros proyectos de infraestructura a su cargo, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

5. Regulación del desarrollo urbano-regional en la planeación del NAICM

Para 2017, se evidenció que, antes del inicio de las obras de construcción del NAICM en 2014, la Federación careció de bases regulatorias en materia urbano-regional, al no incluirlas como parte de los requisitos para la aprobación de los proyectos de inversión; así como locales, provenientes de los planes municipales y delegacionales de desarrollo urbano en las demarcaciones de influencia e impacto, que permitiera que la planeación del NAICM se realizara con una visión integrada del territorio.

En el ámbito Federal, se verificó que en el artículo 4, fracción II, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, se estableció como servicio relacionado con las obras públicas la planeación y diseño urbano, pero no se identificó una metodología ni la temporalidad para realizarlo y evaluarlo; además, los “Lineamientos para el registro en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión”, elaborados en cumplimiento de lo mandado en los artículos 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y 53 de su reglamento, que establecieron los requisitos para que las dependencias y entidades soliciten el registro en cartera de los proyectos de inversión, no incluyeron el análisis de la factibilidad urbano-regional de los proyectos como parte de sus requerimientos, por lo que no se mandató a las entidades públicas federales contar, desde su planeación, con elementos para analizar las implicaciones urbano-regionales de los proyectos de inversión propuestos.

Por su parte, la SEDATU acreditó la elaboración de la síntesis de actualización del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM) que, a 2018, se encontraba en proceso de revisión y aprobación por parte de las tres entidades que integran la ZMVM (Ciudad de México, Estado de México e Hidalgo); pero no se contó con un programa de trabajo en el que se establecieran las fechas propuestas de autorización y publicación. Asimismo, no se presentó evidencia respecto de la participación, en el ámbito de sus competencias, de las entidades federativas y municipios involucrados en su elaboración, por lo que no se comprobó que la planeación y regulación se realizó de manera conjunta y coordinada; además, no se acreditó la coordinación desde la federación para planear y proyectar la adecuada ordenación territorial de la zona metropolitana.

Respecto de la legislación local, con la revisión del POZMVM, los programas municipales y delegacionales de desarrollo urbano de las demarcaciones de la zona de influencia del NAICM, se verificó que el modelo territorial expresado en los documentos no toma en cuenta la construcción de proyectos de infraestructura con implicaciones en el desarrollo regional, como en el caso del NAICM, por lo que los objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, acciones y normas que guían el uso y la ocupación, presente y futura del territorio, no se vinculó con los posibles efectos territoriales de su construcción.

Además, los documentos de planeación territorial y urbana locales presentan desfases en el diagnóstico de la situación de las demarcaciones y omiten la integración de proyectos relevantes, como el NAICM, para establecer sus proyecciones debido a su obsolescencia, ya que en promedio el sistema de planificación urbana definido por los programas de desarrollo tiene una antigüedad de 10.7 años a 2018 y la temporalidad de las actualizaciones no es homogénea; por lo que se evidenciaron las dificultades para planear y proyectar una gestión metropolitana integral en la zona de influencia del NAICM, coordinada por la Federación.

2017-0-06100-07-1696-07-001 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público incluya el estudio de las implicaciones urbano-regionales como parte de los análisis de factibilidad que las dependencias y entidades deben realizar para registrar en cartera los proyectos de inversión propuestos, establecidos en el artículo 53 del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y en los Lineamientos para el registro en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión, a fin de que el desarrollo de infraestructura se realice con una visión de largo plazo basada en el desarrollo regional equilibrado, el desarrollo urbano y la conectividad logística, en términos del artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la estrategia 4.2.5 del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

2017-0-15100-07-1696-07-003 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano establezca los mecanismos de control e instrumentos para realizar la planeación y proyección, coordinada desde la Federación, de la ordenación territorial, que sirvan como base regulatoria para el establecimiento de proyectos de infraestructura con implicaciones para el desarrollo regional vigentes y futuros, como en el caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a fin de garantizar que su ejecución se ajuste a la legislación y planes o programas en materia de ordenamiento territorial y Desarrollo Urbano, en términos de los artículos 41, fracciones X y XVIII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 8, fracción XVI, de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

6. *Mecanismos de planeación urbano-regional del NAICM*

Hasta 2017, el proyecto del NAICM dispuso del “Análisis Territorial del Entorno Inmediato del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y sus Áreas de Reserva” (ATEI-NAICM), elaborado por una consultora privada, cuyo objetivo fue realizar una propuesta territorial para determinar los pasos en la definición de un programa general de actuaciones en la zona de impacto; pero careció de lineamientos que aseguren la congruencia del proyecto con los distintos niveles y ámbitos de planeación, asegurándose que cumpla con la legislación y planes o programas en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano. Como hechos posteriores, para 2018, se verificó que la SEDATU elaboró el PTOZOVM, en el

que se establecieron los efectos regionales y urbanos del proyecto, y se determinó su compatibilidad con la visión del territorio.

Con el análisis de contenido del PTOZOVM, se verificó que retoma los planteamientos formulados en el ATEI-NAICM, pero no se precisa de qué forma se articulan las propuestas del análisis en el marco de planeación del programa operativo, como instrumento oficial para el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano de la ZOVM; además, cuenta con estrategias intersectoriales integradas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, así como secuencias de acción ubicadas en el tiempo y en el territorio, en el que se incluyen programas y proyectos estratégicos, pero careció de un esquema de financiamiento efectivo y de los mecanismos y acciones para el seguimiento, evaluación y retroalimentación de los programas y proyectos propuestos.

El GACM presentó, en 2017, el Plan Maestro Social (PMS) 2017-2020, en el que estableció como línea de acción 1.4.9. Impulsar la creación de un programa intermunicipal de desarrollo urbano, en los cinco municipios de la Zona de Influencia, que estandarice: 1. calidad de los servicios de transporte público; 2. calidad en el diseño y mantenimiento de vialidades; 3. contenidos y determinaciones de tránsito municipal; 4. contenidos y determinaciones de los Bandos de Policía y Buen Gobierno; 5. criterios sustentables para el adecuado uso del suelo, constitución de reservas territoriales, y determinación racional de zonas de crecimiento urbano; al respecto, el GACM informó que entregó el PTOZOVM a las nuevas autoridades federales y municipales en coordinación con el Gobierno del Estado de México para su implementación, pero no acreditó su entrega; además, el PTOZOVM no corresponde a un programa intermunicipal de desarrollo urbano en los cinco municipios de la Zona de Influencia, ni incorpora los cinco puntos a estandarizar en la zona.

2017-0-15100-07-1696-07-004 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano establezca en el Programa Territorial Operativo de la Zona Oriente del Valle de México, en el que se incluyó el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, la forma en que se articulan las propuestas de análisis en el marco de planeación del programa, un esquema efectivo de financiamiento, así como mecanismos y acciones para el seguimiento, evaluación y retroalimentación de los programas y proyectos propuestos, a fin de que cumpla con secuencias eficaces de acción en el tiempo y de ubicación en el territorio y un esquema para su financiamiento, en términos del artículo 91 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

2017-2-09KDH-07-1696-07-004 **Recomendación**

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., impulse la elaboración de un programa intermunicipal de desarrollo urbano, en los cinco municipios de la Zona de Influencia, a fin de orientar y potenciar las capacidades de desarrollo social y humano de la zona de influencia del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en términos

de la línea de acción 1.4.9, de la estrategia 1.4 del Plan Maestro Social 2017-2018 del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.; se asegure de establecer este tipo de mecanismos en futuros proyectos de infraestructura a su cargo, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

7. Proyectos de infraestructura vial del NAICM

Desde 2014, el análisis vial para el proyecto del NAICM formó parte de los diagnósticos realizados por el GACM, al incluirse en la “Manifestación de Impacto Ambiental”, y de la SEDATU, como parte del “Análisis Territorial del Entorno Inmediato del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y sus Áreas de Reserva”, que atienden los requerimientos establecidos para el desarrollo de infraestructura aeroportuaria.

Sin embargo, la SCT careció de un plan vial integral que tomara en cuenta los elementos identificados en los diagnósticos y estudios, las acciones de coordinación con autoridades estatales, así como los criterios y estrategias de inversión para su integración, por lo que no acreditó su participación en la definición de la ubicación de nuevas vialidades y modernización de las existentes para el NAICM.

El proyecto de vialidades del NAICM se integró en el documento “Nuevo Aeropuerto Internacional de México. Conectividad Terrestre”, proporcionado por la SCT, en el que se establecieron 18 proyectos clasificados en 7 rutas viales, con una longitud de 137.9 km y una inversión total de 37,002.0 miles de pesos (mdp), señalando que el 87.7% (32,447.0 mdp) corresponden a inversión privada para la construcción de 85.9 km, 40 km de rehabilitación y 2 entronques, mientras que 12.3% (4,555.0 mdp) a inversión pública para la construcción de 12 km, 1 distribuidor y 4 entronques.

De los 18 proyectos de movilidad para el NAICM, 6 (33.3%) estuvieron a cargo del Gobierno del Estado de México; 4 (22.2%), del Gobierno de la Ciudad de México; 3 (16.7%), del GACM, y 5 (27.8%), de la SCT; de los cuales, 3 correspondieron a la Dirección General de Desarrollo Carretero por tratarse de obras financiadas mediante esquemas de Asociación Público-Privadas y los 2 restantes, de la Dirección General de Carreteras (DGC) por tratarse de obras financiadas con recursos públicos. No obstante, la SCT no dispuso de diagnósticos para identificar las necesidades de infraestructura vial de la zona ni usó los diagnósticos elaborados por el GACM y la SEDATU como instrumentos que garanticen el tránsito a la movilidad.

La SCT acreditó el proceso de revisión y aprobación de los estudios, proyectos y programas de las obras viales proyectadas para el NAICM, ya que proporcionó los oficios de revisión y validación de cinco de los seis proyectos de infraestructura vial, que debía examinar y aprobar la DGC; respecto del proyecto denominado “Acceso Av. 602”, no se tienen revisiones, debido a que, de conformidad con la información proporcionada, el proyecto se encontraba en proceso de elaboración a la fecha de integración del presente informe. Los doce proyectos restantes, no requirieron de autorización, ya que dos están a cargo de la misma DGC; cuatro, del Gobierno de la Ciudad de México, y seis, del Gobierno del Estado de México.

La SCT, a 2018, no contó con información del seguimiento de los proyectos, a fin de evaluar el desarrollo de infraestructura vial asociada al proyecto aeroportuario, debido a que en el reporte proporcionado por la dependencia no se especifica el avance real de las obras a una fecha determinada, no se detallaron las actividades elaboradas y las pendientes por realizar, ni las fechas estimadas para su conclusión, por lo que se careció de instrumentos y mecanismos que permitan conocer el avance de los proyectos de movilidad planeados para el NAICM.

Respecto de los lineamientos, criterios, especificaciones técnicas y procedimientos que garanticen el ordenamiento urbano-territorial de la zona de influencia del NAICM en materia vial, la SEDATU señaló que desarrolla el proyecto de la “Norma para la estructura de la red de vialidades primarias en los asentamientos humanos, centros de población y sus áreas de crecimiento y para las obras de cabecera y movilidad urbana”; sin embargo, se careció de evidencia documental de los avances, por lo que se desconoció si se integraron elementos para regular los proyectos de infraestructura que tienen una repercusión significativa en el desarrollo urbano, como en el caso del NAICM.

La SEDATU en el transcurso de la auditoría y con motivo de la intervención de la ASF, instruyó las acciones de control necesarias ya que, mediante el oficio número IV/400/UAF/00026/2019 del 14 de enero de 2019, proporcionó el proyecto de la Norma Oficial Mexicana (NOM) denominada “Las vialidades en los Asentamientos Humanos, Centros de Población y Áreas de Crecimiento-Jerarquía de la Movilidad, Clasificación y Estructura” y la minuta de la primera sesión ordinaria del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, del 15 de noviembre de 2018 en la que se presentó el anteproyecto de NOM y se indicó que establece la jerarquía de la movilidad, clasificación de la vialidad y la estructura o componentes que deben conformar las vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal en los centros de población; misma que es aplicable a los tres niveles de gobierno, concesionarias y particulares, que tienen como responsabilidad la planeación urbana, obras públicas de construcción y el mantenimiento de vialidades urbanas. Por lo anterior, la SEDATU acreditó la elaboración y expedición de normas oficiales mexicanas que señalan los criterios, especificaciones técnicas y procedimientos respecto de la estructura de la red de vialidades primarias en los asentamientos humanos, centros de población y sus áreas de crecimiento para las obras de cabecera y la movilidad urbana, que garanticen medidas adecuadas para el ordenamiento territorial, el Desarrollo Urbano y Desarrollo Metropolitano, con lo que se solventa lo observado.

2017-0-09100-07-1696-07-003 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes disponga de mecanismos de control para elaborar planes viales integrales que incluyan los elementos identificados en los diagnósticos y estudios de los proyectos de infraestructura con implicaciones para el desarrollo regional vigentes y futuros, como en el caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a fin de acreditar su participación en la definición de la ubicación de nuevas vialidades y modernización de las existentes, en términos del artículo 19, fracción XI,

del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

2017-0-09100-07-1696-07-004 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes diseñe los instrumentos para conocer el avance de los proyectos viales asociados a los proyectos de infraestructura con implicaciones para el desarrollo regional vigentes y futuros, como en el caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a fin de identificar las necesidades de infraestructura vial, el avance de las obras, las actividades concluidas y las pendientes por realizar en periodos determinados que contribuyan a la movilidad de la zona, en términos del artículo 72, fracción I, de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

8. *Proyectos de transporte metropolitano del NAICM*

La ASF verificó que el análisis del transporte urbano asociado al proyecto del NAICM formó parte de los diagnósticos realizados por el GACM en la “Manifestación de Impacto Ambiental”, y de la SEDATU en el “Análisis Territorial del Entorno Inmediato del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y sus Áreas de Reserva”, con el fin de atender los distintos requerimientos del desarrollo de infraestructura aeroportuaria. No obstante, la SCT no elaboró un plan de movilidad integral, como parte de los trabajos realizados para el NAICM, por lo que no acreditó la realización de una planeación integral del transporte que garantice, mediante el desarrollo de nuevos proyectos, la atención de las necesidades de los usuarios.

Los proyectos de transporte del NAICM se establecieron en los documentos: “Nuevo Aeropuerto Internacional de México. Conectividad Terrestre”, en el que se propuso la ampliación del sistema BRT (Autobús de Transporte Rápido), mediante cuatro rutas de autobuses de transporte equivalentes a 40 km de longitud de los sistemas Metrobús (Ciudad de México) y Mexibús (Estado de México), con un costo de inversión de 4,000 mdp; así como “Conectividad NAIM Transporte Público Masivo”, publicado en el portal del GACM, en el que, además de la ampliación del sistema BRT, se incluyó el proyecto Tren exprés, que conectaría al NAICM con la Ciudad de México, desde el oriente hasta la terminal Observatorio en el poniente, y con un costo estimado de 37,830 millones de pesos; dichos documentos fueron realizados por la SCT en 2018.

A 2017, no se contó con reportes de avances de obra, al respecto el GACM proporcionó el documento “Estudios de Pre-Inversión para un sistema ferroviario de trenes eléctricos para transporte urbano de pasajeros exprés, que conecte al nuevo aeropuerto con la Ciudad de México”, que incluyó un calendario de actividades señalando que el periodo de construcción del Tren exprés sería de 2019 a 2022.

Por lo anterior, se verificó que la planeación del NAICM, hasta 2017, careció de un programa metropolitano con acciones de movilidad asociada a los medios de transporte público masivo, así como de los instrumentos y mecanismos que garantizaran la movilidad mediante sistemas integrados de transporte; no obstante, como hechos posteriores, para 2018, la SEDATU, proporcionó la propuesta de actualización del POZMVM, en el que se planeó, como parte del objetivo “Construir las condiciones favorables de accesibilidad a empleo y servicios públicos”, la elaboración de un Programa Integral de Movilidad de la ZMVM, a fin de garantizar el funcionamiento amigable, incluyente y accesible del transporte y construir un Sistema de Información Geográfica del Transporte Metropolitano (SIGTM) para concentrar, registrar, procesar y proveer información actualizada y homologada sobre el registro vehicular; las características de las vialidades y rutas de transporte público; flujos vehiculares y sitios con mayor incidencia de emergencias viales.

2017-0-09100-07-1696-07-005 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes promueva la elaboración de un plan integral de movilidad para el desarrollo de las comunicaciones y el transporte, que guíe la planeación de los proyectos de infraestructura con implicaciones para el desarrollo regional vigentes y futuros, como en el caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a fin de proponer nuevos proyectos que atiendan las necesidades de infraestructura del país, en términos del artículo 15, fracción III, y 47, fracción VI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

9. *Sustento técnico e integral de los planes de acceso y movilidad*

Para 2017, el GACM contó, mediante los documentos “Proyecto ejecutivo de pistas, rodajes y plataformas y ayudas a la navegación y otras instalaciones del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” y “Estudios de Pre-Inversión para un sistema ferroviario de trenes eléctricos para transporte urbano de pasajeros exprés, que conecte al nuevo aeropuerto con la Ciudad de México”, con lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura de movilidad que sustentó los proyectos viales y de transporte de pasajeros propuestos; con los cuales se busca lograr una conexión y acceso al aeropuerto favoreciendo el tránsito intermodal.

La SEDATU, en el “Análisis Territorial del Entorno Inmediato del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”, contó con un diagnóstico integral que incluye una visión prospectiva de corto, mediano y largo plazo con acciones para mejorar la movilidad en la ZOVM. De manera complementaria, la SEDATU remitió los planos elaborados por la dependencia de la situación, a 2018, de la vialidad de la ZOVM y del transporte público masivo (Metro, Metrobús, Mexibús, Tren Suburbano y Tren Ligero); propuestas de vialidad, así como de conexión al sistema de transporte colectivo Metro y de líneas de autobuses masivos (BRT).

Sin embargo, la SCT no acreditó la realización de estudios análisis e investigaciones para el diseño y elaboración de los proyectos de infraestructura vial y de transporte masivo de

pasajeros; asimismo, se careció de un Plan o Programa de Movilidad que incluya la planeación de las comunicaciones y el transporte en el marco del proyecto para la construcción del NAICM.

2017-0-09100-07-1696-07-006 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca los procedimientos y mecanismos para asegurar que se elaboren estudios, análisis e investigaciones para el diseño y ejecución de los proyectos de infraestructura vial y de transporte masivo de pasajeros de los proyectos de infraestructura con implicaciones para el desarrollo regional vigentes y futuros, como en el caso del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a fin de implementar la planeación integral de las comunicaciones y transportes y contar con el sustento técnico pertinente del plan de movilidad, en términos del artículo 15 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

10. Aplicación del presupuesto del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México

Para 2017, el GACM reportó en la Cuenta Pública (CP) que ejerció 18,248,707.8 miles de pesos (mdp), mediante los Programas presupuestarios (Pp) K005 (17,989,008.7 mdp), E030 (245,610.1 mdp), M001 (12,596.8 mdp) y el O001 (1,492.2 mdp); cifra superior en 212.7% (12,412,030.0 mdp) respecto del monto autorizado de 5,836,677.8 mdp.

De conformidad con las adecuaciones presupuestarias autorizadas por la SHCP y proporcionadas por el GACM, las causas de las variaciones se explicaron por la ampliación de recursos por 17,989,008.7 miles de pesos, con la finalidad de aportarlos al Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (FDNAICM), que permitiera el desarrollo de infraestructura aeroportuaria, con recursos provenientes de ingresos excedentes dictaminados a la SCT con folio 2017-9-310-1575 por el mismo importe; así como a los ajustes realizados para cubrir diversas partidas del gasto de operación del GACM.

Por capítulo de gasto, de los 18,248,707.8 mdp reportados en la Cuenta Pública (CP) 2017 por el GACM, el 98.6 % (17,989,008.7 mdp) correspondió a inversión física; el 0.7% (133,089.3 mdp), a gastos de operación; el 0.7% (126,607.9 mdp), al pago de servicios personales, y 2.0 mdp (0.000011%) para otros de corriente.

Sin embargo, el GACM no justificó el presupuesto ejercido reportado en la CP 2017, debido a que con la revisión de las Cuentas por Liquidar Certificadas (CLC) se identificó una diferencia de 2,466.3 mdp más que los reportado en la CP, correspondiente a tres programas presupuestarios: en las CLC del Pp E030 se registró 3,418.1 mdp más que en la CP 2017; en el Pp M001 la diferencia fue de 829.6 mdp menos, y en el Pp O001 de 122.2 mdp, sin que se proporcionaran las razones que justifiquen dichas diferencias, así como su evidencia.

Adicionalmente, en el transcurso de la auditoría se emitió el oficio número DGADPP/069/2019 del 24 de enero de 2019 para solicitar la intervención del Órgano Interno de Control con motivo de una irregularidad detectada.

El GACM proporcionó 12 facturas con las que acreditó que el gasto relacionado con los efectos regionales y urbanos del NAICM fue de 25,217.5 miles de pesos, utilizados para el desarrollo del “Estudio para la elaboración del Plan Maestro de la Ciudad Aeropuerto”, provenientes del FDNAICM.

2017-2-09KDH-07-1696-07-005 **Recomendación**

Para que el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., establezca mecanismos de control para evitar inconsistencias en la información reportada en la Cuenta Pública de ejercicios subsecuentes; y se aclare la diferencia de 2,466.3 mdp identificada en las Cuentas por Liquidar Certificadas respecto del monto reportado en la Cuenta Pública 2017, a fin de justificar y comprobar el ejercicio de los recursos erogados mediante los programas presupuestarios E030, M001 y O001, en términos de los artículos 66, fracción III y 73, fracción I, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

Consecuencias Sociales

Para 2017, el GACM, en coordinación con la SCT y la SEDATU, no acreditaron la inclusión de los efectos regionales y urbanos del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por lo que no se garantizó que la planeación del territorio ubicado en la zona de impacto se realizara con una visión integrada del territorio en beneficio de la población, en específico de los 4,069,968 habitantes de la zona de influencia establecida por el GACM y compuesta por los municipios de Atenco, Texcoco, Chimalhuacán Nezahualcóyotl y Ecatepec de Morelos.

Resumen de Observaciones y Acciones

Se determinaron 9 observaciones las cuales generaron: 16 Recomendaciones al Desempeño.

Además, se generaron 2 Sugerencias a la Cámara de Diputados.

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

Dictamen

El presente se emite el 24 de enero de 2019, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría. Ésta se practicó sobre la información proporcionada por las entidades fiscalizadas de cuya veracidad son responsables; fue planeada y desarrollada con el fin de fiscalizar que en la planeación para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) se consideraron los efectos regionales y urbanos, a fin de que su ejecución se realice

en cumplimiento de la legislación aplicable, para verificar el cumplimiento de objetivos y metas. Se aplicaron los procedimientos y las pruebas que se estimaron necesarios; en consecuencia, existe una base razonable para sustentar este dictamen.

En el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018 y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2014-2018, se reconoció la insuficiente infraestructura aeroportuaria para atender la demanda de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) provocando, principalmente, la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, una limitada capacidad del país para establecerse como el principal centro de conexión de pasajeros y carga de Latinoamérica y la pérdida de competitividad aeroportuaria. Ante la problemática, el Gobierno Federal estableció en la planeación nacional y sectorial, que el impulso de infraestructura de transporte es fundamental para mejorar la seguridad y promover el desarrollo económico, social y el turismo y, con ello, proponer alternativas de largo plazo a la demanda creciente de servicios aeroportuarios en el Valle de México.

En ese contexto, se autorizó el proyecto del NAICM, cuya construcción tiene implicaciones económicas, ambientales, sociales, así como urbano-regionales. Al respecto, en el PND 2013-2018 se definió el objetivo de apoyar el desarrollo de infraestructura con una visión de largo plazo.

Para atender la problemática descrita, en 2017, el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México S.A. de C.V. (GACM), mediante los Programas presupuestarios (Pp) K005 “Proyectos de construcción de aeropuertos”, E030 “Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria”, M001 “Actividades de apoyo administrativo” y O001 “Actividades de apoyo a la función pública y buen gobierno”, continuó con la construcción del NAICM, atendiendo a la normativa en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano-regional; en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), como otorgante de la concesión y dependencia administradora del inmueble, así como la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), como la encargada de las políticas públicas federales en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, con el propósito de gestionar el espacio territorial de construcción; la planeación y regulación urbano-regional y la movilidad y conectividad del proyecto del NAICM.

Los resultados de la fiscalización mostraron que, respecto del espacio territorial de construcción, el proyecto del NAICM consiste en una extensión de 4,431-16-40.545 hectáreas, y para 2017, la SCT no acreditó contar con un centro de documentación e información de los inmuebles federales que administra, para integrar la evidencia de la posesión legal y derechos de vía de los terrenos del NAICM y los proyectos de conectividad asociados, contrario a lo que se mandata en la Ley General de Bienes Nacionales. El GACM identificó los grupos de interés involucrados en la ejecución del proyecto del NAICM y los procesos legales que pudieran afectarlo; pero no acreditó los mecanismos de atención, ni del seguimiento permanente de los procedimientos legales asociados a las inconformidades identificadas. En el ámbito federal, a 2017, no existió una regulación de uso de suelo para integrar los proyectos de inversión en los inmuebles federales a la planificación urbana del territorio.

En la planeación y regulación urbano-regional, la SEDATU estableció mecanismos e instrumentos de coordinación institucional, mediante la instalación del Consejo de Desarrollo Metropolitano del Valle de México, el 2 de mayo de 2017, con la finalidad de establecer los mecanismos de coordinación tendientes a fomentar e impulsar el desarrollo del Valle de México, así como instituir las bases y compromisos de una planeación metropolitana obligatoria, efectiva, coordinada y sustentable; y de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos del Valle de México, instalada el 22 de noviembre de 2017, como un órgano de coordinación, para la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y evaluación de acciones relacionadas con los asentamientos humanos, el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, en el ámbito territorial de la ZMVM, pero no acreditó su implementación para impulsar la planeación y el ordenamiento territorial con las distintas esferas y ámbitos de gobierno, en torno al proyecto del NAICM y en la elaboración del Programa Territorial Operativo de la Zona Oriente del Valle de México (PTOZOVM).

En el ámbito federal, a 2017, el Estado careció de bases regulatorias que establezcan, como parte de los requisitos de aprobación de los proyectos de inversión, el análisis de sus efectos urbanos y regionales; y en el ámbito local, de integralidad en los planes de desarrollo urbano. Además, se constató que el GACM no impulsó la instalación de un comité intermunicipal para la planeación del desarrollo urbano, ni para coordinarse con la SEDATU en el diseño de un proceso sobre el ordenamiento del territorio en los ámbitos rurales y mixtos, por lo que no se atendió ese compromiso del Plan Maestro Social (PMS) 2017-2020.

En la movilidad y conectividad, la SCT contó con un proceso de revisión y aprobación de los proyectos y programas para las 18 obras viales previstas para el NAICM, incluido en el documento “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Conectividad Terrestre”, pero no elaboró un plan vial integral de transporte metropolitano que tomara en cuenta los elementos identificados en los diagnósticos y estudios, la coordinación con autoridades estatales, ni los criterios y estrategias de inversión para su integración; además, no evidenció el seguimiento de los proyectos, para verificar su avance.

Asimismo, el proyecto de planeación del NAICM, hasta 2017, careció de un programa metropolitano con acciones de movilidad asociada a los medios de transporte público masivo, así como de sistemas integrados de transporte que lo garanticen. Como hechos posteriores, en 2018, la SEDATU, en el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, incluyó como objetivo la elaboración del Programa Integral de Movilidad de la Zona Metropolitana del Valle de México, conforme a lo establecido en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

El diseño de los planes de acceso y movilidad carecieron de sustento técnico ya que, aunque el GACM y la SEDATU elaboraron estudios técnicos para conceptualizar y establecer necesidades de infraestructura, así como esquematizar la implementación de los proyectos, la SCT no realizó estudios, análisis e investigaciones propias, ni utilizó los del GACM y la SEDATU en la elaboración del proyecto de movilidad para el NAICM, contrario a lo establecido en el reglamento interior de la SCT.

Respecto de los recursos federales aplicados para el proyecto, el GACM reportó en la Cuenta Pública (CP) de 2017 que ejerció 18,248,707.8 miles de pesos, superior en 212.7% (12,412,030.0 miles de pesos) respecto del monto autorizado de 5,836,677.8 miles de pesos. Las Cuentas por Liquidar Certificadas (CLC) proporcionadas por el GACM respaldaron 18,251,174.1 miles de pesos, lo que significa 2,466.3 miles de pesos más que lo asentado en la Cuenta Pública, sin que esa diferencia haya sido aclarada.

En opinión de la ASF, para 2017, la SCT y la SEDATU, como dependencias responsables de los ramos involucrados, no establecieron mecanismos de coordinación eficaces con el GACM, por lo que no consideró los efectos regionales y urbanos en la planeación del proyecto del NAICM, debido a que, en el ámbito territorial no se acreditó la posesión legal y derechos de vía de los terrenos en los que se desarrolla, ni los mecanismos de atención y seguimiento permanentes sobre los procedimientos legales asociados a las inconformidades presentadas y, a ese año, no existió una regulación de uso de suelo para integrar los proyectos de inversión en los inmuebles federales a la planificación urbana del territorio. En el ámbito de la planeación y regulación, los mecanismos e instrumentos de coordinación institucional establecidos no se aplicaron para impulsar el ordenamiento territorial urbano-regional; se careció de un comité intermunicipal para la planeación del desarrollo urbano y para ordenar el territorio rural y mixto; además, el Estado careció de bases regulatorias que establezcan, como parte de los requisitos de aprobación de los proyectos de inversión, el análisis de sus efectos urbanos y regionales para asegurar una visión integral del territorio. En el ámbito de la movilidad y conectividad, no se elaboró un plan vial y de transporte metropolitano integral y el proyecto de movilidad para el NAICM no demostró haberse realizado con base en estudios, análisis e investigaciones, ni disponer de su seguimiento. Para 2017, se reportó el ejercicio de 18,248,707.8 mdp, cifra superior en 212.7% respecto del monto autorizado de 5,836,677.8 mdp; además, las CLC proporcionadas por el GACM respaldaron 18,251,174.1 miles de pesos, lo que significa 2,466.3 miles de pesos más que lo asentado en la CP, sin que esa diferencia haya sido aclarada.

Las deficiencias identificadas en la planeación de proyectos de infraestructura de esta magnitud, representan riesgos que pueden incidir en su construcción y puesta en operación, por lo que la ASF considera que se debe fortalecer la fase de planeación, para que de origen se tomen en cuenta todos los efectos, que permita desarrollar la infraestructura con una visión de largo plazo.

Con la atención de las recomendaciones al desempeño derivadas de la fiscalización se contribuirá a que las entidades públicas que realicen proyectos de infraestructura aeroportuaria cuenten con una planeación de las actividades que integre información y documentación completa de los inmuebles que administra; dar atención a las inconformidades y conflictos de construcción de la infraestructura aeroportuaria; fortalecer los mecanismos de coordinación específicos para que los planes y programas de desarrollo urbano y regional se realicen con una visión integral, y establecer planes de movilidad regionales basados en diagnósticos y estudios específicos e integrales del territorio.

Servidores públicos que intervinieron en la auditoría:

Director de Área

Director General

Ernesto Sánchez Rendón

Tizoc Villalobos Ruiz

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.

Con motivo de la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, realizada el 20 de diciembre de 2018, el GACM y la SEDATU proporcionaron la información siguiente:

En el resultado núm. 3 “Mecanismos de atención y solución a conflictos legales asociados con la construcción del NAICM”, el GACM, mediante el oficio GACM/DG/DCCE/045/2019 del 22 de enero de 2019, informó “que los seis litigios que en su momento fueron informados a esa fiscalizadora, en todo momento han sido debidamente atendidos por la Gerencia de lo Contencioso, por lo que los mismos no presentan desatención alguna”; asimismo, se entregó un cuadro resumen “del seguimiento procesal actual de los litigios relacionados con la construcción del NAICM” y la información que lo sustenta. Sin embargo, no proporcionó evidencia de las estrategias implementadas para obtener información actualizada y oportuna del estado procesal de los juicios y procedimientos administrativos identificados, así como de las bases y estrategias jurídicas implementadas para la solución de los conflictos legales asociados con la construcción del NAICM.

Para el resultado núm. 4 “Mecanismos de coordinación institucional”, la SEDATU, mediante el oficio IV/400/UAF/00026/2019 del 14 de enero de 2019, señaló que “implementó mediante la instalación del Consejo de Desarrollo Metropolitano del Valle de México (CDMVM); así como de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos del Valle de México (CMAHVM), diversos mecanismos e instrumentos de coordinación institucional”; como evidencia, presentó el Acta de Instalación del CDMVM del 22 de agosto de 2018; el Acta de la Primera Sesión Ordinaria de la CMAHVM, y las listas de asistencia de las reuniones de trabajo interinstitucionales celebradas con motivo del proceso de aprobación del POZMVM. Sin embargo, no se definen los “diversos mecanismos e instrumentos de coordinación

institucional” mencionados; además no demuestra los trabajos realizados en el marco del CDMVM y de la CMAHVM, así como del proceso de formulación y aprobación del POZMVM. Asimismo, respecto de la coordinación para la elaboración del PTOZOVM, la dependencia indicó que “la concurrencia en la elaboración del PTOZOVM, se acredita mediante las mesas de trabajo instauradas para tal fin”; al respecto, la SEDATU remitió las listas de asistencia de las reuniones sostenidas con los servidores públicos encargados de su elaboración; así como de las llevadas a cabo con el GACM y la SCT. Sin embargo, no se presentó mayor información respecto a las temáticas abordadas, aportes, acuerdos o compromisos establecidos en las reuniones que demuestren que fueron orientadas a la formulación del PTOZOVM. Además, señaló que “para el caso de existir otros proyectos, como el del NAICM, la SEDATU implementará los mecanismos legales de planeación y gobernanza metropolitana que al efecto establece la LGAHOTDU, en sus artículos 22, 23 y 36”.

En el resultado núm. 5 “Regulación del desarrollo urbano-regional en la planeación del NAICM” la SEDATU, mediante el oficio IV/400/UAJ/00026/2019 del 14 de enero de 2019, informó que “actualmente existen mecanismos e instrumentos para la planeación y proyección coordinada desde la Federación, previstos en los artículos 23 al 36 de la LGAHOTDU, tales como la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT); los Programas Estatales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; Programas de Zonas Metropolitanas o Conurbaciones; Planes o Programas Municipales de Desarrollo Urbano, y sus derivados”. Respecto de la ENOT, detalló que se encuentra en proceso de elaboración por parte de la UNAM derivado de un convenio de colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)”, y que la estrategia servirá para establecer “el marco básico de referencia y congruencia territorial con el PND, los programas sectoriales y regionales en materia de ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y promoverá la utilización racional del territorio y el desarrollo equilibrado del país”; asimismo, que el POZMVM 2016-2018, elaborado por la UNAM, se encuentra en proceso de actualización; sin embargo, no se presentó evidencia sobre la participación de las entidades federativas y municipios involucrados en su elaboración.

En el resultado núm. 6 “Mecanismos de planeación urbano-regional del NAICM”, la SEDATU, mediante el oficio IV/400/UAJ/00026/2019 del 14 de enero de 2019, informó que “la versión final del PTOZOVM a publicarse contiene un capítulo que incluye las acciones específicas de financiamiento, tales como la definición de prioridades para el desarrollo de inversiones, identificando corresponsabilidades y su inscripción en el Fondo Metropolitano de la SHCP, BANOBRAS y FONADIN”. Sin embargo, no se especifica el proceso para establecer las prioridades de inversión, las corresponsabilidades y el trámite de inscripción en el Fondo Metropolitano; asimismo, no incluye acciones para el seguimiento, evaluación y retroalimentación de los programas y proyectos propuestos.

Respecto de impulsar la creación de un programa intermunicipal de desarrollo urbano, en los cinco municipios de la Zona de Influencia, el GACM, mediante el oficio GACM/DG/DCCE/045/2019 del 22 de enero de 2019, informó que “la Dirección de Relaciones Institucionales y Programas Sociales no se encuentra en posibilidades de llevar a cabo acción alguna, toda vez que se ha determinado la suspensión temporal de los trabajos o bien la

terminación anticipada de los contratos relacionados al proyecto”; como evidencia proporcionó copia del acuerdo CA/4Ord2018/02 del 27 de diciembre de 2018, en el cual el Consejo de Administración dispone dar por terminados anticipadamente los contratos de obra, servicios, arrendamientos y adquisiciones. Sin embargo, no se presentó información de las acciones para asegurar el establecimiento de los mecanismos para potenciar y orientar las capacidades de desarrollo social y urbano, en los futuros proyectos de infraestructura a su cargo.

Para el resultado núm. 10 “Proyectos de infraestructura vial del NAICM”, el GACM, en el transcurso de la auditoría y en atención a la reunión para la presentación de resultados finales y observaciones preliminares, mediante el oficio GACM/DG/DCCE/045/2019 del 22 de enero de 2019, informó que la diferencia de 2,466.3 miles de pesos de los registros en la Cuenta Pública 2017, respecto de lo consignado en las Cuentas por Liquidar Certificadas (CLC), se debe a que “la conciliación entre las CLC pagadas y la información definitiva de la Cuenta Pública no se consideraron rectificaciones o reintegros de las partidas presupuestarias; debido a que el Sistema de Administración Financiera Federal (SIAFF) reporta las afectaciones de manera individual (por una parte las CLC y por otra las rectificaciones), en tanto que el Sistema del Módulo de Adecuaciones Presupuestarias (MAP), de donde se toma la información para la Cuenta Pública, considera ambos conceptos en conjunto”. Como evidencia, se proporcionaron las cédulas de trabajo donde se detallan cada una de las CLC que tuvieron rectificaciones y los reintegros realizados, en los que se aclara la diferencia existente en los programas M001 y O001; sin embargo, persiste una diferencia de 36.8 miles de pesos en el Pp E030, asimismo, no se presentó la documentación que sustente las cifras presentadas.

Sugerencias a la Cámara de Diputados

2017-0-01100-07-1696-13-001

Para que la Cámara de Diputados, por conducto de la Comisión de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, analice la factibilidad de incorporar a la agenda legislativa la elaboración de una legislación federal en materia de uso de suelo, a fin de reglamentar la integración de los proyectos de infraestructura desarrollados en los inmuebles federales a la planificación urbana del territorio, señalados en el artículo 115, fracción V, último párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. [Resultado 2]

2017-0-01100-07-1696-13-002

Para que la Cámara de Diputados, por conducto de la Comisión Ordinaria de Puntos Constitucionales, analice la pertinencia de incluir en los artículos 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y 4 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, referentes a los mecanismos de planeación de las inversiones para lograr un beneficio social, el análisis de factibilidad urbano-regional de los proyectos de alto impacto como parte de las evaluaciones requeridas para el registro en la cartera de inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; los responsables y plazos de su

elaboración; los aspectos que debe contener, así como la metodología para su evaluación, a fin de contar, desde su planeación, con elementos para analizar las implicaciones urbano-regionales de los proyectos de inversión vigentes y futuros. [Resultado 5]

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Analizar, desde la planeación y hasta 2017, las características territoriales, la posesión legal de los terrenos y la acreditación de los derechos de vía de los proyectos de conectividad del NAICM.
2. Verificar, a 2017, el cumplimiento de los requisitos normativos y la elaboración de estudios para realizar el cambio de uso de suelo del terreno donde se edifica el NAICM.
3. Constatar, a 2017, la implementación de mecanismos de atención y solución a conflictos derivados de la construcción del NAICM.
4. Verificar, a 2017, los mecanismos de coordinación institucional utilizados en materia urbano-regional.
5. Evaluar la pertinencia y oportunidad del marco regulatorio urbano-regional vigente a 2017 en la zona de influencia del NAICM, que le permitiera planear el proyecto con una visión integrada del territorio.
6. Comprobar que el NAICM contó con mecanismos de planeación urbano-regional que contribuyan a asegurar que el desarrollo del proyecto se realice con una visión integrada del territorio.
7. Verificar la elaboración de diagnósticos para el diseño de los proyectos de vialidades de acceso al NAICM a 2017.
8. Verificar la elaboración de diagnósticos para el diseño de los proyectos de transporte metropolitano del NAICM a 2017.
9. Constatar la existencia de un plan de movilidad integral para el NAICM, así como el sustento técnico para su diseño a 2017.
10. Verificar la economía de los recursos públicos asignados al GACM para 2017, en los efectos regionales y urbanos del NAICM.

Áreas Revisadas

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

Las subsecretarías de Desarrollo Urbano y Vivienda, así como de Ordenamiento Territorial, de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

Las direcciones generales de Servicios Técnicos; de Carreteras, y Adjunta Normativa, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas

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

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: art. 89, frac. I.
2. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal: art. 41, frac. I, inciso c); X, y XVIII.
3. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: art. 66, frac. III y art. 73, frac. I.
4. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Ley General de Bienes Nacionales: art. 38.

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano: art. 8, frac. XVI; art. 72, frac. I, y art. 91.

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: art. 15; art. 17, frac. V y VI; art. 19, frac. XI, y art. 47, frac. VI.

Manual de Organización General del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México: numeral 8.7.1.1, subíndices 1 y 4.

Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018: estrategia 4.2.5.

Plan Maestro Social 2017-2018 del GACM: líneas de acción 1.4.1, 1.4.8 y 1.4.9, de la estrategia 1.4.

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.