

Secretaría de la Defensa Nacional

Control Interno y Gobernanza del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles

Auditoría Combinada de Cumplimiento y Desempeño: 2019-0-07100-21-0066-2020

66-GB

Criterios de Selección

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios establecidos por la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2019 considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF.

Objetivo

Evaluar el diseño de los elementos de control interno y gobernanza definidos por la Secretaría de la Defensa Nacional para la ejecución del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, así como para la consecución de los objetivos y metas establecidos en el mismo.

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

El alcance de la auditoría comprendió la revisión de las facultades ejecutivas y las declaratorias especiales que el Titular del Poder Ejecutivo otorgó a la SEDENA para la ejecución del proyecto del AIFA; así como el diseño de los elementos de control interno y gobernanza establecidos por el Titular de la SEDENA, la Dirección General de Ingenieros (DGI) y el Agrupamiento de Ingenieros Santa Lucía (AISL) y la supervisión del Órgano Interno de Control en la SEDENA para el desarrollo del proyecto y la consecución de sus objetivos y metas.

La auditoría se realizó de conformidad con la normativa de la fiscalización superior de la Cuenta Pública para asegurar el logro del objetivo y el alcance establecidos. En el desarrollo de esta auditoría, los datos proporcionados por el ente fiscalizado fueron suficientes, de calidad, confiables y consistentes, lo cual se expresa en la opinión de la Auditoría Superior de la Federación.

Antecedentes

En el “Análisis Costo Beneficio, Construcción del Aeropuerto Internacional de Santa Lucía” se hace referencia a que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) lleva más de 50 años oficiales de operación. Su relevancia en el sistema aeroportuario nacional se acentúa en 1964 cuando, derivado de las condiciones peligrosas en las que operaban varios aeropuertos, el Gobierno Federal determinó que debían cerrar sus operaciones. Al tenor de esta situación, en 1965 se creó el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), al cual se le asignó la responsabilidad de operar, administrar y conservar todos los aeropuertos civiles de la república (incluyendo el AICM). Sin embargo, en noviembre de 1998, como parte del programa de reestructuración de la red aeroportuaria nacional, se desincorporó el AICM de la red de ASA para conformar el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM), como un conjunto de empresas de participación estatal mayoritaria.^{1/}

Al irse diluyendo en el tiempo el proceso de privatización que motivó la desincorporación del aeropuerto, se tomó la decisión de optar por una ampliación de la terminal aérea en lugar de construir un nuevo aeropuerto. El programa de ampliación y remodelación del aeropuerto a su máxima capacidad incluía la construcción de una nueva terminal para pasajeros, instalación que permitiría incrementar la capacidad de atención del aeródromo de 24 a más de 32 millones de pasajeros nacionales e internacionales, esta situación vislumbró la necesidad de realizar ajustes a la estructura orgánica que consistieron, principalmente, en precisar y delimitar funciones, eliminar algunas duplicidades y fortalecer la Terminal 2 con un puesto de mando. En esta línea, con la finalidad de fortalecer la coordinación y la vinculación técnica y operativa entre las áreas administrativas y operacionales del aeropuerto, así como constituir enlaces de control y coordinación para el desarrollo de diversos proyectos relacionados con las obras de ampliación y la puesta en marcha de la Terminal 2 del AICM, en 2005 se tomó la decisión de establecer dos unidades administrativas, en lugar de dos plazas de puestos homólogos por norma adscritos a la Dirección General del aeropuerto, sin modificar su adscripción ni la estructura salarial, cambiando únicamente su naturaleza, transformando sus funciones de tipo administrativo y de apoyo, por responsabilidades sustantivas en el ámbito técnico, con mayor perfil y atribución a nivel corporativo, con el objeto de incrementar los niveles de calidad de los servicios proporcionados, fortaleciendo así la coordinación y logística entre las áreas técnicas y administrativas.

^{1/} Análisis Costo Beneficio Construcción del Aeropuerto Internacional de Santa Lucía, Construcción de un Aeropuerto Mixto civil/militar con categoría internacional en la Base Aérea Militar No. 1 (Santa Lucía, Méx.), su interconexión con el AICM y la reubicación de instalaciones militares, Secretaría de la Defensa Nacional, diciembre 2019.

Por su parte, de acuerdo con información de la página oficial del Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT), en 1970 el Gobierno del Estado de México comenzó la construcción del aeródromo y lo concluyó en la década de los 80. El AIT, al momento de su inauguración, sólo contaba con una pista de 3,000 metros de longitud, el edificio de la comandancia y el hangar de la Dirección de Transportes Aéreos del Gobierno del Estado de México. En 1994 se incorpora el aeropuerto a la red de ASA donde, al tenor de esta medida, se trasladaron las operaciones de aviación general del AICM al AIT. En 2005, la Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S.A. de C.V. (AMAIT) se convirtió en la figura encargada de la operación y dirección del aeropuerto. Posterior a este cambio, en 2006, comenzó la construcción de un nuevo edificio terminal. En primera instancia se atendió el servicio de la Terminal 1 del AIT para llegadas nacionales y, posteriormente, se construyó la Terminal 2 que entró en funcionamiento en marzo de 2007. Por último, en 2009 se inauguraron la tercera y la cuarta etapa de ampliación del AIT.

Dados los problemas de saturación en las pistas del AICM, en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2007-2012 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 había ocasionado la saturación en el AICM, provocando cuellos de botella en las actividades productivas nacionales, que implicaba una pérdida de competitividad frente a aeropuertos extranjeros, así como riesgos de seguridad.

El 29 de septiembre de 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. Además, dispuso lo siguiente:

“(...) para garantizar una operación segura y eficiente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Benito Juárez”, se considera el número menor de la capacidad estratégica de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo; por lo tanto, se establece que la capacidad es: 61 operaciones por hora con un máximo de 40 llegadas (...)”.

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 del proyecto.

El 29 de octubre de 2014, se constituyó el “Fideicomiso para el Desarrollo del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” (Fideicomiso 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 Secretaría de Hacienda y Crédito Pública (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, garantizando el crecimiento a largo plazo y que el desarrollo sea lógico y económicamente viable, que optimice la eficiencia operativa”.

El 26 de abril de 2019, el Secretario de Comunicaciones y Transportes emitió una nota en el portal institucional de la secretaría a su cargo, en la cual, por instrucciones del Presidente de la República, se hace del conocimiento de la ciudadanía las razones determinadas para la cancelación del proyecto del NAICM en Texcoco.

En 2018, el Presidente de la República encomendó la construcción de un nuevo aeropuerto internacional a la Secretaría de la Defensa Nacional, mediante un agrupamiento conformado por ingenieros militares, en la BAM Núm. 1 Santa Lucía, ubicada en Zumpango, Estado de México, a una distancia de 45 km. del AICM. El 17 de octubre de 2019 se dio inicio a la construcción del AIFA.

La BAM Núm. 1 Santa Lucía cuenta con un terreno de 2,331 hectáreas, destinando 1,531 hectáreas para dicho aeropuerto y el resto para la reubicación de las instalaciones del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos que actualmente se encuentran en este lugar.

La construcción del AIFA prevé dos fases:

- La primera se estima que esté en operación en 2021 atendiendo una demanda de 20 millones de pasajeros anuales, así como 350 mil toneladas al año de carga, con la ampliación de la pista existente y la construcción de dos pistas más, destinando una de éstas para uso militar, así como calles de rodaje, plataformas, torre de control, terminal de pasajeros e instalaciones para servicios complementarios y comerciales.
- La segunda, con fecha de conclusión el 21 de marzo de 2022, alcanzará una capacidad de 80 millones de pasajeros anuales y se contempla la ampliación de la terminal de pasajeros, calles de rodaje, plataformas, ampliación de la zona de carga para lograr el movimiento de 700 mil toneladas al año de carga e instalaciones de servicios complementarios y comerciales.

La SEDENA señaló que el presupuesto total previsto para la construcción del AIFA (2019-2022) es por un monto de 79,305,000.0 miles de pesos, el cual se muestra en el cuadro siguiente:

PRESUPUESTO TOTAL PREVISTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL AIFA 2019-2022

(Miles de pesos)

Descripción	Monto
Construcción de un aeropuerto mixto civil/militar con categoría internacional en la Base Aérea Militar No. 1 (Santa Lucía, Edo. de Méx.), su interconexión con el AICM y la reubicación de instalaciones militares	73,109,000.0
Obras complementarias para la adecuada operación del Aeropuerto Internacional "Felipe Ángeles"	1,350,000.0
Obra civil para instalación del equipamiento de SENEAM	360,000.0
Adquisición de predios	4,009,000.0
Estudios de ejecución	477,000.0
Total	79,305,000.0

FUENTE: Presentación Aeropuerto Internacional "General Felipe Ángeles" proporcionado por la SEDENA.

El monto por 73,109,000.0 miles de pesos, correspondió al registro del proyecto "Construcción de un Aeropuerto Mixto civil/militar con categoría internacional en la Base Aérea Militar No. 1 (Santa Lucía, Edo. de Méx.), su interconexión con el AICM y la reubicación de instalaciones militares", ante la SHCP, con la clave de cartera 19071170003. El monto señalado incrementó en enero de 2020 a 22,151,428.5 miles de pesos, al registrarse en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2020, por un monto de 95,260,428.5 miles de pesos.

Resultados**1. Gobernanza: Diseño del proyecto****Asignación del proyecto del AIFA a la SEDENA**

Con las notas informativas del 24 de julio y 8 de septiembre de 2020, la SEDENA señaló que el Presidente de la República, en ejercicio de sus facultades previstas en el artículo 89 constitucional y como jefe supremo del ejército,^{2/} le encomendó la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) e instruyó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para que le proporcionara asistencia técnica. Al respecto, se identificó que, en términos de lo establecido en la Ley Orgánica de Administración Pública Federal (LOAPF) y la Ley de Aeropuertos,^{3/} la SCT es la dependencia encargada de formular y conducir las políticas y programas en el desarrollo del transporte, la responsable de construir, administrar, operar, explotar aeródromos civiles, y de otorgar concesiones y permisos para estos fines.

^{2/} Artículo 89 fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos.

^{3/} Artículo 36, fracción IV de la Ley Orgánica de Administración Pública Federal y artículos 6, fracciones I y II y 10 de la Ley de Aeropuertos.

Derivado de lo anterior, mediante las notas informativas del 26 de febrero y 24 de julio de 2020, la SEDENA indicó que, si bien la SCT es la responsable de construir los aeródromos civiles, al ser parte integrante de la Administración Pública Federal (APF) también cuenta con facultades y atribuciones legales para materializar lo ordenado y que no se trata sólo de la construcción de un aeródromo civil en términos de la Ley de Aeropuertos,^{4/} sino de un proyecto que se encuentra bajo el marco de una obra de ingeniería militar en la Base Área Militar Núm. 1 (BAM Núm. 1), por llevarse a cabo en un predio federal catalogado como estratégico, que forma parte del patrimonio de la Nación y está sujeto al régimen de dominio público como un bien de uso común.

Además, señaló que de conformidad con el artículo 1º de la LOEyFAM, el proyecto se considera como una obra social que tiende al progreso del país, y que se trata de un proyecto de categoría mixta: civil/militar, la cual se refiere a que prestará servicios al público en general dentro de un recinto a su cargo. También, que se encuentra organizada operativamente para cumplir sus misiones, las cuales no se acotan únicamente a cuestiones bélicas, sino que también son aplicables al beneficio de la población, por lo que el proyecto está a cargo de la Dirección General de Ingenieros (DGI), la cual tiene la atribución de dirigir y ejecutar la construcción de todo tipo de trabajos de interés nacional cuando sea instruida. No obstante, la LOAPF, el Reglamento Interior de la SEDENA y la Ley de Aeropuertos, documentos en los que se establecen las funciones y responsabilidades en materia de obras, construcción, concesión y funcionamiento de aeródromos civiles, no prevén aeropuertos con categoría mixta: civil/militar, por lo que resulta indispensable evaluar la viabilidad de ampliar la regulación en esta materia, a fin de asegurar que las obras mixtas (civil/militar) cumplan tanto para su construcción como para su funcionamiento, con las especificaciones técnicas, de seguridad y de calidad que resulten aplicables y pertinentes.

Alineación del proyecto del AIFA con la planeación nacional

El artículo 17, fracción II, de la LOPySRM, establece que la planeación de obras públicas deberá ajustarse a los objetivos y prioridades del Plan Nacional de Desarrollo y de los programas sectoriales. Al respecto, con la revisión del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND), publicado en el DOF el 12 de julio de 2019, se identificó que en el Eje General "Economía", principio rector "Economía para el Bienestar", se estableció la estrategia del AIFA, en la que se previó la cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) y la construcción de un aeropuerto que se sumará a la infraestructura aeroportuaria y que dará atención a la creciente demanda de transporte aéreo. Del análisis de los documentos de planeación nacional se identificó que, en términos generales, se dispuso la construcción de un aeropuerto y su vinculación con la infraestructura aeroportuaria del centro del país.

En lo que respecta al Programa Sectorial de la Defensa Nacional (PSDN) 2020 – 2024, mediante nota informativa del 5 de marzo de 2020, la SEDENA señaló que el 29 de septiembre

^{4/} Artículo 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto regular la construcción, administración, operación y explotación de los aeródromos civiles, los cuales son parte integrante de las vías generales de comunicación.

de 2019 proporcionó el documento a la SHCP para su revisión, y que fue publicado en el DOF el 25 de junio de 2020. Se identificó que éste incluyó en el objetivo 4 "Apoyar las acciones gubernamentales en materia de Seguridad Pública, Bienestar Social y Desarrollo Económico en beneficio de la población del país", la estrategia prioritaria 4.2 "Participar en la materialización de los proyectos de infraestructura del Gobierno de México para fortalecer la economía nacional y regional", la acción puntual 4.2.1 "Desarrollar la Infraestructura para instalar el A.I.F.A. y su interconexión con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México" y la meta del bienestar 4.1 "Contribución de la SEDENA a los proyectos prioritarios del Gobierno de México" con los que se vincula el proyecto del AIFA.

Planeación del proyecto del AIFA

De conformidad con lo establecido en el artículo 26 de la LOPySRM, la ejecución de las obras públicas se puede realizar por contrato o por administración directa; al respecto, mediante nota informativa del 5 de agosto de 2020, la SEDENA comunicó que la construcción del AIFA se realiza por administración directa, que constituye una alternativa para ejecutar con sus propios recursos (humanos, maquinaria y equipo) las construcciones que se requieren como medio para atender alguna problemática que amerita la intervención del Estado vía inversión pública. Asimismo, el artículo 71, párrafo primero, del citado ordenamiento, señala que la administración directa requiere que, previo a la ejecución, el responsable de los trabajos, en este caso, la DGI designe un coordinador del proyecto y emita el acuerdo en el que se describan las actividades a realizar, los proyectos, planos, programas de ejecución, elaborar los estudios necesarios para determinar la factibilidad y viabilidad del proyecto, para integrar el proyecto en el Programa Anual de Obra Pública^{5/} (POAP).

Al respecto, se identificó que durante el ejercicio 2019 y como hecho posterior, al primer semestre de 2020, la SEDENA ejerció recursos para la construcción del aeropuerto; sin embargo, la DGI responsable de la ejecución de los trabajos no emitió el acuerdo por administración directa, toda vez que el proyecto ejecutivo conforme a lo señalado por la Secretaría está en proceso de desarrollo e integración, por lo que no se ha acreditado la descripción pormenorizada de los trabajos que se deben ejecutar, los proyectos, planos, especificaciones, programas de ejecución y suministro y el presupuesto correspondiente, lo que podría incidir de manera negativa en el desarrollo de la obra y el cumplimiento de las metas y objetivos, en incumplimiento del artículo 71, párrafo primero, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, y 24, fracción II del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

La SEDENA proporcionó a la ASF el documento denominado "Acreditamiento para la ejecución de obras por administración directa", el cual señala que se dispone del conocimiento, la profesionalización, la experiencia, la logística y el recurso humano adecuado, necesario y suficiente para ejecutar los trabajos de la obra y que con la información que

^{5/} Artículo 21, primer párrafo, de la LOPySRM, las dependencias y entidades, según las características, complejidad y magnitud de los trabajos, formularán su Programa Anual de Obras Públicas.

presenta se puede manifestar que no se requerirá de la contratación de terceros en un porcentaje mayor al 49.0% del importe total proyectado; en cuanto a la capacidad humana presenta como evidencia el currículum del Residente General de Obra (RGO) y el número de personal disponible para el proyecto que asciende a 9,074 elementos; por lo que respecta a la capacidad técnica, señala la misión, visión y organización de la DGI y que cuenta con sus propias políticas, bases y lineamientos en materia de obras públicas, además, enlistó la información de las 101 obras ejecutadas por administración directa en 2019; y para la capacidad material, proporcionó la lista de la maquinaria con la que cuenta.

Por lo que respecta a los estudios de preinversión necesarios para definir la factibilidad técnica, económica, ecológica y social del proyecto señalados en el artículo 21, fracción I de la LOPySRM, la SEDENA proporcionó el Análisis Costo Beneficio (ACB) en el que se presentan, de forma resumida, las principales conclusiones de los estudios realizados con la finalidad de determinar la factibilidad y viabilidad del proyecto.

Respecto de la factibilidad técnica, se identificaron siete estudios que incluyeron los resultados siguientes:

1. Aeronavegabilidad: que el uso combinado de los tres aeropuertos AIFA, AICM y AIT será posible, y que se requerirá de un gran rediseño del espacio aéreo para alcanzar una eficiencia aceptable dentro del Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM).
2. Levantamiento de obstáculos: se ubicaron 209 obstáculos hechos por el hombre (antenas, torres, avisos, entre otros) cercanos al aeropuerto, y 88 características del terreno que podrían afectar negativamente los procedimientos de vuelo.
3. Hidrológico: se identificó que la base militar se encuentra rodeada por una barda y diversos bordos que la protege de cualquier ingreso de agua.
4. Arqueológico: se observó la necesidad de ejecutar un proyecto de salvamento arqueológico para la recuperación de los vestigios arqueológicos y paleontológicos que pudieran existir en las áreas de la obra proyectada, formalizando un convenio de colaboración SEDENA-INAH.
5. Geofísico: se identificaron cuatro capas constituidas por roca basáltica, materiales granulares y arcilloso, así como zonas de roca fracturada y pozos con buen índice de infiltración.
6. Modelado de información: se presentó un análisis de las interferencias entre las instalaciones militares actuales y las del AIFA, las cuales se consideraron menores, por lo que la operación militar actual resultó compatible con el proyecto de inversión.
7. Geotécnico: se indicó que en la evaluación del proyecto se realizaría un análisis de riesgos, a fin de corroborar la incertidumbre en el polígono y eliminar la erraticidad en ciertas áreas.

En la revisión del Análisis de Factibilidad Económica y Viabilidad Financiera, se identificó que se concluyó que la construcción del AIFA constituye una solución eficaz a la problemática de saturación que actualmente experimenta el AICM, al estimar que el proyecto sea susceptible de generar beneficios económicos, una rentabilidad financiera competitiva y que es económicamente viable. En cuanto a los beneficios sociales, se señala que con el desarrollo del proyecto se reducirían las demoras experimentadas actualmente, se atendería un mayor porcentaje de la demanda y se incrementarían los recursos disponibles para la provisión de servicios públicos (ingresos aeroportuarios).

La SEDENA proporcionó el documento denominado Factibilidad Ambiental del AIFA, en el que se señala que los principales impactos negativos se relacionan con la emisión de contaminantes a la atmósfera, el ruido y el uso de aguas que genere la operación del proyecto, para los cuales se establecieron medidas preventivas y de mitigación, también se incluyeron los riesgos de la MIA-R relativos a incendios y explosiones derivados del suministro, almacenamiento o distribución de turbosina que, de acuerdo con el documento, no afectarían a la población o infraestructura ubicada en los límites de la propiedad, por lo que se consideró que el proyecto del nuevo aeropuerto era viable en materia ambiental; asimismo, se señalan los impactos positivos que consisten en la atención de 18 millones de pasajeros, la generación de empleos, el nivel de ingresos y la derrama económica, entre otros.

El artículo 21, fracción II, de la LOPySRM requiere que se consideren los objetivos y metas para la elaboración del PAOP; al respecto, se solicitó a la SEDENA documentar de qué forma se definieron los relacionados con el proyecto y en qué consisten. En respuesta, mediante nota informativa del 10 de julio de 2020, la SEDENA informó que el AIFA tiene como objetivo disminuir la saturación vigente del AICM, mediante la configuración del Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM); sin embargo, la ASF considera que, si bien con la construcción del aeropuerto se busca resolver el problema de la saturación, éste no se puede considerar como el objetivo del proyecto de construcción de la obra. Asimismo, la SEDENA mediante nota informativa de fecha 18 de febrero de 2020 señaló que las propuestas desarrolladas para dirigir y ejecutar el proyecto del AIFA consisten en una Residencia General de Obra, fungiendo como una oficina central con una organización que permite llevar un seguimiento puntual de los trabajos y el establecimiento de 27 frentes de trabajo con ingenieros responsables residentes de cada frente, para realizar los procedimientos de ejecución en la parte técnica, administrativa y contable.

La SEDENA proporcionó evidencia de los estudios de preinversión para determinar la factibilidad técnica, económica, ecológica y social del proyecto, así como las propuestas para dirigir y ejecutar los trabajos; sin embargo, mediante nota informativa del 11 de marzo de 2020, comunicó que, por tratarse de una obra con fines exclusivamente militares, la información se considera como reservada y no se pone a disposición, por lo que no acreditó la elaboración y la inclusión del AIFA en el PAOP, y que se consideraron objetivos y metas a corto, mediano y largo plazo, así como las unidades responsables de su ejecución, las fechas previstas de iniciación y de terminación de los trabajos; lo que representa un riesgo en su ejecución, en incumplimiento de lo previsto en el artículo 21, fracciones II y X de la LOPySRM.

Asimismo, el artículo 71, párrafo segundo, de la LOPySRM, se establece que el Órgano Interno de Control (OIC) es el responsable de verificar que se cuente con el presupuesto correspondiente y los programas de ejecución, de utilización de recursos humanos y, en su caso, de maquinaria y equipo de construcción –en términos establecidos en el Acuerdo de Administración Directa-, a fin de que se verifique que la dependencia disponga de todos los elementos para iniciar la obra; sin embargo, el OIC acreditó, mediante 3 oficios de fecha 5 de diciembre de 2019, 30 y 14 de mayo de 2020, que ha requerido que se le proporcione la información que integra la etapa de planeación, sin que la DGI la haya remitido, en incumplimiento del artículo 70, párrafo segundo, de la LOyPSM.

Asignación presupuestal

Para el ejercicio 2019, se autorizaron en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) 15,000,000.0 miles de pesos al Programa presupuestario (Pp) R026 Provisiones para la modernización y rehabilitación de la infraestructura aeroportuaria y de conectividad, de los cuales no se reportaron montos modificados o ejercidos.

Mediante nota informativa de fecha 20 de marzo de 2020, la SEDENA señaló que el 30 de marzo de 2018 presentó ante la SHCP el documento denominado “Mecanismo de Planeación de las Inversiones, en cuya revisión se identificó que no consideró al proyecto del AIFA, debido a que su construcción se anunció en diciembre de 2018; asimismo, mencionó que no aplicaron criterios de priorización para la selección del proyecto del nuevo aeropuerto, ya que la asignación de la construcción se realizó de manera directa por el Titular del Ejecutivo Federal, por lo que no se incluyó en su proceso de planeación, programación y presupuestación, en incumplimiento del artículo 34, fracción I, inciso b, de la LFPRH y en la disposición 12 de los “Lineamientos para la determinación de los requerimientos de información” que deberá contener el mecanismo de planeación de programas y proyectos de inversión, que disponen que, para la programación de los recursos destinados a proyectos de inversión, se debe contar con un mecanismo de planeación de inversiones para los tres ejercicios fiscales siguientes, en el que se identifiquen aquéllos que se encuentran en proceso de realización, así como los que se consideran susceptibles de realizar en años futuros, la evaluación costo-beneficio y el registro en la cartera que integra la SHCP; además de que para la elaboración del documento de planeación se deben establecer prioridades entre los programas y proyectos de inversión.

En cuanto al registro en la cartera de inversiones de la SHCP, la primera clave obtenida fue para realizar los estudios de preinversión que permitieran determinar la factibilidad técnica de la construcción del AIFA, la SEDENA proporcionó el oficio y el registro de autorización presupuestal con fecha 3 de marzo de 2019 por 885,571.4 miles de pesos; en diciembre de 2019 y una vez que se ingresaron las actualizaciones de la factibilidades técnica, legal, económica y ambientales establecidas en el ACB, se obtuvo el registro definitivo del proyecto.

Con motivo de la intervención de la ASF y derivado de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, mediante el oficio número S.E.I. y E.-040 del 14 de enero de 2021, la SEDENA proporcionó una nota informativa en la que señala que, previo a la realización de un proyecto, implementa un procedimiento de planeación,

generando en cada uno de los procesos la documentación necesaria que permitirá ejecutarla con la calidad que se requiere y orientada al cumplimiento de los objetivos institucionales, y que la documentación es integrada al expediente de la etapa de planeación de cada proyecto, la cual tiene su fundamento en las Políticas, Bases y Lineamientos en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas de la secretaría, y se integra previo al inicio de los trabajos e incluye toda la documentación legal y normativa aplicable de acuerdo a cada tipo de obra, misma que se verifica por su Órgano Interno de Control en cumplimiento a lo dispuesto en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, así como de su reglamento.

Si bien la SEDENA señaló que cuenta con un procedimiento de planeación previo a la ejecución de las obras que realiza, no acreditó los mecanismos para su elaboración, ni el responsable de verificar que considera los requisitos establecidos en la normativa aplicable y que incluya los objetivos, las estrategias, los plazos, los entregables, la infraestructura, los responsables de la ejecución, las actividades de coordinación, así como la definición de metas e indicadores; por lo que persiste lo observado.

2019-0-07100-21-0066-01-001 **Recomendación**

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional implemente mecanismos de control que permitan que las obras públicas que realiza, sin importar la naturaleza de su origen, ni su clasificación, cuenten con un documento de planeación que considere todos los requisitos establecidos en la normativa aplicable, a fin de que la ejecución de las obras se realice con calidad y con base en un documento integral que contenga los objetivos, las estrategias, plazos, entregables, infraestructura, los responsables de su ejecución, actividades de coordinación, así como la definición de metas e indicadores que permitan medir su cumplimiento y orientar los esfuerzos institucionales hacia la consecución de objetivos, de conformidad con los artículos 17, fracción II, 21, 70 y 71, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

2. Diseño del Sistema de Control Interno

El Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de aplicación general en materia de Control Interno (Acuerdo de Control Interno) señala que el Titular y demás servidores públicos de la Institución, deben de establecer y actualizar el Sistema de Control Interno Institucional (SCII); además de instrumentar los mecanismos, procedimientos específicos y acciones que se requieran para su implementación, para lo cual el Titular designará mediante oficio dirigido al Titular de la Secretaría de la Función Pública a un servidor público como Coordinador de Control Interno (CCI) para asistirlo en la aplicación y seguimiento de las disposiciones, el nombramiento recaerá en el Oficial Mayor o su equivalente; asimismo, el CCI designará a un enlace, para cada uno de los procesos. Al respecto se verificó lo siguiente: En relación con las designaciones, se constató que mediante oficio 18639 del 18 de diciembre de 2018, el Titular de la SEDENA designó al Oficial Mayor de la dependencia como CCI y él, a su vez, por medio del oficio 14722 del 20 de agosto de 2019,

designó al Subdirector General de Administración, como enlace del SCII y del Proceso de Administración de Riesgos Institucionales, quienes de conformidad con el Acuerdo de Control Interno auxiliarían al Secretario en la implementación del control interno, lo anterior en términos de lo establecido en el Artículo Segundo, Disposición 4, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de aplicación general en materia de Control Interno.

El Acuerdo de Control Interno establece que los responsables del SCII deben vigilar, de manera general, el diseño, implementación y operación de éste, para proporcionar una seguridad razonable en el logro de objetivos y metas, a fin de lograr la eficacia, eficiencia y economía de las operaciones, programas y proyectos. Al respecto, la SEDENA, mediante nota informativa del 9 de septiembre de 2020, señaló que el proyecto no dispone de una estructura adicional ni de un SCI independiente al institucional, debido a que se consideró que la construcción del nuevo aeropuerto es una obra habitual semejante a las que realiza la SEDENA; no obstante, se creó una unidad circunstancial, el Agrupamiento de Ingenieros de Santa Lucía (el Agrupamiento), con el propósito de dar cumplimiento al objetivo mandado por el Ejecutivo Federal y dentro de su estructura interna se previó la creación de una Mesa de Control Interno, la cual se señaló tiene como propósito lograr una seguridad razonable para el cumplimiento de los objetivos institucionales y la salvaguarda de los recursos; sin embargo, no se proporcionó evidencia de sus funciones, atribuciones, ni de su operación.

También, el Acuerdo de Control Interno establece que el responsable debe de vigilar de manera general, el diseño, implementación y operación del control interno realizado por el CCI. Con la información proporcionada por la SEDENA, se identificó la implementación de principios y elementos de control en la construcción del proyecto del AIFA; así como la existencia de algunas debilidades, las cuales se mencionan a continuación y se detallarán en los resultados posteriores.

Ambiente de Control. *Establecer y promover la integridad, los valores éticos y las normas de conducta, así como la estructura de vigilancia, desarrollar expectativas de competencia profesional y mantener la rendición de cuentas:*

- La SEDENA dispone de códigos de conducta y de ética, y una línea ética de denuncia.
- La SEDENA creó al Agrupamiento como una unidad circunstancial para la construcción del AIFA, la cual dispone de una estructura interna; sin embargo, no se establecieron las funciones y atribuciones de sus miembros en un documento que permita asignar responsabilidades.
- Para la ejecución del proyecto del AIFA integró el Agrupamiento de Ingenieros de Santa Lucía y en su estructura se consideró a la Mesa de Control Interno; sin embargo, al no existir un documento en donde se establezcan sus funciones y atribuciones de éste, no se define la forma en que promoverá la implementación, vigilancia y supervisión de los controles establecidos para el proyecto.

- Se establecieron mecanismos de control para la transparencia y la rendición de cuentas de la ejecución del proyecto del AIFA, sin embargo, presentan debilidades, ya que no permiten que la información y documentación se genere de manera confiable, relevante y con calidad.

Administración de Riesgos. *Vigilar la evaluación de los riesgos que amenazan el logro de las metas y objetivos institucionales, incluyendo el impacto potencial de los cambios significativos, la corrupción y la omisión de controles por parte de cualquier servidor público.*

- La SEDENA autorizó en 2020, la Metodología de Administración de Riesgos del Proyecto del AIFA, el Plan de Gestión y Administración de Riesgos del AIFA y los Lineamientos del Comité de Administración de Riesgos; no obstante, presentan deficiencias en cuanto a su contenido y a sus bases de operación, respectivamente y no se ha acreditado que se hayan aplicado y como resultado generado productos, así como que estén operando.

Actividades de control. *Vigilar el desarrollo y ejecución de las actividades de control.*

- La SEDENA dispone de manuales de procedimientos y de controles para realizar la obra; no obstante, no se acreditó evidencia que permitiera verificar su cumplimiento.

Información y Comunicación. *Analizar y discutir la información relativa al logro de las metas y objetivos institucionales.*

- Se identificó que cuenta con mecanismos de control diseñados para la información que comunica y recibe en relación con el proyecto del AIFA, no obstante, presentan debilidades en cuanto a su aplicación y alcance debido a que no son evaluados y no consideran lo relacionado con la construcción de aeropuerto de categoría mixta civil / militar.

Supervisión. *Examinar la naturaleza y alcance de las actividades de supervisión, así como las evaluaciones realizadas por ésta y las acciones correctivas implementadas para remediar las deficiencias identificadas.*

- La SEDENA realizó la autoevaluación del SCII y como resultado de ésta generó el Programa de Trabajo de Control Interno; no obstante, el OIC detectó áreas de oportunidad que se han presentado de manera recurrente en relación con pertinencia y suficiencia de la información que acredita la implementación de los elementos de control.

La SEDENA presentó avances en el diseño de los elementos de control SCII para el proyecto del AIFA tales como la implementación de códigos de ética y conducta, la integración del Agrupamiento para la ejecución del proyecto, el establecimiento de una Mesa de Control Interno, cuenta mecanismos de control establecidos para la rendición de cuentas, autorizó normativa específica para la administración de riesgos para el proyecto y la autoevaluación

del SCII; no obstante, con la revisión de la información y documentación proporcionada se identificó que no se definieron las atribuciones y funciones del Agrupamiento y de la Mesa de Control Interno; la información generada para la transparencia y rendición de cuentas no es confiable, relevante y de calidad, no se han aplicado ni generado productos en materia de administración de riesgos y se presentan observaciones recurrentes referentes a la autoevaluación del SCII, en términos del Artículo Segundo, Disposición 2, Norma General Primera, Ambiente de Control, Principio 2, Elemento de Control 2.08, del Acuerdo de Control Interno.

Con motivo de la intervención de la ASF y derivado de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, mediante el oficio número S.E.I. y E.-040 del 14 de enero de 2021, la SEDENA proporcionó el Plan de Gestión de Control Interno, elaborado por la Mesa de Control Interno del Agrupamiento y autorizado por el Residente General de Obra en octubre de 2020, que toma como referente el Acuerdo de Control Interno, documento que tiene como objetivo enlazar las normas propias de un sistema de control interno para la mejora continua, a fin de proporcionar la seguridad razonable sobre la consecución de los objetivos del proyecto del AIFA.

El documento consta de cinco etapas de las cuales se generará un programa de trabajo para realizar revisiones de control interno, cédulas de hallazgos de las revisiones, informes de hallazgos y seguimiento; así como la implementación de indicadores y estadísticas del cumplimiento del programa de trabajo. Asimismo, entre sus funciones principales se encuentra implementar, coordinar, supervisar y evaluar un SCII del proyecto del AIFA que permita garantizar el buen desempeño de los procesos. La SEDENA acreditó el establecimiento de un control específico para el proyecto desarrollado por el Agrupamiento para la debida observancia del Acuerdo de Control Interno, a fin de que garantice una seguridad razonable en el cumplimiento de objetivos y metas por lo que se solventa lo observado.

3. Transparencia

Con la nota informativa del 5 de agosto de 2020, la SEDENA indicó que el 1 de agosto de 2019 el Consejo de Seguridad Nacional (CSN) declaró como asunto de seguridad nacional^{6/} la construcción del AIFA, por lo que la información relacionada con el proyecto se clasificó como materia de seguridad nacional, por tratarse de una instalación de carácter estratégico, ya que desde ésta es posible llevar a cabo un despliegue operativo de combate en defensa del espacio aéreo y territorio nacional, y al mismo tiempo realizar acciones logísticas para auxiliar a la población civil; asimismo, que las actas y documentos que genere el CSN en las sesiones

^{6/} Por seguridad nacional se entienden las acciones destinadas de manera inmediata y directa a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano y se rige por los principios de legalidad, responsabilidad respeto a los derechos fundamentales de protección a la persona humana y garantías individuales y sociales, confidencialidad, lealtad, transparencia, eficiencia, coordinación y cooperación.

serán de carácter reservado y su divulgación se considera como causa de responsabilidad penal y administrativa.

Del análisis de la argumentación presentada por la SEDENA se determinó que la clasificación de la información del proyecto contraviene lo establecido en el artículo 50 de la Ley de Seguridad Nacional, ya que, si bien, la información se considera reservada, las dependencias son responsables de clasificarla conforme el artículo 98 de la LFTAIP que establece que la clasificación de la información se llevará a cabo en el momento en que:

- Se reciba una solicitud de acceso a la información;
- Se determine mediante resolución de autoridad competente, o
- Se generen versiones públicas para dar cumplimiento a las obligaciones de transparencia previstas en esta Ley.

Mediante la nota informativa de fecha 7 de septiembre de 2020, la SEDENA indicó que el Agrupamiento estableció una Subjefatura de Atención Ciudadana y una Mesa de Transparencia, con el objetivo de atender las solicitudes de acceso a la información que realizan los ciudadanos para conocer aspectos del proyecto. Al respecto, se solicitaron las resoluciones emitidas por las autoridades competentes para la clasificación de la información como reservada, en respuesta, mediante la nota informativa de fecha 6 de septiembre de 2020, la SEDENA proporcionó evidencia de 25 actas de resolución de información reservada emitidas por el Comité de Transparencias de la SEDENA.

Con la revisión de las 25 actas se identificó que la clasificación no se realizó de conformidad con lo establecido en la LGTAIP, ni en los "Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información", así como para la elaboración de versiones públicas, debido a lo siguiente:

- En los considerandos de 20 actas la SEDENA señaló "como causa superveniente que debido a que el CSN en su primera sesión del presente año declaró la construcción de un aeropuerto mixto militar/civil de capacidad internacional, en la BAM Núm. 1, Santa Lucía, Edo. de Méx., su interconexión con el AICM y reubicación de instalaciones militares, como asunto de seguridad nacional, por tanto clasificó la totalidad de la información relacionada con dicha obra con el carácter de reservado", lo anterior contraviene lo establecido en el artículo 108, párrafos segundo y tercero de la LGTAIP, que señala que en ningún caso se podrán clasificar documentos antes de que se genere la información, y que la clasificación de información reservada se realizará conforme a un análisis caso por caso, mediante la aplicación de la prueba de daño.

- En relación con la prueba de daño,^{7/} se observó que, si bien se cita todo el articulado relacionado con las excepciones que las leyes secundarias establecen para proporcionar información y documentación reservada que comprometa la seguridad o defensa nacional, no se señalaron las razones o circunstancias especiales que llevaron a concluir que el caso particular de las solicitudes se ajusta a los supuestos previstos por la norma invocada, en incumplimiento de lo establecido en el artículo 113, fracción I, de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (LGTAIP) y la Disposición Octava y Trigésimo Tercero, fracción I, de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la elaboración de versiones públicas.

Para el caso de las solicitudes de información que no están relacionadas con algún acto judicial o en auditoría, la DGI determinó que la divulgación de la información representa un riesgo real, demostrable e identificable a la seguridad nacional, como se detalla a continuación:

- **Riesgo real:** la difusión de la información puede causar un serio perjuicio a la soberanía nacional, toda vez que contiene información respecto a normas procedimientos, métodos, fuentes, especificaciones técnicas, tecnologías y equipos útiles de última generación para la seguridad nacional e interior, los cuales están diseñados para la creación de una instalación estratégica dentro de un establecimiento militar, y su divulgación posibilitaría su destrucción, inhabilitación o sabotaje de la misma.
- **Riesgo demostrable:** hacer pública la información representa una amenaza presente y tangible, pues se detallan métodos de construcción y distribución de una obra estratégica, pudiéndose vulnerar la inteligencia en materia de seguridad nacional y privilegiar el acceso a la información detallada de la obra del interés del particular la haría susceptible de posibles actos de espionaje, sabotaje y terrorismo, además de facilitar a la delincuencia organizada anular, impedir u obstaculizar las actividades que se desarrollaran en dicha instalación, mismas que no solamente serán de carácter civil, si no también militar.
- **Riesgo identificable:** hacer pública la información, representa una amenaza latente a la infraestructura crítica de una obra de utilidad para el estado mexicano, con lo que se afectaría la seguridad de instalaciones militares, cuya función específica es particularmente la de defender la integridad, la independencia y soberanía de la nación, así como la de garantizar la seguridad interior, aunado a que la obra de referencia será una instalación estratégica para el estado mexicano.

^{7/} La argumentación fundada y motivada que deben realizar los sujetos obligados tendiente a acreditar que la divulgación de información lesiona el interés jurídicamente protegido por la normativa aplicable y que el daño que puede producirse con la publicidad de la información es mayor que el interés de conocerla.

Al respecto, se identificó que la SEDENA no demostró la prueba de daño, toda vez que no acreditó la forma en que la información solicitada rebasaba el interés público y la afectación del interés jurídico; tampoco acreditó las circunstancias de modo, tiempo y lugar, debido a que no relacionó ni vinculó en los riesgos real, demostrable e identificable, la forma en que la información solicitada afectaría de manera específica la construcción y operaciones del AIFA (los riesgos se plantearon de forma general), ni precisó las razones objetivas por las que la apertura de la información originaría una afectación, tampoco se observó la parte la temporalidad o periodo en que la entrega de la información pudiera afectar las operaciones o el interés público (presente o futuro); en relación con el lugar, si bien, la información se circunscribe al proyecto del nuevo aeropuerto, no se especifica la parte del proyecto que afectaría, en incumplimiento del artículo 4° de la LGTAIP y la Disposición Trigésimo Tercera, fracciones II, III, IV y V, de los “Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información”, así como para la elaboración de versiones públicas.

Asimismo, se observó que lo anterior fue respaldado por el Comité de Transparencia con la Tesis aislada 1ª. VIII/2012 de la Suprema Corte de Justicia, en donde se señala que, si bien la CPEUM establece el acceso a la información, se crearon leyes secundarias para el desarrollo específico, a fin de que no quedara duda alguna sobre las razones de clasificación de la información y no comprometer la seguridad nacional.

Considerando lo anterior, se observó que, en 3 actas, que representan el 12.0% de los casos del Pleno del Comité de Transparencia de la SEDENA, se calificó y clasificó la información como reservada, debido a que se encontraba en un proceso judicial y que al ser divulgados afectaría el correcto desarrollo del procedimiento judicial.

En 19 actas, que representan el 76.0% de los casos, el Pleno del Comité de Transparencia de la SEDENA calificó y clasificó como "reservada la totalidad de la información relacionada con el proyecto de construcción de un aeropuerto mixto militar/civil de capacidad internacional, en la Base Área Militar Núm. 1, Santa Lucía, Edo. de Méx., su interconexión con el AICM con el AICM y reubicación de instalaciones militares", por lo que no se proporcionó la información y documentación requerida porque se consideró que vulneraba la seguridad nacional.

En un acta, que representa el 4.0% de los casos, el Pleno del Comité de Transparencia de la SEDENA calificó y clasificó como reservada la información por encontrarse en auditoría.

Asimismo, se identificaron dos casos de recursos de revocación en donde el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales instruyó dar versiones públicas de la información solicitada, no obstante, el Comité de Transparencia de la SEDENA denegó nuevamente el acceso, en incumplimiento del artículo 163 de la LFTAIP.

Del análisis de la argumentación presentada por la SEDENA, se considera que no debió clasificar la totalidad de la información relacionada el proyecto de construcción del AIFA como reservada, ya que, si bien existe información que puede vulnerar la inteligencia nacional haciéndola susceptible de posibles actos de espionaje, sabotaje, terrorismo y facilitar a la delincuencia organizada, anular, impedir u obstaculizar las actividades que se desarrollaran

en dicha instalación, no debería ser la totalidad, ya que se vulneran los principios, bases generales y procedimientos para garantizar el derecho de acceso a la información.

Además, se constató que el CSN, en conjunto con la SEDENA, emitió un acuerdo de carácter general para clasificar documentos o información como reservada; sin embargo, la secretaría no dispuso de información documental mediante la cual demostrara que para cada solicitud de información, la clasificación se estableció de manera parcial o total de acuerdo al contenido de la información del documento solicitado, ni que ésta estuviese acorde con la actualización de los supuestos definidos para la información clasificada; también, se observó que la información se clasificó antes de que se generara, sin comprobar que se realizó el análisis de caso por caso mediante la aplicación de la prueba de daño, en contravención de lo establecido en el artículo 108 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Comunicación Social

La SEDENA informó que, para garantizar el ejercicio del derecho de acceso a la información, el Agrupamiento creó la Mesa de Comunicación Social, la cual busca mantener informada a la ciudadanía y que, en coordinación con la Dirección General de Comunicación Social de la SEDENA, emite infografías y diversa información, que se hace del conocimiento del público en general empleando diversos mecanismos como los portales de Internet de acceso al público en general, a efecto de informar sobre aspectos de interés general de la obra.

Con la finalidad de verificar los hechos declarados por la SEDENA, se revisó la información publicada en las páginas de Internet^{8/} del AIFA y del Agrupamiento, en donde se identificó la publicación de fotos y videos relacionados con el nuevo aeropuerto, se determinó que forman parte de una memoria fotográfica de las obras y sus avances, y que no incluyen ninguna descripción sobre los trabajos que se exponen; asimismo, se identificó la publicación de videos en los que se presentan las acciones realizadas por la secretaría para el desarrollo del proyecto, las obras y el porcentaje de avance que representa cada una de ellas, así como el personal contratado.

La ASF determinó que los mecanismos de control establecidos por la SEDENA para la publicación de la información de los avances en la construcción del AIFA limitan verificar su oportunidad, toda vez que, aunque las publicaciones se realizan tres veces al mes sobre los avances de la obra, no existe la certeza de que su publicación esté en función de un programa para tal fin, ni garantiza que se preserve su valor y utilidad para la toma de decisiones de los usuarios; no es verificable toda vez que al informar sólo avances porcentuales, no se puede comprobar que con dicha información se esté dando cumplimiento a un programa de trabajo, además de que no es posible corroborar su veracidad, así como examinar el método por el cual fue generada; asimismo, no permite verificar que sea completa, debido a que no proporciona todos los datos, aspectos, partes o referentes necesarios respecto de las

^{8/} <https://www.gob.mx/aifa>

actividades realizadas por la SEDENA para la construcción del proyecto. También se determinó que carece de relevancia, toda vez que no permite identificar el beneficio para la sociedad o que sea útil en su totalidad para que el público comprenda las actividades que llevan a cabo, ya que ésta sólo refiere a las acciones realizadas y al tipo de obra, sin especificar, entre otros, los porcentajes en el cumplimiento de cada una de ellas, tomando como referencia las acciones programadas, y las metas establecidas, de tal forma que no se puede verificar si los avances que se reportan están en función de un programa de trabajo y que con ello se esté garantizando el cumplimiento de las metas y objetivos en los tiempos establecidos, en incumplimiento de los artículos 2, fracción VII, y 3, fracción XII, de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Con motivo de la intervención de la ASF y derivado de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares del 16 de diciembre de 2020, mediante el oficio núm. S.E.I. y E.-040. de fecha 14 de enero de 2021, la SEDENA proporcionó la información y documentación siguiente:

- Nota informativa de fecha 4 de diciembre de 2020.
- Las resoluciones emitidas por el comité de Transparencia de la SEDENA.

Del análisis de la información y documentación proporcionada, se desprende lo siguiente:

Mediante la nota informativa, la SEDENA manifestó que el 1 de agosto de 2019, el Consejo de Seguridad Nacional (CSN) declaró la construcción del AIFA como asunto de Seguridad Nacional, clasificando la información de la misma forma, por tratarse de una instalación de carácter estratégico, e informó que la fracción I del artículo 15 de la Ley de Seguridad Nacional, establece que el Secretario Técnico del Consejo de Seguridad Nacional (STCSN) tendrá, entre otras, la función de elaborar y certificar los acuerdos que se tomen en el Consejo, llevando su archivo y los instrumentos jurídicos que se generen en el mismo.

También informó que el artículo 17 de la Ley de Seguridad Nacional menciona que las reuniones del Consejo, así como las actas y documentos que se generen en las sesiones serán de carácter reservado, y su divulgación se considerará como causa de responsabilidad, conforme lo establezcan las leyes; razón por la cual la SEDENA no cuenta con copias de las actas que con motivo de la reunión del Consejo se generen.

La SEDENA también señaló que, debido a que las actas en las que se dictaminó que la construcción del AIFA son un asunto de Seguridad Nacional, vía correo institucional No. 259 del 22 septiembre de 2020, solicitó al STCSN copia del acta en la que se declaró la obra del AIFA como asunto de Seguridad Nacional, en respuesta, mediante el oficio No. STCSN/52/2020 de 13 Oct. 2020, el STCSN informó que el AIFA, sus procesos de planificación: construcción, equipamiento y operación, así como el Listado de Materiales y Servicios para Obras Militares, son asuntos estipulados como estratégicos para la Seguridad Nacional por decisión del mencionado Consejo, y que lo determinado en el oficio sirva como documento

probatorio suficiente y, en su caso, turnar cualquier petición que la Secretaría de la Defensa Nacional reciba al respecto hacia esa Secretaría Técnica, por lo que se atiende lo observado.

Con la revisión de las actas de las sesiones del Comité de Transparencia de la SEDENA, se identificó de manera general el proceso de clasificación de la información y documentación, además, de los argumentos mediante los cuales la SEDENA fundamenta el riesgo real, el riesgo demostrable y el riesgo identificable; sin embargo, no dispuso de la evidencia documental que acredite los supuestos establecidos en las actas de las sesiones del Comité de Transparencia de la SEDENA, ni que la clasificación de la información se haya realizado con base en lo dispuesto en el artículo 98 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

La SEDENA no acreditó las acciones implementadas para que en las solicitudes de información se asegure un análisis caso por caso, y que se genere la evidencia documental de que se aplicó la prueba de daño, ni las acciones emprendidas a fin de que se señalen las razones o circunstancias especiales que llevaron a concluir que se pone en riesgo la seguridad nacional o se sobrepasa el interés público, ni contó con los elementos suficientes para justificar la clasificación de la información.

La SEDENA tampoco contó con evidencia que acreditara las gestiones emprendidas para que en la atención de las solicitudes de información demuestre con la prueba de daño la forma en que la información solicitada rebasa el interés público y la afectación del interés jurídico; que acredite las circunstancias de modo, tiempo y lugar, relacione y vincule en los riesgos: real, demostrable e identificable, ni para la identificación de la forma en que la información solicitada afectarían la construcción y operaciones del AIFA, a fin de que no se planteen riesgos de manera general y se precisen las razones objetivas por las que la apertura de la información generaría una afectación, que observe la temporalidad o periodo en que la entrega de la información pudiera afectar las operaciones o el interés público (presente o futuro); en relación con el lugar.

Asimismo, la SEDENA no acreditó contar con la evidencia de las acciones emprendidas para que en la información que pública sobre los avances en la construcción del AIFA se consideren los elementos suficientes que permitan verificar su oportunidad, que garantice que se preserve su valor y utilidad para la toma de decisiones de los usuarios; que sea verificable y que permitan corroborar su veracidad, así como examinar el método por el cual fue generada; que garantice que la información es completa, a fin de que se disponga de todos los datos, aspectos, partes o referentes necesarios respecto de las actividades realizadas por la SEDENA para la creación del AIFA, a fin de que se identifique su valor y relevancia, el beneficio para la sociedad o que sea útil en su totalidad, para que el público comprenda las actividades que llevan a cabo en la construcción del aeropuerto, y que se puedan verificar que los avances que se reportan están en función de un programa de trabajo y que con ello se esté garantizando la construcción del aeropuerto en los tiempos establecidos.

Por lo antes expuesto, se determinó que persiste lo observado.

2019-0-07100-21-0066-01-002 Recomendación

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional, en el proceso de clasificación de la información, realice un análisis caso por caso, y genere la evidencia documental de que en cada caso, se aplicó la prueba del daño, y no se clasifique información y documentación antes de que ésta sea generada, conforme a lo establecido en el artículo 108, párrafos segundo y tercero, de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, y los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

2019-0-07100-21-0066-01-003 Recomendación

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional, además de citar el marco normativo relacionado con las excepciones que las leyes secundarias establecen para proporcionar información y documentación reservada que comprometa la seguridad o defensa nacional, señale las razones o circunstancias especiales que llevaron a concluir que el caso particular de las solicitudes recibidas, a fin de que, en caso de que se niegue la información solicitada, se disponga de los elementos suficientes para justificar su clasificación, o en su defecto, se elaboren versiones públicas y se garantice el derecho de acceso a la información, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 113, fracción I, de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y la Disposición Octava y Trigésimo Tercero, fracción I, de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la elaboración de versiones públicas, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

2019-0-07100-21-0066-01-004 Recomendación

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional realice las gestiones necesarias para que en la atención de las solicitudes de información demuestre con la prueba de daño, la forma en que la información solicitada rebasa el interés público y la afectación del interés jurídico; que acredite las circunstancias de modo, tiempo y lugar, relacione y vincule en los riesgos: real, demostrable e identificable, e identifique la forma en que la información solicitada afectarían la construcción y operaciones del AIFA, a fin de que no se planteen riesgos de manera general y se precisen las razones objetivas por las que la apertura de la información generaría una afectación, que observe la temporalidad o periodo en que la entrega de la información pudiera afectar las operaciones o el interés público (presente o futuro); en relación con el lugar, conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y la disposición Trigésimo Tercero, fracciones II, III, IV, V, de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como para la elaboración de versiones públicas, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

2019-0-07100-21-0066-01-005 **Recomendación**

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional realice las acciones necesarias para que en la información que pública sobre los avances en la construcción del AIFA se consideren los elementos suficientes que permitan verificar su oportunidad, que garantice que se preserve su valor y utilidad para la toma de decisiones de los usuarios; que sea verificable y que permitan corroborar su veracidad, así como examinar el método por el cual fue generada; que garantice que la información es completa, a fin de que se disponga de todos los datos, aspectos, partes o referentes necesarios respecto de las actividades realizadas por la SEDENA para la creación del AIFA, a fin de que se identifique su valor y relevancia, el beneficio para la sociedad o que sea útil en su totalidad, para que el público comprenda las actividades que llevan a cabo en la construcción del aeropuerto, y que se puedan verificar si los avances que se reportan están en función de un programa de trabajo y que con ello se esté garantizando la construcción del aeropuerto en los tiempos establecidos, de conformidad con lo establecido en los artículos artículo 2, fracción VII, y 3, fracción XII de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

4. Rendición de Cuentas

Cuenta Pública

En el PEF 2019, a la SEDENA se le asignaron recursos por 15,000,000.0 miles de pesos, mediante el Pp R026 "Provisiones para la modernización y rehabilitación de la infraestructura aeroportuaria y de conectividad", para la construcción del Aeropuerto Mixto civil/militar con capacidad Internacional en la Base Aérea Militar Núm. 1 (BAM Núm. 1) en Santa Lucía, Estado de México y su interconexión con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

De los citados montos autorizados, se indicó que se radicaron 4,304,226.5 miles de pesos en 2019 y 6,872,242.1 miles de pesos, al 31 de agosto de 2020. Al respecto, la SEDENA especificó que lo anterior se realizó con base en el "principio de flexibilidad presupuestaria", el cual está relacionado con la etapa de ejecución del presupuesto y consiste en ajustar su ejercicio a las modalidades que se vayan presentando, que no fueron programadas o que, si lo fueron, hayan variado de su forma original.

A fin de conocer la forma en que se asignaron los recursos para 2019 y comprobar que el monto indicado por SEDENA como radicado fue el reportado en la Cuenta Pública 2019, se revisaron diversos apartados de la misma, en los que se observó lo siguiente: en el apartado denominado "Gasto por Categoría Programática" se identificó que no se reportaron modificaciones al presupuesto autorizado por 15,000,000.0 miles de pesos, ni avances en su ejecución; asimismo, en el apartado "Análisis del Ejercicio de Presupuesto de Egresos de la SEDENA", se indicó que los recursos no fueron ejercidos en ese rubro, no obstante, se señala que se destinó el 2.4% a estudios de preinversión, el 33.4%, fueron ejercidos en obra civil para la construcción del "Aeropuerto Internacional de Santa Lucía" -AIFA-, el 23.0% se ejerció en adquisición de predios, y 41.2% fue una reducción líquida al presupuesto de la secretaría.

Con la revisión del "Detalle de Programas y Proyectos de Inversión" se identificó que se transfirieron 398,254.0 miles de pesos del Pp R026 al K028 "Estudios de Preinversión" para la realización de estudios para la construcción de un aeropuerto mixto civil/militar, y 4,304,226.5 miles de pesos al Pp K019 para la construcción del AIFA, como se muestra a continuación.

MONTOS APROBADOS, TRANSFERIDOS, MODIFICADOS Y EJERCIDOS PARA LA
CONSTRUCCIÓN DEL AIFA
(Miles de pesos)

Programa presupuestario	Denominación del Proyecto	Monto			% respecto del total asignado al Pp R026
		Autorizado	Modificado	Ejercido	
R026 "Provisiones para la modernización y rehabilitación de la infraestructura aeroportuaria y de conectividad"	n/a	15,000,000.0	n/d	n/d	100.0
K019 Proyectos de infraestructura gubernamental de seguridad nacional	Construcción del Aeropuerto Internacional de Santa Lucía	0.0	4,304,226.5	4,304,226.5	28.7
K028 Estudios de Preinversión	Estudios de preinversión para la construcción de un aeropuerto mixto civil/militar	0.0	398,254.0	398,254.0	2.7
Total		15,000,000.0	4,702,480.5	4,702,480.5	31.3

FUENTE: Elaborado por la ASF con información de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Cuenta de la Hacienda Pública Federal, 2019, México, 2020, Tomo III, Sector 07 Defensa Nacional, Detalle de Programas y Proyectos de Inversión.

En la comparación de la información proporcionada por la SEDENA de los recursos radicados y lo que se presenta en la Cuenta Pública, se identificó que no consideró los 398,254.0 miles de pesos destinados a estudios de preinversión, y que la generalidad en la que se presenta la información en los apartados de la Cuenta Pública no permite identificar los recursos erogados para la adquisición de predios, así como la reducción líquida por la diferencia del monto asignado señalado en el "Análisis del Ejercicio de Presupuesto de Egresos Defensa Nacional", en incumplimiento del artículo 46, fracción II, inciso b, párrafo último, de la Ley General de Contabilidad Gubernamental y los artículos 1, párrafo segundo, y 4, párrafo segundo, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Asimismo, con la revisión del "Avance en los Indicadores de los Programas Presupuestarios de la APF" se identificó que se autorizó un presupuesto por 1,330,000.0 miles de pesos al programa K019 Proyectos de infraestructura gubernamental de seguridad nacional, el cual presentó una ampliación presupuestal por 26,264,809.8 miles de pesos, para sumar un total de 27,594.809.8 millones de pesos, sin que se pueda identificar cómo se integró; dentro de

las justificaciones presentadas se especifica que dicho aumento obedece a que se atendieron las prioridades que se generaron durante el ejercicio fiscal 2019; sin embargo, la forma en la que se programaron las metas y se reporta su cumplimiento no permite identificar las actividades realizadas por la SEDENA para dar cumplimiento a los objetivos, políticas, estrategias, prioridades y metas ni el monto de los recursos ejercidos en cada una de ellas, en incumplimiento de lo establecido en el artículo 24, fracción I, y 111, párrafo tercero, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Por lo que refiere al indicador del Pp K028 “Estudios de preinversión”, relativo al proyecto “Estudios de preinversión para la construcción de un aeropuerto mixto civil/militar”, se revisó su ficha de avance en los indicadores en donde se observó que no se tuvo presupuesto original autorizado, pero presentó una ampliación por 398,254.0 miles de pesos; que la unidad responsable fue el Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas (ISSFAM); que la actividad correspondió a las prestaciones socioeconómicas en beneficio de los miembros de las Fuerzas Armadas Mexicanas; que las denominaciones y objetivos de los indicadores en sus diversos niveles (Fin, propósito, componente y actividad) estuvieron asociados a la realización de estudios de preinversión relacionados con obras para vivienda del personal militar; sin embargo, en los apartados de la Cuenta Pública se indica que el monto fue asignado a estudios de preinversión para la construcción del AIFA, por lo que no se encontró la relación entre los indicadores establecidos para el Pp y el proyecto de nuevo aeropuerto, en incumplimiento de lo establecido en el artículo 24, fracción I, y 111, párrafo tercero, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Acciones realizadas y resultados obtenidos en la ejecución del proyecto del AIFA

A fin de verificar las acciones realizadas y los resultados obtenidos en la ejecución del proyecto, se determinó revisar el Primer Informe de Gobierno 2018-2019, y el Primer Informe de Labores de la SEDENA 2018-2019, a continuación, se muestra lo identificado.

Primer Informe de Gobierno 2018-2019

En la revisión de este documento se identificó que, en 2019, el Gobierno Federal realizó una consulta libre, para la ampliación y habilitación del “Aeropuerto Mixto Civil/Militar con categoría internacional en la BAM Núm. 1 de Santa Lucía” con la comunidad indígena de San Miguel Xaltocan, Nextlalpan, Estado de México, en donde se instaló un comité de seguimiento y de verificación de los acuerdos, así como cuatro mesas temáticas de trabajo (agua, infraestructura, tierra y desarrollo), las cuales sesionaron en nueve ocasiones, se realizaron 39 peticiones y 40 acuerdos generales. En este ejercicio de participación ciudadana se contó con la asistencia de 1,015 personas y 79 representantes del Gobierno Federal.

Asimismo, para atender la estrategia Aeropuerto Internacional “Felipe Ángeles” en Santa Lucía, establecida en el PND 2019-2024, el Gobierno Federal realizó diversas acciones, entre las que destacan las siguientes:

- Estudios de Aeronavegabilidad. Se contrato a la empresa Navblue, con la finalidad de realizar Estudios de Aeronavegabilidad. Con base a lo anterior, se considera que existe la factibilidad técnica para el desarrollo aeroportuario.
- Plan maestro. Se contrató a la empresa “Aeroports de Paris Ingenierie”, para realizar el Plan Maestro. Al 30 de junio de 2019, el avance aproximado en la integración de dicho plan fue del 40.0%.
- Adquisición de predios. Se adquirieron 569.7 hectáreas de predios aledaños, lo cual corresponde al 41.3% de la superficie de amortiguamiento acústico y de seguridad, con un presupuesto de 4,009.0 millones de pesos, para tal fin.
- Dictamen de impacto ambiental. El Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) realizó los estudios para la elaboración de la manifestación de impacto ambiental y el estudio de riesgos ambientales.
- Interconexión con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Se realizaron los trabajos de ingeniería para la definición de la trayectoria de la interconexión, geotecnia y estudios de laboratorio de mecánica de suelos, con un avance de 29.2%.
- Reubicación de instalaciones militares. Se elaboraron los proyectos ejecutivos para la reubicación de instalaciones militares, contando con un avance del 47.9%, fijándose una inversión estimada en 6,275.0 millones de pesos.

Primer Informe de Labores de la SEDENA 2018-2019

La SEDENA señaló en su informe anual que el 29 de abril de 2019 inició los trabajos preliminares y estudios específicos para la construcción del AIFA, la cual fue asignada a esta dependencia por instrucciones del Presidente de México, quedando la obra a cargo de la Dirección General de Ingenieros (DGI), por medio del AISL.

También, señaló que con la construcción del AIFA se dará solución al problema de la saturación del actual AICM; ya que contará con dos pistas nuevas y la terminal de pasajeros en la BAM Núm. 1; asimismo, se indicó que la cancelación del proyecto del NAICM permitirá un ahorro estimado de 100,000,000.0 miles de pesos, y realizar 190 mil operaciones aéreas anuales, así como atender a unos 22 millones de pasajeros cada año.

Las acciones realizadas por la SEDENA para la construcción del AIFA en 2018 y 2019, se muestran a continuación.

- Estudios de Aeronavegabilidad. Se realizó la contratación de la empresa NavBlue, con la finalidad de realizar estos estudios llevándose un avance de 25.0%, estimándose que existe la factibilidad técnica para el desarrollo aeroportuario.

- Plan Maestro. Para este fin se contrató a la empresa “Aeroports de Paris Ingenierie” que, al 31 de julio de 2019, contaba con un avance aproximado del 50.0% en la integración del Plan Maestro. Se tiene previsto que la totalidad de instalaciones del nuevo aeropuerto sean construidas dentro del actual polígono de la BAM Núm. 1 de Santa Lucía.
- Adquisición de predios. En coordinación con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN), la SEDENA realiza la adquisición de 1,409.2 hectáreas de predios aledaños, a fin de incrementar las superficies de amortiguamiento acústico y de seguridad, con un avance aproximado del 43.8% en su adquisición, para ello se destinaron 4,009.0 millones de pesos.
- Dictamen de impacto ambiental. El 25 de julio de 2019, la SEMARNAT publicó la Manifestación de Impacto Ambiental, la cual contiene 16 condicionantes para el inicio de los trabajos del proyecto; por tal razón, se encuentran en proceso de elaboración 13 programas para dar cumplimiento a mencionadas condicionantes.
- Interconexión con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Se continúa con trabajos de ingeniería para la definición de la trayectoria de la interconexión, geotecnia y estudios de laboratorio de mecánica de suelos, llevando un avance del 26.0%.
- Reubicación de instalaciones militares. El agrupamiento de ingenieros se encuentra elaborando los proyectos ejecutivos correspondientes a la reubicación de instalaciones militares llevando un avance del 53.0%, requiriéndose una inversión adicional estimada en 2,159 millones de pesos.

De la comparación de ambos informes, se identificaron las diferencias siguientes: los datos reportados entre el Ejecutivo Federal y la SEDENA, en el rubro “Interconexión con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” presenta una diferencia en su avance del 3.2%, debido a que el Ejecutivo Federal reportó un avance del 29.2%, y la secretaría 26.0%, y en el rubro “Reubicación de instalaciones militares”, el Ejecutivo Federal reportó un avance del 47.9%, con una inversión estimada en 6,275 millones de pesos, mientras que la dependencia reportó un avance del 53.0%, con una inversión adicional estimada en 2,159 millones de pesos; en la adquisición de predios, el Ejecutivo Federal reportó que se adquirieron 569.66 hectáreas de predios aledaños, lo cual representa el 41.29% de la superficie de amortiguamiento acústico y de seguridad, con un presupuesto de 4,009 millones de pesos, mientras que la SEDENA reportó que en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN), la adquisición de 1,409.2 hectáreas de predios aledaños, a fin de incrementar las superficies de amortiguamiento acústico y de seguridad, lo cual representa el 43.8% de superficie para tal fin, con un presupuesto de 4,009.0 millones de pesos; asimismo, se identificaron diferencias en los avances reportados en la realización de los

estudios de Aeronavegabilidad, Plan Maestro y Dictamen de impacto ambiental, lo anterior, denota debilidades en la obtención de datos relevantes de fuentes confiables internas y externas, poniendo en duda que las fuentes de generación de información empleadas por la SEDENA para informar, sean confiables y proporcionen datos libres de errores y sesgos, en incumplimiento de la Disposición 9, Norma Cuarta-Información y Comunicación, Principio 13, Elemento de Control 13.03, del Acuerdo de Control Interno.

Programa de trabajo del proyecto del AIFA

Con la finalidad de identificar el avance del proyecto del AIFA y la rendición de cuentas respecto de los recursos para su ejecución, se le solicitó a la SEDENA el programa de trabajo y sus avances; al respecto la secretaría, mediante nota informativa de fecha 18 de febrero de 2020, indicó que éste se integra por los rubros siguientes: "la adquisición de predios como parte del amortiguamiento; los estudios de preinversión necesarios para el desarrollo del proyecto, la ejecución de la obra, (la construcción del aeropuerto, la reubicación de instalaciones militares y la interconexión con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México), y el equipamiento de SENEAM";^{9/} sin embargo, la SEDENA no acreditó disponer de dicho programa. Con la revisión de los informes de gobierno y de labores, se identificó información sobre la adquisición de predios, la ejecución de la obra y del avance de algunos de los estudios de preinversión, pero no se señaló nada relacionado al equipamiento del SENEAM; además de que no es posible verificar que las acciones reportadas formen parte de un programa o plan de trabajo, toda vez que la secretaría no comprobó disponer de este documento, en incumplimiento de lo establecido en el artículo 111, párrafo tercero, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y de la Disposición 9, Norma Cuarta-Información y Comunicación, Principio 13, Elemento de Control 13.01, del Acuerdo de Control Interno.

Con motivo de la intervención de la ASF y derivado de la reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, mediante el oficio número S.E.I. y E.-040 del 14 de enero de 2021, la SEDENA proporcionó la información y documentación siguiente:

- Nota informativa de fecha 11 de diciembre de 2020, mediante la cual señala que los 398,254.0 miles de pesos transferidos del Pp R026 al Pp K028 "Estudios de Preinversión" fueron reportados en la cuenta pública como ejercidos con cargo al proyecto de inversión No. 19071170001 "Estudios de Preinversión para la construcción de un aeropuerto mixto civil/militar de capacidad internacional en la Base Aérea Militar No. 1 (Santa Lucía, Mex.) y su interconexión con el A.I.C.M." y entregó el apartado de la Cuenta Pública "Detalle de Programas y Proyectos de Inversión" en el que se reporta el ejercicio de los recursos.

^{9/} Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) es un Órgano Desconcentrado dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, creado por acuerdo presidencial el 3 de octubre de 1978.

- Las justificaciones y el detalle de la integración de los 1,330,000.0 miles de pesos al Pp K019 “Proyectos de infraestructura gubernamental de seguridad nacional”, el cual presentó una ampliación presupuestal por 26,264,809.8 miles de pesos, para sumar un total de 27,594.809.8 millones de pesos.
- Nota informativa de fecha 11 de diciembre de 2020, mediante la cual informó que en la Cuenta Pública del ejercicio fiscal 2019, fueron reportados los 398,254.0 miles de pesos, como una ampliación al Pp K028 y fueron ejercidos con cargo al programa de inversión No. 19071170001 "Estudios de preinversión para la construcción de un aeropuerto mixto civil/militar de capacidad internacional en la Base Aérea Militar No. 1 (Santa Lucía, Méx.) y su interconexión con el A.I.C.M.", afectando la Unidad Responsable 117 "Dirección General de Ingenieros", y anexó copia del estado analítico del ejercicio del presupuesto en clasificación funcional-programática en el que se indica el reporte correspondiente.
- Nota informativa mediante la cual señaló que la información reportada en la Cuenta Pública se ajusta a las disposiciones, lineamientos y criterios emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los cuales son comunicados, mediante lineamientos generales y específicos que anualmente emite dicha secretaría y es congruente con el registro de la SEDENA.
- Nota informativa de fecha 11 de diciembre de 2020, en la que anexo una hoja denominada Programa General de Obra.

Del análisis de la información y documentación proporcionada, se desprende lo siguiente:

No obstante que la SEDENA informó que los 398,254.0 miles de pesos transferidos del Pp R026 al Pp K028 "Estudios de Preinversión" fueron reportados en la Cuenta Pública como ejercidos con cargo al proyecto de inversión No. 19071170001 “Estudios de Preinversión para la construcción de un aeropuerto mixto civil/militar de capacidad internacional en la Base Aérea Militar No. 1 (Santa Lucía, Mex.) y su interconexión con el A.I.C.M.”, y que proporcionó el apartado de la Cuenta Pública “Detalle de Programas y Proyectos de Inversión” en el que se reporta el ejercicio de los recursos, no acreditó los detalles de las reducciones líquidas señaladas en el "Análisis del Ejercicio de Presupuesto de Egresos de la SEDENA", por lo que persiste lo observado.

En lo que respecta a la integración del presupuesto por 1,330,000.0 miles de pesos, asignados al programa presupuestario K019 “Proyectos de infraestructura gubernamental de seguridad nacional”, que presentó una ampliación presupuestal por 26,264,809.8 miles de pesos, para sumar un total de 27,594.809.8 millones de pesos, la SEDENA presentó la documentación que acredita que, para el ejercicio fiscal 2020, y en relación con las prioridades de Seguridad Nacional, reubicación estratégica de la Industria, el acondicionamiento de las Instalaciones Militares y Modernización del Sistema Hospitalario, los recursos presupuestales por los 27,594,809.8 miles de pesos, se distribuyeron como se muestra a continuación:

Programa PPT	Clave Cartera	Nombre	Autorizado	Modificado	Total Ejercido
Fideicomiso		Aportaciones a fideicomiso	0.0	20,290,731.1	20,290,731.1
K019	14071170014	Construcción y Rehabilitación de Plantas de Tratamiento de Aguas Residuales	0.0	12,211.3	12,211.3
	17071120006	Transformación y Modernización de la Industria Militar	75,000.0	2,464,093.5	2,464,093.5
	17071170009	Construcción del Centro de entrenamiento Conjunto de Operaciones de Paz de México	280,000.0	253,470.4	253,470.4
	18071170001	Reforzamiento del Sistema Hospitalario	0.0	163,612.9	163,612.9
	18071170002	Construcción de tres edificios de doce niveles para alojar a las Direcciones de las Armas y los Servicios.	300,000.0	11,288.3	11,288.3
	19071170002	Construcción de una alberca para el adiestramiento del personal de la 3/a BGDA. POL. ,IL. (EL SAUZ, SN)	0.0	23,928.0	23,928.0
	19071170003	Construcción de un Aeropuerto Mixto Civil/Militar con categoría Internacional en la Base Aérea Militar No. 1 Interconexión con el A.I.C.M y la reubicación de las Instalaciones militares.	0.0	4,304,226.5	4,304,226.5
	19071170005	Construcción del equipamiento de un pozo profundo en el 15/o R.CM. (COMITÁN, CHIS)	0.0	7,469.5	7,469.5
	19071170007	Construcción Acceso Principal puerta 8 campo militar No. 1-A CD. MEX.	0.0	4,352.6	4,352.6
	19071170008	Remodelación de tres edificios en el Campo Militar No. 1-J predio Reforma CD. MEX.	0.0	49,020.2	49,020.2
	10071170009	Equipamiento del pozo batallón la Rínglera, Jal.	0.0	5,228.5	5,228.5
	19071170010	Mantenimiento del Hangar "A" del EDN 201 en la B.A.M No. 4 (Cozumel, Q. Roo)	0.0	1,242.6	1,242.6
19071170011	Rehabilitación de las Losas de la Lavandería, Alojamiento del 1/er, y 2/o escuadrones del 5/o regimiento de caballería motorizado y E.M.C.M (MAZAQUIÁHUAC, TLAX)	0.0	3,934.3	3,934.3	
TOTAL			1,330,000.0	27,594,909.8	27,594,909.8

FUENTE: Información proporcionada por la SEDENA mediante el oficio núm. S.E.I. y E.-040. de fecha 14 de enero de 2021.

Por lo antes expuesto, la ASF considera que, en cuanto a la integración del presupuesto, se solventa lo observado.

La SEDENA no presentó las justificaciones que acreditaran las razones por las que en el indicador del Pp K028 “Estudios de preinversión”, relativo al proyecto “Estudios de preinversión para la construcción de un aeropuerto mixto civil/militar”, se autorizó una ampliación por 398,254.0 miles de pesos, por concepto de prestaciones socioeconómicas en beneficio de los miembros de las Fuerzas Armadas Mexicanas, lo cual no se corresponde con lo señalado en los indicadores en sus diversos niveles (Fin, Propósito, Componente y Actividad), los cuales estuvieron asociados a la realización de estudios de preinversión relacionados con obras para vivienda del personal militar, y que en los apartados de la Cuenta Pública dicho monto fue asignado a estudios de preinversión para la construcción del AIFA, por lo que persiste lo observado.

También se identificó que aunque la SEDENA señaló que la información reportada en la Cuenta Pública se apega a las disposiciones, lineamientos y criterios emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los cuales son comunicados, mediante lineamientos generales y específicos que anualmente emite dicha secretaría y es congruente con el registro de la SEDENA, no presentó evidencia de las acciones realizadas para que la información reportada en la Cuenta Pública y la proporcionada a los órganos fiscalizadores sean consistentes, a fin de contar con información y documentación confiable, relevantes y de calidad para que la ciudadanía conozca cómo se utilizan los recursos y saber cómo se está realizando la obra, por lo que persiste lo observado.

La SEDENA proporcionó una hoja denominada programa General de Obra, pero no presentó la documentación que acredite las gestiones realizadas para su integración, además de que en dicho documento no se identifican las actividades que se deberán realizar para dar cumplimiento a los objetivos, políticas, estrategias, prioridades y metas con base en indicadores de desempeño, contenidos en los programas que se derivan del Plan Nacional de Desarrollo, por lo que persiste lo observado.

2019-0-07100-21-0066-01-006 **Recomendación**

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional realice las acciones necesarias y justifique las razones por las que en la Cuenta Pública no reportó 398,254.0 miles de pesos destinados a estudios de preinversión, y presente los detalles de las reducciones líquidas señaladas en el Análisis del Ejercicio de Presupuesto de Egresos de la SEDENA, de conformidad con lo establecido en el artículo 46, fracción II, inciso b, párrafo último, de la Ley General de Contabilidad Gubernamental y los artículos 1, párrafo segundo, y 4, párrafo segundo, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

2019-0-07100-21-0066-01-007 Recomendación

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional realice las acciones necesarias y justifique las razones por las que en el indicador del Pp K028 Estudios de preinversión, relativo al proyecto Estudios de preinversión para la construcción de un aeropuerto mixto civil/militar, se autorizó una ampliación por 398,254.0 miles de pesos; por concepto de prestaciones socioeconómicas en beneficio de los miembros de las Fuerzas Armadas Mexicanas; en las que las denominaciones y objetivos de los indicadores en sus diversos niveles (Fin, propósito, componente y actividad) estuvieron asociados a la realización de estudios de preinversión relacionados con obras para vivienda del personal militar, y que los apartados de la Cuenta Pública dicho monto fue asignado a estudios de preinversión para la construcción del AIFA, sin que exista una relación entre los indicadores establecidos para el Pp y el Proyecto de AIFA, de conformidad con lo establecido en el artículo 24, fracción I, y 111, párrafo tercero, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

2019-0-07100-21-0066-01-008 Recomendación

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional realice las acciones necesarias para que la información reportada en la Cuenta Pública, en el Informe de labores de la SEDENA y el Informe del Ejecutivo Federal de 2019 sean consistentes, a fin de contar con información y documentación confiable, relevantes y de calidad para que la ciudadanía conozca cómo se utilizan los recursos y saber cómo se está realizando la obra, en cumplimiento de la Disposición 9, Norma Cuarta-Información y Comunicación, Principio 13, Elemento de Control 13.03 del Acuerdo de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

2019-0-07100-21-0066-01-009 Recomendación

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional realice las acciones que garanticen que en lo subsecuente, se disponga de un programa de trabajo para la construcción de AIFA e implemente las acciones necesarias, a fin de contar con mecanismos para verificar que las actividades reportadas forman parte de un programa o plan de trabajo, de conformidad con lo establecido en el artículo 111, párrafo tercero, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y de la Disposición 9, Norma Cuarta-Información y Comunicación, Principio 13, Elemento de Control 13.01 del Acuerdo de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

5. Estructura orgánica

Mediante el oficio núm. S/HYE/822/2659 de fecha 26 de enero de 2019, la SEDENA especificó que la integración de la estructura para la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles se realizó de conformidad con lo establecido en el Manual de Operaciones Militares, Edición 2017, editado por el Estado Mayor de la Defensa Nacional (E.M.D.N), en el que se especifica que esta estructura es un organismo circunstancial conformado por diferente

personal de arma y servicio del Ejército y Fuerza Aérea Mexicana., que se crean y funcionan en cada caso para una finalidad determinada, dejando de existir en cuanto está ha sido lograda.

Mediante nota informativa de fecha 26 de febrero de 2020, la SEDENA especificó que dispone de un Cuerpo de Ingenieros, con formación profesional impartida en la Escuela Militar de Ingenieros, plantel militar de educación superior integrante del Sistema Educativo Militar, la cual cumple con toda la currícula de una carrera de ingeniería exigida por la Secretaría de Educación Pública, quien mediante la Dirección General de Profesiones les otorga una cedula profesional que los faculta para el ejercicio de su profesión.

En el análisis y comparación de la información proporcionada por la SEDENA, respecto de la estructura del Agrupamiento, se identificaron las siguientes inconsistencias:

En el “Estudio para la integración del Agrupamiento de Ingenieros Santa Lucía” del 28 de diciembre de 2018, se presentan las necesidades de personal, maquinaria, armamento, y vehículos que se requerían para conformar dicho agrupamiento, para la materialización del proyecto construcción del AIFA, para la estructura que realizará las operaciones, se tienen considerados 69 ingenieros para su integración; los cuales estarán distribuidos en 8 frentes de trabajo, y 18 elementos con otras especialidades.

En la presentación denominada “Integración Agrupamiento de Ingenieros Santa Lucía”, expuesta en la reunión de trabajo realizada el 11 de enero de 2019, se plantea la necesidad de integrar una estructura con 62 ingenieros, distribuidos en 8 frentes de trabajo, y 360 elementos técnicos y de especialidades.

No obstante, por medio de la nota informativa de fecha 9 de septiembre del 2020, la SEDENA precisó que la estructura creada para la ejecución del proyecto de construcción del AIFA, denominado “Agrupamiento de Ingenieros Santa Lucía”, fue integrada por 98 ingenieros y con personal del Cuerpo de Ingenieros de la SEDENA y se autorizó mediante el mensaje C.E.I. núm. 16129 de fecha 22 de enero de 2019, y que para su mejor organización se autorizó una estructura interna y conforme a lo establecido en el artículo 34, fracción VI, de la Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, el mando operativo recayó en el Ingeniero Residente Director de la Obra Tipo Uno.

Además de las inconsistencias antes mencionadas, se constató que no se definieron atribuciones, funciones y responsabilidades, ni los mecanismos para delegar autoridad, para alcanzar las metas y objetivos institucionales, preservar la integridad y rendir cuentas de los resultados alcanzados, por lo que todos los militares que integran el agrupamiento actúan bajo las órdenes e instrucciones proporcionadas por el Ingeniero Residente de la Obra Tipo Uno y los Ingenieros Residentes designados para cada frente de obra del proyecto del AIFA. Las atribuciones del Ingeniero Residente de Obra se enlistan a continuación:

- Supervisar, vigilar, controlar y revisar la ejecución de los trabajos.
- Tomar las decisiones técnicas correspondiente y necesarias para la correcta ejecución de los trabajos.
- Vigilar previo al inicio de los trabajos, que se cumplan con las condiciones previas de los artículos 19 y 20 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.
- Dar apertura a la bitácora en términos de lo previsto el artículo 261 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, así como por medio de ello, emitir las instrucciones pertinentes y recibir las solicitudes que se formulen en esta bitácora se llevará por medios convencionales, y quedará bajo su resguardo.
- Vigilar y controlar el desarrollo de los trabajos, en sus aspectos de calidad, costo, tiempo y apego a los programas de ejecución de los trabajos, de acuerdo con los avances y recursos asignados.
- Cuando el proyecto requiera de cambios estructurales, arquitectónicos, funcionales, de procesos entre otros, deberá recabar por escrito las instrucciones o autorizaciones de la Dirección General Ingenieros.
- Revisar, controlar y comprobar que materiales, mano de obra, la maquinaria y equipos sean de la calidad.
- Elaborar quincenalmente las estimaciones y números generadores de los trabajos realizados.
- Solicitar y, en su caso, tramitar ante la Sección de Construcciones de la Dirección General de Ingenieros los Cambios de Renglón necesarios.

En el oficio, también se especifica que el Ingeniero Residente de Obra deberá establecer los procedimientos y controles necesarios para llevar una adecuada administración de los recursos asignados para la obra militar a su cargo, con el fin de que ésta concluya conforme al proyecto autorizado, con los recursos correspondientes al presupuesto de la obra militar y dentro del tiempo programado, deberá elaborar para ello el programa de obra militar mediante la técnica de la ruta crítica, donde se incluyan todas las actividades en un diagrama de conformidad con el flujo financiero esperado, cuya información será dada a través de la Sección de Planeación de esa Dirección General. Así como la hoja electrónica para el seguimiento de las responsabilidades del Ingeniero Residente durante la ejecución de los trabajos.

Con motivo de la intervención de la ASF y derivado de la reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, mediante el oficio número S.E.I. y E.-040 del

14 de enero de 2021, la SEDENA proporcionó una nota informativa de fecha 10 de diciembre de 2020, y anexó el oficio AISL -423 del 25 de marzo de 2019, en los cuales señaló que el Jefe de la Oficina de Administración del Proyecto, como coordinador y administrador de las mesas de trabajo, dentro de sus responsabilidades y competencias, coordina la elaboración del Manual de Organización y Funcionamiento del Agrupamiento de Ingenieros Santa Lucía, el cual permitirá la observancia del aseguramiento al cumplimiento de objetivos y metas de la construcción del Aeropuerto.

Asimismo, la SEDENA informó que, con respecto a los mecanismos de control que garanticen la conclusión de la estructura encargada de la construcción del aeropuerto, la Mesa de Control Interno, dentro de sus facultades, aplicará lo conducente que permita evaluar y vigilar el desempeño de la Estructura Organizacional del Agrupamiento de Ingenieros Santa Lucía, a fin de asegurar el alcance de sus objetivos de manera eficiente, eficaz y económica.

De la revisión de la información proporcionada, se desprende que, no obstante que la SEDENA informó que en 2019 designó a un responsable de Oficina de Administración de Proyectos, el cual a su vez será el Coordinador y Administrador de las mesas de trabajo para la elaboración del Manual de Organización y Funcionamiento del Agrupamiento de Ingenieros Santa Lucía y mediante el cual se garantizará la observancia del aseguramiento al cumplimiento de objetivos y metas de la construcción del AIFA, no proporcionó la documentación que acredite las gestiones realizadas para su elaboración, ni informó de los avances alcanzados desde la designación del Coordinador y Administrador de las mesas de trabajo el 29 de marzo de 2019, y hasta el 31 de diciembre de 2020.

Asimismo, si bien la SEDENA informó que, con respecto a los mecanismos de control que garanticen la conclusión de la estructura encargada de la construcción del aeropuerto, la Mesa de Control Interno, dentro de sus facultades, aplicará lo conducente que permita evaluar y vigilar el desempeño de la Estructura Organizacional del Agrupamiento de Ingenieros Santa Lucía a fin de asegurar el alcance de sus objetivos de manera eficiente, eficaz y económica, no proporcionó evidencia de las gestiones realizadas.

Por lo antes expuesto, la ASF determinó que persiste lo observado.

2019-0-07100-21-0066-01-010 **Recomendación**

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional implemente mecanismos de control que garanticen la conclusión de la estructura encargada de la construcción AIFA y se deleguen funciones y autoridad, a fin de contar con una estructura organizacional que permita que la institución alcance sus objetivos de manera eficiente, eficaz y económica, en cumplimiento de lo establecido en el Artículo Segundo, Disposición 9, Norma General Primera, Ambiente de Control, Principio 3, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

6. Administración de Riesgos

Proceso de Administración de Riesgos Institucional 2019

La SEDENA proporcionó la “Metodología de Administración de Riesgos Institucionales de la S.D.N.” (Metodología de la SEDENA), como resultado de su análisis se identificó que, en el Capítulo Único, Segunda Sección, “Inicio de los trabajos del proceso de administración de riesgos institucionales”, y Tercera Sección, “Aplicación de las Herramientas de la Metodología de Administración de Riesgos institucionales”, se señalan las etapas y disposiciones siguientes:

DISPOSICIONES NORMATIVAS DE LA METODOLOGÍA DE ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS INSTITUCIONALES DE LA SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL.

Etapas	Disposición
Inicio de los Trabajos del Proceso de Administración de Riesgos institucionales.	La Coordinadora o el Coordinador de Control interno institucional llevará a cabo una reunión de trabajo con las o los Titulares de las Unidades Administrativas pertenecientes a la S.D.N., en la cual participarán, el Enlace de Administración de Riesgos Institucionales y la o el Titular del Órgano Interno de Control en la S.D.N.
	<p>Numeral 10.- Responsabilidades y funciones.</p> <p>El Control Interno es responsabilidad del Titular de la institución, quien lo implementa con apoyo de la administración (mandos superiores y medios) y del resto de los servidores públicos, quienes deberán cumplir con las siguientes funciones.</p> <p>Fracción II. Del Titular y la Administración de la Institución.</p> <p>g) El Titular instruirá y supervisará que las Unidades Administrativas, el Coordinador de Control Interno y el Enlace de Administración de Riesgos inicien y concluyan el proceso de Administración de Riesgos institucionales y acordará con el Coordinador de Control Interno la Metodología de Administración de Riesgos.</p> <p>Fracción III. Del Coordinador de Control Interno:</p> <p>Acordar con el Titular de la Institución la Metodología de Administración de Riesgos, los objetivos Institucionales a los que se deberá alinear el proceso y los riesgos Institucionales que fueron identificados, incluyendo los de corrupción, en su caso; así como comunicar los resultados a las Unidades Administrativas de la Institución, por conducto del Enlace de Administración de Riesgos en forma previa al inicio del proceso de Administración de Riesgos.</p>
Aplicación de las Herramientas de la Metodología de Administración de Riesgos institucionales.	<p>La Metodología de Administración de Riesgos de esta Secretaría de Despacho, se integra con diversas herramientas, misma que se llevará a cabo mediante la materialización de las actividades relacionadas con las etapas siguientes.</p> <p>I. Comunicación y consulta.</p> <p>II. Contexto.</p> <p>B. Se describen las situaciones intrínsecas a la institución y/o el Organismo relacionadas con su estructura, atribuciones, procesos, objetivos y estrategias, recursos humanos, materiales y financieros, así como su capacidad tecnológica, bajo las cuales se pueden identificar sus Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (F.O.D.A.) para responder a los riesgos que sean identificados.</p> <p>III. Evaluación de Riesgos.</p> <p>IV. Evaluación de controles.</p> <p>V. Evaluación de riesgos respecto a controles.</p> <p>VI. Mapa de riesgos institucionales.</p> <p>VII. Definición de estrategias y acciones de control para la administración de los riesgos.</p> <p>VIII. Situación final de la administración de los riesgos.</p>

Etapas	Disposición
Anexos	<p>A. Diagnóstico Organizacional. Proceso sistematizado (anualizado) que tiene como finalidad la identificación de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas en cada una de las Unidades Administrativas de la S.D.N., que pudieran impedir el cumplimiento de las metas y objetivos de la Institución.</p> <p>B. Procedimiento sistemático del proceso de administración de riesgos. Herramienta que contiene un conjunto de pasos para dar valores estandarizados a los controles existentes y a las acciones para administrar el riesgo; asimismo, homologar parámetros para los factores relacionados con la probabilidad de ocurrencia y el grado de impacto.</p> <p>C. Matriz de Riesgos Institucionales. Herramienta que contiene un conjunto de pasos para dar valores estandarizados a los controles existentes y a las acciones para administrar el riesgo; asimismo, homologar parámetros para los factores relacionados con la probabilidad de ocurrencia y el grado de impacto.</p> <p>D. Mapa de Riesgos Institucionales. Herramienta que permite representar gráficamente uno o más riesgos y vincula la Probabilidad de Ocurrencia y su Impacto en forma clara y objetiva.</p> <p>E. Programa de Trabajo de Administración de Riesgos (P.T.A.R.). Herramienta que contiene las estrategias que constituirán las opciones para administrar los riesgos, basadas en su valoración respecto a controles, lo que permitirá determinar las acciones de control a implementar por cada factor de riesgo.</p> <p>F. Reporte de Avance Trimestral del P.T.A.R. Herramienta que tiene como finalidad informar trimestralmente el cumplimiento de las acciones comprometidas en el P.T.A.R.</p> <p>G. Reporte Anual del Comportamiento de Riesgos. Herramienta que refleja el comportamiento de los riesgos administrados en el ejercicio fiscal que se trate y el inmediato anterior, con relación al cumplimiento de las acciones implementadas para evitar o minimizar el impacto del riesgo.</p>

De la revisión de la Metodología de la SEDENA se identificó que cuenta con la aprobación del Titular y que toma como referente lo establecido en el Acuerdo de Control Interno. Asimismo, la secretaría señaló que, con base en ésta, inició el proceso de administración de riesgos del ejercicio 2019; para ello integró un grupo de trabajo en el que se identificó la participación del Titular del Órgano Interno de Control, el Coordinador de Control Interno (CCI) y el Enlace de Administración de Riesgos, con la finalidad de definir la Matriz Administración de Riesgos Institucional (MARI), el Mapa y el Programa de Trabajo de Administración de Riesgos (PTAR); lo anterior mediante un cronograma de actividades aprobado por el Alto Mando y el CCI, en el que establecieron etapas, fechas, plazos, responsables, entregables y productos a generar, en términos de lo establecido en las Disposiciones 22 y 23, primer párrafo, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

Adicionalmente, se observó que, como resultado de la aplicación de las herramientas y del proceso sistemático para la administración de riesgos establecidos en la Metodología de la SEDENA, se elaboró la MARI, la cual contiene las actividades relacionadas con las etapas siguientes:

- I. Comunicación y consulta.
- II. Evaluación de riesgos.
- III. Evaluación de controles.
- IV. Evaluación de riesgos respecto a controles.
- V. Mapa de riesgos.
- VI. Definición de estrategias y acciones de control para la administración de los riesgos.

La MARI se integró por 98 riesgos (21 estratégicos, 61 directivos y 16 operativos), de los cuales 2 se identificaron por la DGI, uno de ellos relacionado con la realización de obra de infraestructura para el desarrollo del país, el cual se define como: obras ejecutadas con pretensión del servidor público de obtener beneficios adicionales a las contraprestaciones, que está asociado a un posible acto de corrupción (compra de materiales de mala calidad o una insuficiente supervisión); sin embargo, no incluyó los posibles riesgos relacionados con el proceso de ejecución de una obra por administración directa. Respecto de la valoración de los riesgos se observó que éstos se graficaron en el mapa de riesgos y se ubicaron como sigue:

- Cuadrante I: 32 riesgos de atención inmediata.
- Cuadrante II: 7 riesgos de atención periódica o significativos.
- Cuadrante III: 49 riesgos controlados.
- Cuadrante IV: 10 riesgos de seguimiento.

Asimismo, la SEDENA proporcionó el PTAR 2019, en el que incluyó 333 acciones comprometidas para administrar los riesgos (51 para los estratégicos, 205 para los directivos y 77 para los operativos), las fechas de inicio y término previstas para el desarrollo de las acciones de control registradas y los medios de verificación, lo que le permitió el seguimiento de las estrategias de control para minimizar la materialización de los riesgos. Con respecto de los reportes de avances trimestral del PTAR se identificó que, al cuarto trimestre de 2019, se informó del cumplimiento de las 333 acciones de control comprometidas. Con respecto del riesgo identificado por la DGI relacionado con obra de infraestructura, se establecieron 5 controles preventivos, los cuales están documentados, formalizados, se determinaron suficientes y forman parte de los riesgos de atención inmediata; se observó que la DGI no incluyó riesgos adicionales a los establecidos en 2019 relacionados de manera específica y directa con el proyecto del AIFA.

Si bien, el proceso de administración de riesgos se realizó conforme a la Metodología de la SEDENA, se identificaron debilidades en cuanto a su aplicación, debido a que el CCI no determinó que el proyecto del AIFA, por su relevancia, se incluyera en el proceso de

administración de riesgos institucional; asimismo, la DGI no incluyó en su diagnóstico organizacional anual las problemáticas asociadas al proyecto que pudieran afectar el logro de sus objetivos, en incumplimiento del numeral 10, fracciones II, inciso g, y III, inciso e, y de la tercera sección, fracción II, inciso b, de la Metodología de Administración de Riesgos de la S.D.N.

Proceso de Administración de Riesgos del Proyecto del AIFA

Mediante la nota informativa del 9 de septiembre de 2020, la SEDENA señaló que, de acuerdo con sus atribuciones,^{10/} conformó el AISL, el cual dentro de su estructura cuenta con la Mesa de Administración de Riesgos, cuyo objetivo es el de identificar y dar seguimiento de los riesgos que puedan afectar el cumplimiento de los objetivos del proyecto del AIFA. Al respecto, proporcionó evidencia de la autorización del Plan de Gestión de Administración de Riesgos del Proyecto del AIFA (PGAR), de una Metodología de Administración de Riesgos del Proyecto del AIFA y de la elaboración de los lineamientos del Comité de Administración de Riesgos del Proyecto del AIFA (CAR), los cuales se describen a continuación.

Metodología de Administración de Riesgos del Proyecto del AIFA

El Agrupamiento, por medio de la Mesa de Administración Riesgos, en octubre de 2019 elaboró la Metodología de Administración de Riesgos del Proyecto del AIFA, la cual fue autorizada por el Residente General de Obra (RGO) y el Jefe del Estado Mayor de la SEDENA en marzo de 2020. En su revisión se identificó que, si bien, considera algunos de los aspectos establecidos en el Acuerdo de Control Interno como es la evaluación y elaboración del mapa de riesgos, no incluye todas las actividades señaladas en las etapas.^{11/} Los aspectos que no se incluyen se muestran a continuación:

Comunicación y consulta: No requiere que se definan las bases y criterios a considerar para la identificación de las causas y efectos de los riesgos, así como las acciones de control que se adopten para su tratamiento y la conformación de un grupo de trabajo en el que participen todos los frentes del proyecto; a fin de asegurar que cada unidad que interviene en el desarrollo del proyecto cuente con objetivos claros, alcanzables y alineados a los del proyecto del AIFA.

Contexto: No prevé la descripción del entorno social del proyecto, ni de los factores internos y externos que pudieran generar acciones corruptas, fraudes, abuso, desperdicio y otras faltas a la integridad.

Evaluación de riesgos: No considera la identificación del nivel de exposición del riesgo en caso de materialización, ni de una clasificación, y señala que la causa, el efecto y los

^{10/} El artículo 28, fracciones V, XXVIII y XXXVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de la Defensa Nacional.

^{11/} I. Comunicación y consulta, II. Contexto, III Evaluación de riesgos, IV. Evaluación de los controles, V. Evaluación de riesgos respecto a controles, VI. Mapa de riesgos y VII. Definición de estrategias y acciones de control para responder a los riesgos.

factores de manera conjunta conforman o dan lugar a un riesgo, por lo que no permite valorar el impacto y la probabilidad que representa la materialización de los riesgos identificados, así como priorizar en términos de mayor a menor impacto y frecuencia para definir las acciones a emprender en el corto y mediano plazos.

Evaluación de controles: No establece que se deba comprobar la existencia o no de controles para cada uno de los factores de riesgo, a fin de determinar el tipo de control e identificar la suficiencia y deficiencia de estos.

Evaluación de riesgos respecto a controles: No tiene previsto llevar a cabo la confronta de los resultados de la evaluación de riesgos y de controles, para definir la valoración final del impacto y probabilidad de ocurrencia del riesgo.

Definición de estrategias y acciones de control para responder a los riesgos: Si bien describe las estrategias para minimizar los riesgos, no establece que se deban definir acciones de control para administrar los riesgos y que éstas se incorporen en un el Programa de Trabajo de Administración de Riesgos.

La Metodología de Administración de Riesgos del Proyecto del AIFA establece que para integrar la Matriz de Administración de Riesgos se requiere la elaboración de una cédula de riesgos, en la que se integre la descripción, clasificación, la valoración final del grado de impacto y la probabilidad de ocurrencia del riesgo; sin embargo, al no prever todas la etapas establecidas en el Acuerdo de Control Interno no se muestrea la alineación del riesgo con los objetivos y metas del proyecto, el nivel de decisión, los factores con su clasificación y tipo, los posibles efectos, la valoración inicial del grado de impacto y la probabilidad de ocurrencia, los controles para cada factor de riesgo y su evaluación, los cuadrantes en los que se ubica en referencia con el mapa, la estrategia para administrar el riesgo, así como la descripción de las acciones, situación que denota deficiencias en su integración, en términos de la Disposición 23 del Acuerdo de Control Interno.

En cuanto a la aplicación de la Metodología de Administración de Riesgos del Proyecto del AIFA, se solicitó a la SEDENA la evidencia de los riesgos identificados y de las actividades realizadas por los frentes y mesas de trabajo para su cumplimiento, a lo cual señaló que se ha consolidado la base de datos para la administración y gestión de los riesgos en una matriz y mapa; sin embargo, no acreditó su evidencia.

Plan de Gestión de Administración de Riesgos del Proyecto del AIFA

El agrupamiento proporcionó el PGAR del AIFA, elaborado por la Mesa de Administración de Riesgos y autorizado por el RGO y el Jefe del Estado Mayor de la SEDENA en febrero de 2020, cuyo propósito es identificar y medir el grado de impacto y probabilidad de ocurrencia de los riesgos dentro de un área, operación, función, programa o proceso específico que afecte el proyecto; establece la elaboración del mapa que permitirá visualizar cada uno de los riesgos en relación con otros, valorar su impacto y planear la revisión de los controles internos para asegurar su efectividad y, en su caso, recomendar su fortalecimiento para mitigar los riesgos.

En la revisión del documento se verificó que define las mismas etapas de la Metodología del Proyecto del AIFA, y adiciona las siguientes:

Monitoreo: En esta etapa se define a la Mesa de Administración de Riesgos como la responsable de revisar permanentemente el Mapa de Riesgos y en su caso, ajustarlo, así como la gestión de los riesgos y la efectividad de los controles; sin embargo, no establece cómo se llevará a cabo la revisión de los controles, su periodicidad, los plazos y los entregables.

Seguimiento: La Unidad de Seguimiento y Control de la Mesa de Administración de Riesgos es la responsable de esta etapa, en la cual se prevé la elaboración de un dictamen o informe, sus plazos y periodos, pero no se indica cuáles serán los insumos para su elaboración, los aspectos mínimos que debieran contener, a quién será dirigido y si, en su caso, se dará vista al CAR o al OIC en la SEDENA; asimismo, cómo se deberán documentar las evidencias de la revisión para determinar la eficacia y eficiencia de los controles.

Asimismo, el PGAR del AIFA señala que será la fuente que emita la información para el Programa General de Trabajo, en el cual se establecerán las actividades de control y revisión; no obstante, no se especifica en qué consiste el documento, su objetivo, contenido, su periodicidad y fechas de presentación, entre otros.

Si bien, el PGAR del AIFA se concibió como una herramienta para la realizar la evaluación de los riesgos respecto de los controles, la definición de estrategias y de acciones de control para responder a los riesgos no establece cómo se realizará la evaluación de la eficiencia y eficacia de los controles y cuál será el proceso para darle seguimiento a todo el proceso de administración de riesgos, lo cual sí considera su Metodología Institucional de Riesgos, en incumplimiento de la Disposición 23, incisos V, VI y VII, del Acuerdo de Control Interno.

Tampoco establece la elaboración de un informe de evaluación por parte del OIC en la SEDENA o en su caso, del CAR del AIFA, tanto al PGAR, como al Programa General de Trabajo y a sus reportes de su avance, situación que no permitiría actuar oportunamente en caso de que se presentaran desviaciones en las actividades planeadas, con la finalidad de tomar las medidas pertinentes que posibiliten el logro de las metas y objetivos trazados, en incumplimiento de la Disposición 30 del Acuerdo de Control Interno.

Comité de Administración de Riesgos del Proyecto del AIFA

Como hechos posteriores se proporcionaron los lineamientos de operación del CAR del AIFA que se emitieron en febrero de 2020, los cuales señalan que es un órgano de consulta y asesoría que le corresponde implantar y dar seguimiento a un programa de apoyo a las unidades administrativas del proyecto; así como determinar un plan de acción para mitigar riesgos en el que defina fechas y responsables; no obstante, no se acreditó evidencia de su instalación y de su funcionamiento.

Con la revisión del documento se verificó que, si bien se definen los aspectos requeridos para su integración y funcionamiento, sus objetivos, y las facultades de sus integrantes, y la elaboración de un programa de apoyo, no se establece en qué consiste, las fechas, los plazos, la periodicidad, los entregables y las características que éstos debieran contener, los medios y canales de comunicación con las áreas responsables del proyecto o, en su caso, con la Mesa de Administración de Riesgos del Agrupamiento.

Riesgos incluidos el Análisis Costo Beneficio del AIFA

En la revisión del ACB del AIFA se mencionó que, en términos de los lineamientos para su integración, se realizó una sesión de trabajo en la que participaron expertos técnicos involucrados en el desarrollo del proyecto y mapearon los principales riesgos en cinco temas de interés,^{12/} en los que se identificó un total de 36 riesgos con sus respectivas acciones de mitigación.

Al respecto, la SEDENA señaló que, para la elaboración del análisis de riesgos presentados en el ACB, aplicó La Metodología de Administración de Riesgos del Proyecto del AIFA, el PGAR del AIFA y los Lineamientos del CAR del AIFA; sin embargo, se identificó que los documentos fueron autorizados en el ejercicio 2020, fecha posterior a la elaboración del ACB el cual se presentó su primera versión en marzo y la última en diciembre de 2019, situación que denota que la identificación no se realizó con base en una metodología y que éstos se asociaron a los objetivos y metas del proyecto y que se les asignaron controles, así como actividades para probar su eficiencia y eficacia.

Con motivo de la intervención de la ASF y derivado de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, mediante el oficio número S.E.I. y E.-040 del 14 de enero de 2021, la SEDENA proporcionó del oficio mediante el cual la Dirección General de Ingenieros remite los documentos denominados Procedimiento Sistemático del Proceso A.R.I., Matriz y Mapa de riesgos institucionales, los cuales contienen información de un riesgo relacionado con el proyecto del AIFA. Sin embargo, la documentación presentada no corresponde a la actualización de la Metodología de Administración de Riesgos de dicho proyecto, con las etapas que establece el Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, por lo que persiste lo observado.

Asimismo, proporcionó el documento de carácter normativo denominado Lineamientos del Comité de Administración de Riesgos, el cual no establece los aspectos requeridos para la integración del comité, su funcionamiento, sus objetivos, las facultades de sus integrantes, las fechas, los plazos, la periodicidad, los entregables y las características que éstos debieran contener, los medios y canales de comunicación con las áreas responsables del proyecto o,

^{12/} Riesgos en el Desarrollo de Obras de Interconexión AICM – AISL, Riesgos en la Infraestructura Hidráulica y de Saneamiento, Riesgos de la Infraestructura Aeroportuaria, Riesgos Económico – Financieros y Riesgos en la Seguridad de Operación del AISL.

en su caso, con la Mesa de Administración de Riesgos del Agrupamiento, para dar cumplimiento a su objetivo de ser un órgano de consulta y asesoría en materia de administración de riesgos, por lo que persiste lo observado.

2019-0-07100-21-0066-01-011 Recomendación

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional incluya en la Metodología de Administración de Riesgos del proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles todas las etapas del proceso de administración de riesgos, a fin de que éste permita 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 de la institución, mediante el análisis de los distintos factores que pueden provocarlos, así como definir las estrategias y acciones que permitan mitigarlos y asegurar el logro de metas y objetivos institucionales de manera razonable, en términos de eficacia, eficiencia y economía en un marco de transparencia y rendición de cuentas, en cumplimiento del Artículo Segundo, Disposiciones 9, Norma General Segunda, Administración de Riesgos, párrafo primero y, 23, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

2019-0-07100-21-0066-01-012 Recomendación

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional establezca las políticas, lineamientos y bases de operación del Comité de Administración de Riesgos del proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, a fin de que se definan los aspectos requeridos para su integración y funcionamiento, sus objetivos, las facultades de sus integrantes, las fechas, los plazos, la periodicidad, los entregables y las características que éstos debieran contener, los medios y canales de comunicación con las áreas responsables del proyecto o, en su caso, con la Mesa de Administración de Riesgos del Agrupamiento, para dar cumplimiento a su objetivo de ser un órgano de consulta y asesoría en materia de administración de riesgos, en cumplimiento del Artículo Segundo, Disposición 9, Norma General Segunda, Actividades de Control, Principio 12 Elemento de Control 12.01 del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

7. Obra pública

Se verificó que, de acuerdo con lo previsto en los artículos 5 y 6 de las Políticas, Bases y Lineamientos en materia de Obras Públicas y Servicios relacionados con las misma (POBALINES), la SEDENA consideró las actividades relacionadas con el proyecto del AIFA como exclusivamente militares, por lo que su naturaleza es reservada; no obstante, se identificó que el proyecto se presentó bajo una categoría mixta civil/militar, la cual no se encuentra prevista en sus POBALINES.

Asimismo, en las POBALINES se señala que, para la realización de las obras públicas de gran complejidad, como es el caso del AIFA, se requiere un avance del proyecto ejecutivo; al respecto, la SEDENA informó que dicho documento se está desarrollando, por lo que no fue

posible verificar si éste incluyó los programas de ejecución, de utilización de recursos humanos, de suministros de materiales y el financiero de la obra, en incumplimiento de lo dispuesto en las bases y lineamientos 19 y 40 de las Políticas, Bases y Lineamientos en materia de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas de la SEDENA.

Adicional al proyecto ejecutivo, se requiere establecer una Residencia de Obra, la cual será responsable de la supervisión, vigilancia, control y ejecución de los trabajos, lo cual se acreditó con el oficio de designación correspondiente; sin embargo, al no contar con las directrices para el desarrollo y supervisión de los trabajos, las tareas asignadas pueden verse afectadas al no dar seguimiento al programa de ejecución y no informar sobre las fechas y las actividades críticas que requieran seguimiento especial, así como las diferencias entre las actividades programadas y las realmente ejecutadas, en términos del numeral 42 de las Políticas, Bases y Lineamientos en materia de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas de la SEDENA.

En lo que respecta a la ejecución de la obra, se identificó que, para el ejercicio 2019, el proyecto del AIFA se abordó mediante 20 frentes de trabajo, los cuales se consideraron como obras individuales, por lo que se les asignó un presupuesto y un residente de obra como sigue:

**FRENTES DE TRABAJO PARA LA EJECUCIÓN DE OBRAS QUE CONFORMAN EL PROYECTO
DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES**

Frente	Componente	Presupuesto asignado (miles de pesos) ¹	Se designó Residente de Obra Sí / No
Instalaciones para dar servicio a los pasajeros			
1	Pista Norte y Central, Plataforma y Rodajes.	1,000.0	Sí
5	Torre control y servicio extinción incendios y edificios administrativos"	300,000.0	Sí
7	Terminal de pasajeros.	864,000.0	Sí
Obras de interconexión entre el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y el AIFA			
2	Interconexión vial tramo caseta Tultepec-Santa Lucía.	327,000.0	Sí
3	Interconexión vial tramo carretero El Caracol-Caseta Tultepec.	No indicado	Sí
4	Interconexión vial, AICM (Terminal 2)-El Caracol.	No indicado	Sí
Reubicación de las instalaciones militares			
12	Viviendas frente 1 (U.H.M.).	240,000.0	Sí
13	Viviendas frente (U.H.M.).	200,000.0	Sí
16	Organismos complementarios de la F.A.M.	300,552.0	Sí
17	Base aérea militar no. 1 frente 1.	166,400.0	Si
18	Base aérea militar no. 1 frente 2.	172,800.0	Sí
19	Pista y plataforma militar.	280,800.0	Sí
20	Complejo de Instalaciones Militares de la 37/a. Zona Militar, Organismos Jurisdicionados y Vialidad Principal	495,000.0	Sí

Frente	Componente	Presupuesto asignado (miles de pesos) ¹	Se designó Residente de Obra Si / No
Obras complementarias			
6	Estacionamiento A.I.S.L.	300,000.0	Sí
10	Terminal de combustibles y red de distribución.	180,000.0	Sí
11	Eje troncal de circulación y obras complementarias.	320,000.0	Sí
15	Vialidades y barda perimetral.	270,800.0	Sí
Servicios de agua, luz y datos			
9	Redes hidráulica y sanitaria y planta tratamiento.	160,000.0	Sí
14	Red eléctrica, voz y datos.	192,000.0	Sí
Seguridad del aeropuerto			
8	Brigada de la Policía Militar.	No indicado	Sí

FUENTE:Elaborado por la ASF, con base en el programa general de ejecución de la obra y los reportes de los avances de las obras por parte de los ingenieros residente de obra 2019.

1: Monto señalado en los informes de avance de obras de los ingenieros residente de obra.

Se verificó que las obras se agrupan en: 3 frentes de instalaciones para dar servicio a los pasajeros, 3 frentes de obras de interconexión entre el AICM y el AIFA, 7 frentes para la reubicación de las instalaciones militares, 4 frentes para obras complementarias, 2 frentes para servicios de agua, luz y datos, y 1 frente para la seguridad del aeropuerto, y que a cada uno se le designó un residente de obra; sin embargo la SEDENA no acreditó los criterios mediante los cuales se definió el número de frentes en los que dividiría el proyecto del AIFA, ni las acciones a realizar en caso de requerir modificaciones, ya que para 2020 se reportaron 5 frentes más, tampoco se acreditó si existe una priorización de los trabajos, situación que denota que no se cuentan con actividades de control preventivas o detectivas que disminuyan el riesgo de que se logren los objetivos, en incumplimiento del Artículo Segundo, Norma General Tercera, Actividades de Control, Principio 10, del Acuerdo de Control Interno.

La SEDENA proporcionó evidencia de 136 informes de la supervisión del cumplimiento de los trabajos de construcción correspondientes a 17 frentes (los frentes 3, 4 y 8 al cierre de julio de 2020 no han presentado avances), en los que se incluyen, entre otros, datos relacionados con el programa de obra, los avances físico, programado y financiero, la situación financiera, la generación de empleos y derrama económica, el personal, la maquinaria, los trabajos de ejecución, problemáticas y la conclusión y recomendación; asimismo, la secretaría proporcionó la información general de los avances reales, programados y financieros por cada frente de trabajo como se muestra a continuación:

**AVANCES PROGRAMADO, REAL Y FINANCIERO DE LOS FRENTE DE TRABAJO DE LAS OBRAS
QUE CONFORMAN EL PROYECTO DEL AIFA A JULIO DE 2020**

Frente	Componente	Avance real %	Avance programado %	Avance financiero %
1	Pista Norte y Central, Plataforma y Rodajes.	16.6	16.5	14.9
2	Interconexión vial tramo caseta Tultepec-Santa Lucía.	6.7	5.9	5.5
3	Interconexión vial tramo carretero El Caracol-Caseta Tultepec.	Sin información		
4	Interconexión vial, AICM (Terminal 2)-El Caracol.			
5	Torre control y servicio extinción incendios y edificios administrativos"	25.0	24.8	24.0
6	Estacionamiento A.I.S.L.	17.8	17.8	22.1
7	Terminal de pasajeros.	11.1	10.8	14.8
8	Brigada de la Policía Militar.	Sin información		
9	Redes hidráulica y sanitaria y planta tratamiento.	21.8	21.0	9.4
10	Terminal de combustibles y red de distribución.	58.6	58.6	7.9
11	Eje troncal de circulación y obras complementarias.	29.8	29.8	8.8
12	Viviendas frente 1 (U.H.M.).	71.2	71.2	37.6
13	Viviendas frente (U.H.M.).	67.4	64.4	39.3
14	Red eléctrica, voz y datos.	28.9	27.2	5.2
15	Vialidades y barda perimetral.	44.8	43.8	12.4
16	Organismos complementarios de la F.A.M.	65.7	65.7	19.1
17	Base aérea militar no. 1 frente 1.	49.7	49.6	16.4
18	Base aérea militar no. 1 frente 2.	25.8	25.6	23.7
19	Pista y plataforma militar.	23.5	23.5	23.6
20	Complejo de Instalaciones Militares de la 37/a. Zona Militar, Organismos Jurisdicionados y Vialidad Principal	60.5	60.3	18.8

FUENTE: Elaborado por la ASF, con base en los avances reales, programado y financiero

Al respecto y a fin de realizar un comparativo de la información programada con la real, se consultó el programa general de obra y específicos de los 17 frentes^{13/} y se identificó que éstos sólo incluyen el periodo de ejecución de los trabajos, por lo que no fue posible comparar los porcentajes de avances comprometidos, ni los recursos requeridos con lo reportado, situación que no permite contar con un parámetro, detectar riesgos y establecer actividades de control para administrarlos, en incumplimiento del numeral 54 de las Políticas, Bases y Lineamientos en materia de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas de la SEDENA.

Con motivo de la intervención de la ASF y derivado de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, con el oficio número S.E.I. y E.-040 del 14 de enero de 2021, la SEDENA proporcionó una nota informativa en la que señala que el Agrupamiento de Ingenieros cuenta con documentos de carácter mandatorios donde se establecen las directrices de gestión de las distintas áreas de trabajo; asimismo, informó que

^{13/} Consultado en <https://www.gob.mx/aifa/documentos/programa-general-de-ejecucion-de-obra> el 20 de noviembre de 2020.

se instituyó la Mesa de Control Interno con el propósito es enlazar las normas propias de un "Sistema de Control Interno", a fin de proporcionar la seguridad razonable sobre la consecución de los objetivos del proyecto, mediante la evaluación de la eficiencia, eficacia, efectividad y economía en pro de la transparencia en la rendición de cuentas.

Asimismo, la SEDENA informó que la Mesa de Control Interno será la encargada de verificar que la aplicación de las actividades de control sea eficaz y eficiente, y que, en caso de presentarse áreas de oportunidad o desviaciones, diseñará, actualizará y garantizará la suficiencia e idoneidad de las mismas; y que en los nombramientos de los Ingenieros Residentes de Obra se les encomendó cada una de las actividades que deberán dar cumplimiento, a fin de alcanzar los objetivos específicos; este documento de carácter mandatorio indica que, para el control técnico, administrativo y contable, deberán apearse a las Políticas, Bases y Lineamientos en Materia de Obras y Servicios Relacionados con las mismas, al P.S.O. para la supervisión técnica y contable e intervención de entrega y recepción de obras militares vigentes, al P.S.O. para Obras por Administración, a la Guía para la Ejecución de Obras Militares por Administración Directa, así como a la normatividad vigente en materia de obras públicas, en lo que corresponda; asimismo, establece diversas responsabilidades, entre las cuales se encuentran las de supervisar, vigilar, controlar y revisar la ejecución de los trabajos, y vigilar y controlar el desarrollo de los trabajos en sus aspectos de calidad, costo, tiempo y apego a los programas de ejecución de acuerdo con los avances y recursos asignados.

Al respecto, la SEDENA proporcionó el Plan de Gestión de Control Interno (con fecha de octubre de 2020), el cual generará un programa de trabajo para realizar revisiones de control interno, cédulas de hallazgos de las revisiones, informes de hallazgos y seguimiento; así como la implementación de indicadores y estadísticas del programa de trabajo que permitan medir su cumplimiento e identificar desviaciones; asimismo, la secretaría proporcionó los oficios de designación de los Ingenieros Residentes de Obra correspondientes a 27 frentes de trabajo, en los que se establecen las actividades de supervisión a efectuar, así como la normativa aplicable para su realización, por lo que la dependencia acreditó las acciones implementadas para la supervisión de la aplicación y alcance de las actividades de control relacionadas con obra pública, establecidas mediante manuales, directrices, lineamientos u otro documento de carácter mandatorio, con lo que solventa lo observado.

8. Adquisiciones

Con la revisión y análisis de la información y documentación proporcionada por la SEDENA, se constató que, en 2019, la SEDENA formalizó 27 contratos para la adquisición, arrendamiento y contratación de servicios para la "Construcción de un aeropuerto civil/militar con capacidad internacional en la Base Aérea Militar no. 1 (Santa Lucía, Edo. Mex.), su interconexión con el A.I.C.M. y reubicación de instalaciones militares" en el frente 2, mediante adjudicación directa y por invitación, de conformidad con lo establecido en el artículo 26 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, asimismo, se identificó que los recursos erogados por la SEDENA en dichos contratos ascienden a 92,398.8 miles de pesos, como se muestra en el cuadro siguiente.

"CONSTRUCCIÓN DE UN AEROPUERTO CIVIL/MILITAR CON CAPACIDAD INTERNACIONAL EN LA BASE AÉREA MILITAR NO. 1 (SANTA LUCÍA, EDO. MEX.), SU INTERCONEXIÓN CON EL A.I.C.M. Y REUBICACIÓN DE INSTALACIONES MILITARES" "BASE AÉREA MILITAR NO. 1 FRENTE 2 (FRENTE 18)"

No. de contrato	Objeto del contrato	Nombre del contratista o proveedor	Monto contratado (Miles de pesos)	Importe pagado a diciembre de 2019
SDN/DN8/AISL/27505-F18/2019-AD-001	Arrendamiento de maquinaria pesada	Argoz Construcciones, S.A. de C.V.	2,853.6	2,853.6
SDN/DN8/AISL/27505-F18/2019-AD-002	Arrendamiento de vehículos de carga	Argoz Construcciones, S.A. de C.V.	2,273.6	2,273.6
SDN/DN8/AISL/27505-F18/2019-AD-003	Adquisición de Combustible.	Combustibles Gara, S.A. de C.V.	1,274.1	1,274.1
SDN/DN8/AISL/40561-F18/2019-AD-010	Adquisición de Señalización.	C.M.M. Printing, S. A. DE C.V.	183.1	183.1
SDN/DN8/AISL/40561-F18/2019-AD-08	Adquisición de Membranas y Selladores.	Eucomex, S.A. de C.V.	36.3	36.3
SDN/DN8/AISL/40561-F18/2019-AD-09	Adquisición de Sistema de Comunicaciones.	Tecimac, S.A. DE C.V.	990.6	990.6
SDN/DN8/AISL/40561-F18/2019-AD-011	Adquisición de granja solar.	Fortius Electromecánica, S.A. de C.V.	437.4	437.4
SDN/DN8/12910/12911/12914/12915/12916/12918/12919/12920/12921/12922/12923/12924/20360/20358/40561/28485/31659/2019/ITP/13-01	Adquisición de Cemento.	Cemex, S.A.B. de C.V.	136.4	136.4
SDN/DN8/AISL/27505-F18/2019-ITP-010-001	Adquisición de Acero de Refuerzo.	Deacero, S.A.P.I. de C.V.	n.d	11,887.9
SDN/DN8/AISL/27505-F18/2019-ITP-010-002	Adquisición de Acero de Refuerzo.	Prometallic, S.A. de C.V.	11,457.3	5,202.4
SDN/DN8/12910/12911/12914/12915/12916/12918/12919/12920/12921/12922/12923/12924/20360/20358/40561/28485/31659/2019/ITP/13-02	Adquisición de Cemento.	Ricardo Edmundo Karam Von Bertrab	1,073.9	623.5
SDN/DN8/12910/12911/12914/12915/12916/12918/12919/12920/12921/12922/12923/12924/20360/20358/40561/28485/31659/2019/ITP/13-03	Adquisición de Cemento.	Holcim México Operaciones, S.A. de C.V.	2,191.9	636.3
SDN/DN8/12910/12911/12914/12915/12916/12918/12919/12920/12921/12922/12923/12924/20360/20358/40561/28485/31659/2019/ITP/13-04	Adquisición de Cemento.	Cooperativa la Cruz Azul, S.C.L.	1,287.0	1,287.0
SDN/DN8/AISL/12922-F13/2019-ITP-002-001	Adquisición de Diesel	Diafa Diésel 2000, S.A. de C.V.	23,390.0	8,063.3
SDN/DN8/AISL/12922-F13/2019-ITP-002-002	Adquisición de Diesel	Ecocarburante, S.A. de C.V.	20,567.8	5,267.5
SDN/DN8/AISL/27505-F14/2019-ITP-001-001	Adquisición de Herramienta menor	Proveedora Industrial Monterrey, S.A.P.I. de C.V.	159.6	0.0
SDN/DN8/AISL/27505-F14/2019-ITP-001-002	Adquisición de Herramienta menor	Construplaza Plus de Metepec, S.A. de C.V.	95.8	0.0

No. de contrato	Objeto del contrato	Nombre del contratista o proveedor	Monto contratado (Miles de pesos)	Importe pagado a diciembre de 2019
SDN/DN8/AISL/12921-F18/2019-AD-005	Adquisición de licencias OPUS 2018	Eco Soft, S. de R.L. de C.V.	91.5	91.6
SDN/DN8/AISL/27505-F10/2019-ITP-003-002	Adquisición de madera	Industrial Maderera Pliego, S.A. de C.V.	94.9	94.9
SDN/DN8/AISL/27505-F14/2019-ITP-001-003	Adquisición de Herramienta menor	Luis Soto Montoya	63.8	63.8
SDN/DN8/AISL/27505-F10/2019-ITP-003-003	Adquisición de madera	Dekomadera, S. de R.L. de C.V.	94.9	94.9
SDN/DN8/AIS/27501-F18/2019-ITP-008-03	Adquisición de Tabique Industrializado	Productos Probarro, S.A. DE C.V.	927.8	619.3
SDN/DN8/AIS/27501-F18/2019-ITP-008-01	Adquisición de Tabique Industrializado	Industrias Novaceramic, S.A. DE C.V.	2,283.7	1,524.4
SDN/DN8/AIS/27501-F18/2019-ITP-008-02	Adquisición de Tabique Industrializado	Pisos y Tabaques extruidos, S.A. DE C.V.	1,383.8	923.7
SDN/DN8/AISL/27505-F10/2019-ITP-003-001	Adquisición de madera	Maderas y Puentes Gavilán, SA. de C.V.	126.5	126.5
SDN/DN8/AISL/12922-F13/2019-ITP-002-003	Adquisición de Diesel	777 Groupe Industriel Bleu, S.A. de C.V.	14,723.5	2,854.9
SDN/DN8/AISL/28485-F19/2019-AD-006	Adquisición Triturado de basalto y andesita	Salcona, S.A. de C.V.	4,200.0	4,200.0
TOTAL			92,398.8	51,747.0

También se identificó que, para las adquisiciones, arrendamientos y contratación de servicios para la construcción del AIFA, la SEDENA integró un comité de adquisiciones, arrendamientos y servicios, mismo que elaboró el Manual para su funcionamiento, el cual se autorizó en enero de 2020. Con la revisión del Manual de funcionamiento del Comité de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios, se identificó que dentro de sus funciones se establecieron entre otras las de: revisar el programa y el presupuesto de adquisiciones arrendamientos y servicios, así como sus modificaciones, y formular las observaciones y recomendaciones convenientes; dictaminar previamente a la iniciación del procedimiento, sobre la procedencia de la expedición a la licitación pública y analizar trimestralmente el informe de la conclusión y resultados generales de las contrataciones que se realicen y, en su caso, recomendar las medidas necesarias para verificar que el programa y presupuesto de adquisiciones, arrendamientos y servicios, se ejecuten en tiempo y forma, así como proponer medidas tendientes a mejorar o corregir sus procesos de contratación y ejecución, de conformidad con lo establecido en el artículo 22, fracción VI, de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público (LAASSP). No obstante, la SEDENA manifestó que no dispone de documentación soporte que acredite que, en 2019, dicho comité haya revisado el programa y el presupuesto de adquisiciones, arrendamientos y servicios, así como sus modificaciones, que haya formulado observaciones y recomendaciones, que haya dictaminado previamente a la iniciación del procedimiento, sobre la procedencia de la expedición a la licitación pública y analizado trimestralmente el informe de la conclusión y resultados generales de las

contrataciones realizadas y, en su caso, que haya recomendado las medidas necesarias para verificar que el programa y presupuesto de adquisiciones, arrendamientos y servicios, se ejecutara en tiempo y forma, ni que se hayan propuesto medidas tendientes a mejorar o corregir los procesos de contratación y ejecución, toda vez que de acuerdo con declaraciones de la SEDENA, para realizar la revisión, modificaciones y ajustes correspondientes, se realizaban únicamente juntas de trabajo sin generar documentación para comprobar los hechos, por lo que no existe la certeza de que el comité hubiera cumplido con sus funciones, en términos de lo establecido en el artículo 22, fracciones I, II, IV, de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público y de lo establecido en el Manual de funcionamiento del Comité de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios.

Asimismo, la SEDENA informó que como parte de las acciones de mejora emprendidas para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 22, fracciones I, II, IV, de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público y de lo establecido en el Manual de funcionamiento del Comité de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios, a partir de la integración del P.A.A.S. del ejercicio fiscal 2021, se elaborará la evidencia documental correspondiente; sin embargo, no presentó documentación de las acciones emprendidas ni de los avances en las gestiones, a fin de que el Comité de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios cumpla con sus funciones.

Por lo que refiere a la identificación, análisis, y evaluación de los riesgos, incluidos los de corrupción, inherentes o asociados al proceso de adquisiciones, arrendamientos y contratación de servicios para la construcción del AIFA y que pudieran convertirse en una amenaza e interferir en el logro de los objetivos y metas del proyecto, la SEDENA informó que, para 2019, como resultado de la aplicación de una Metodología Institucional de Identificación y Administración de Riesgos, se elaboró la Matriz de Administración de Riesgos Institucional (MARI), el Mapa de Riesgos y el Programa de Trabajo de Administración de Riesgos (PTAR) del proyecto, lo anterior, en atención a lo establecido en el artículo Segundo, Disposición 10, fracción III, inciso e, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

Asimismo, se identificó que, para las actividades de control diseñadas por la SEDENA para el proceso de adquisiciones, dispuso del Plan de Seguridad del Operador (P.S.O.) para garantizar la materialización de los procedimientos de adquisiciones y contratación de bienes y servicios 2019, y que, mediante el oficio núm. PESP/0676/25271 de fecha 15 de febrero de 2020, la Subjefatura Administrativa y Log. del E.M.D.N. informó al Oficial Mayor de la SEDENA que por orden del C. General Secretario de la Defensa Nacional autorizó la implementación y publicación del P.S.O., remitiendo copia y solicitándole el cumplimiento de las disposiciones, lineamientos, y responsabilidades contenidas en el documento, y que expidiera las órdenes correspondientes para que se llevaran a cabo las acciones y medidas específicas que a esa Oficialía Mayor le corresponde realizar, como responsable de coordinar las actividades de planeación, programación, presupuesto, ejercicio, control y evaluación respecto del gasto público, verificando que las áreas contratantes, técnicas y requirentes lleven a cabo los trabajos de su competencia.

Con la revisión del P.S.O., se identificó que su objetivo es establecer lineamientos para que la Oficialía Mayor de la SEDENA, la Cmcia. de la F.A.M. y las Direcciones Generales de los servicios técnicos informen oportunamente al E.M.D.N., la situación en que se encuentra la materialización de sus procedimientos de adquisiciones, arrendamientos y servicios, particularmente de aquéllos que presenten irregularidades para su conclusión en tiempo y forma, adoptar las acciones necesarias para evitar su cancelación o el subejercicio de los recursos económicos asignados; así como, que las Subsecciones Logística y de Programación y Evaluación, integrantes de la S-4 (Log.) E.M.D.N., lleven a cabo sus actividades de supervisión, verificación e información de los procedimientos de adquisición y contratación señalados.

Asimismo, mediante la revisión del Memorandum No. SCYSA/396/2019 de fecha 20 de febrero de 2019, se constató que la Subdirección de Adquisiciones remitió al Coronel de Infantería D.E.M. el P.S.O. de la SEDENA, para que en el ámbito de su competencia se diera cumplimiento a las disposiciones, lineamientos y responsabilidades contenidas en el documento; sin embargo, la SEDENA no dispuso de evidencia documental para verificar que se realizó la identificación y administración de los riesgos, incluidos los de corrupción, que se definieron las estrategias y acciones para mitigarlos y asegurar el logro de metas y objetivos institucionales de una manera razonable, en términos de eficacia, eficiencia y economía en un marco de transparencia y rendición de cuentas, ni que las áreas ejecutoras cumplieron con lo dispuesto en el P.S.O., para garantizar la materialización de los procedimientos de adquisiciones y contratación de bienes y servicios 2019 de la SEDENA, lo que impide verificar la aplicación de las normas y actividades de control interno diseñadas y establecidas por la SEDENA, específicamente, para el proceso de adquisiciones, en el que, en 2019, se contrataron 92,398.8 miles de pesos y se ejercieron 51,757 miles de pesos, sin que se vigilara la aplicación de los recursos, en términos del artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y, del artículo Segundo, Disposición 9, Norma General Segunda Administración de Riesgos, del Acuerdo por el que se emiten las disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

En lo que respecta a que no existe la certeza de que el Comité de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios cumplió con sus funciones de revisar el programa y el presupuesto de adquisiciones, arrendamientos y servicios, así como sus modificaciones, y formular las observaciones y recomendaciones convenientes; dictaminar previamente a la iniciación del procedimiento sobre la procedencia de la expedición de la licitación pública y analizar trimestralmente el informe de la conclusión y resultados generales de las contrataciones que se realicen y, en su caso, recomendar las medidas necesarias para verificar que el programa y presupuesto de adquisiciones, arrendamientos y servicios, se ejecuten en tiempo y forma, además de proponer medidas tendientes a mejorar o corregir sus procesos de contratación y ejecución, con motivo de la intervención de la ASF, la SEDENA, mediante el oficio S.E.I. y E.-040 del 14 de enero de 2021, proporcionó la documentación lo siguiente:

- Oficio S.N./ 19079 del 8 de diciembre de 2020, mediante el cual el Presidente del Comité de Adquisiciones remitió al Titular de la Secretaría de la Defensa Nacional las políticas, Bases y Lineamientos en Materia de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios de la SEDENA,

que contiene propuestas de modificación a las mismas y que fueron dictaminadas favorablemente por el pleno del Comité de Adquisiciones.

Si bien la SEDENA acreditó que, para 2020, el Comité de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios avanzó en proponer medidas tendientes a mejorar o corregir sus procesos de contratación y ejecución, no proporcionó evidencia relacionada con el cumplimiento de la totalidad de sus funciones, por lo que persiste lo observado.

En lo referente a que la SEDENA no dispuso de evidencia documental para verificar que se realizó la identificación y administración de los riesgos, incluidos los de corrupción, que se definieron las estrategias y acciones para mitigarlos y asegurar el logro de las metas y objetivos institucionales de una manera razonable, en términos de eficacia, eficiencia y economía en un marco de transparencia y rendición de cuentas, ni que las áreas ejecutoras cumplieron con lo dispuesto en el P.S.O., para garantizar la materialización de los procedimientos de adquisiciones y contratación de bienes y servicios 2019 de la secretaría, lo que impide verificar la aplicación de las normas y actividades de control interno diseñadas y establecidas, con motivo de la intervención de la ASF, la dependencia, mediante el oficio S.E.I. y E.-040 del 14 de enero de 2021, proporcionó la documentación lo siguiente:

- Nota informativa del 10 de diciembre de 2020, mediante la cual señala que el Agrupamiento de Ingenieros cuenta en su organización con una Mesa de Administración de Riesgos e Información, que mensualmente realiza una reunión virtual que tiene como objeto el seguimiento, control y monitoreo de riesgos determinados por los frentes y mesas integrantes del proyecto.

Asimismo, menciona que, en 2020, en la revisión de los procesos de adquisición de bienes y servicios para la construcción del proyecto del AIFA se identificaron 2 riesgos, como sigue:

Núm. de riesgo	Descripción
ROI-M-ADQ-1RAQ-09-2020	Fuga de Información personal/confidencial proporcionada de manera física digital a SEDENA
R02-M-ADQ-1RAQ09-2020	Que los procedimientos de adquisiciones no se encuentren debidamente apegados a la norma aplicable y vigente en el momento.

También señaló que mensualmente se remite a la citada mesa un reporte de acciones de seguimiento para la mitigación de los riesgos, en el que se hace la anotación si fueron detectados nuevos riesgos, lo que acreditó con la nota informativa núm. TJTA/A.R.I./A.I.F.A./0140 del 11 de diciembre de 2020, mediante la cual señala que se implementaron los siguientes documentos de carácter normativo: Metodología de Administración de Riesgos, Plan de Gestión de Administración de Riesgos y los Lineamientos del Comité de Administración de Riesgos, los cuales norman la administración de riesgos, permitiendo su identificación, valoración y jerarquización, y clasificación, con objeto de

solicitar a las áreas que integran el proyecto, las acciones de control interno para prevenir su materialización en perjuicio o detrimento de los avances o continuidad del proyecto.

Si bien la SEDENA acreditó que, para 2020, implementó diversos documentos normativos relacionados con el proceso de administración de riesgos, y que llevó a cabo dicho proceso e identificó dos riesgos relacionados con el proyecto del AIFA, no proporcionó documentación que acredite que se definieron las estrategias y acciones para mitigarlos, por lo que persiste lo observado.

2019-0-07100-21-0066-01-013 Recomendación

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional realice las gestiones necesarias para fortalecer los mecanismos de Control Interno para supervisar que el proceso de adquisiciones, a fin de que se realicen de acuerdo con la normativa aplicable, y que además garanticen que el Comité de Adquisiciones cumpla con las funciones establecidas en su Manual, en atención a lo establecido en el artículo 22, fracciones I, II, IV, de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público y de lo establecido en el Manual de funcionamiento del Comité de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

2019-0-07100-21-0066-01-014 Recomendación

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional realice las gestiones necesarias para definir estrategias y acciones para identificar y administrar los riesgos, incluidos los de corrupción, en el proceso de las adquisiciones de bienes y servicios para la ejecución del proyecto de Construcción del AIFA y que establezca mecanismos que le permitan documentar las acciones realizadas para identificar y administración los riesgos, incluidos los de corrupción, las estrategias y acciones para mitigarlos y, con ello, contribuir al logro de metas y objetivos institucionales de una manera razonable, en términos de eficacia, eficiencia y economía en un marco de transparencia y rendición de cuentas, de conformidad con lo establecido en la Norma Segunda Administración de Riesgos del Acuerdo por el que se emiten las disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

9. Información y comunicación

En términos de lo previsto en el Acuerdo de Control Interno, la información y comunicación son relevantes para el logro de los objetivos institucionales, por lo que resulta necesario el establecimiento de mecanismos que aseguren que la información disponga de elementos de calidad, que los canales de comunicación tanto al interior como al exterior sean efectivos y que contribuyen al logro de objetivos y metas y den soporte al SCII; al respecto, se solicitó a la SEDENA los controles instrumentados para la comunicación de la información de manera interna y externa en relación con el proyecto del AIFA, identificando lo siguiente.

Comunicación interna

Mediante nota informativa del 7 de septiembre de 2020, la SEDENA señaló que la totalidad de la información que se genera del proyecto, se integra conforme a la doctrina militar en vigor, en formato y cláusulas establecidas en el “Procedimiento Sistemático de Operación (PSO) Sistema Logístico Aspectos Administrativos y Manual de Documentación Militar”, buscando informar y dar respuesta a los requerimientos de información recibidos por parte de diversos organismos de gobierno, mismos que son debidamente fundamentados con información actualizada y que su manejo y publicación se realiza por medios autorizados, como son el correo institucional asignado al proyecto, entrevistas y conferencias. Asimismo como hechos posteriores, proporcionó evidencia del oficio de fecha 8 de abril de 2020, en el que se señala que la DGI realizó la difusión a organismos internos y externos de las *Medidas de Seguridad en el Manejo de la Documentación*, ratificando que se cuenta con los *Criterios para manejar, presentar y clasificar información militar*, los cuales son de aplicación institucional.

Al respecto, la SEDENA no acreditó evidencia de los documentos señalados por lo que no fue posible verificar si en éstos se establecieron las líneas de reporte y de autoridad para que la información fluya en todos los niveles de la institución. Asimismo, con la auditoría se identificaron áreas de oportunidad relacionado con lo antes citado, las cuales se señalan a continuación:

- La SEDENA inició la ejecución del proyecto del AIFA; sin embargo, no se acreditó la elaboración de los documentos en donde se definiera el diseño del proyecto, tales como el Programa Anual de Obras Públicas, el Mecanismo de Planeación de las Obras y el acuerdo de administración directa, establecidos en sus manuales de procedimientos.
- La SEDENA no comunicó al Órgano Interno de Control la documentación que acreditara la planeación del proyecto.
- La SEDENA autorizó documentos aplicables en materia de administración de riesgos; sin embargo, no se documentaron las directrices por parte del responsable del control interno mediante las cuales se determinó que el proyecto requería la elaboración de una metodología de administración de riesgos específica para la identificación, evaluación y el establecimiento de estrategias para su mitigación.
- Se integró el Agrupamiento para la ejecución del proyecto, sin embargo, debido a la falta de definición de atribuciones y funciones de su personal, no se establecieron líneas de reporte y de autoridad, lo que ocasionó que el personal militar actúe conforme a lo indicado por sus superiores.

Lo anterior, denota que los métodos de comunicación definidos por la SEDENA de manera institucional presentaron áreas de oportunidad en su implementación en el proyecto, y que al no ser evaluados no permitieron establecer acciones de mejora con la finalidad de tener

herramientas adecuadas para generar, comunicar internamente y de manera oportuna información de calidad relacionada con el AIFA, en incumplimiento del artículo Segundo, Disposición 9, Norma General Tercera, Actividades de Control, Principio 10, Elementos de control 10.02 y 10.08, y Norma General Cuarta, Información y Comunicación, Principio 13 y 14, Elementos de control 14.01 y 14.07, del ACUERDO por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

Comunicación externa

La administración es responsable de que las unidades administrativas de la SEDENA establezcan mecanismos de comunicación externa apropiados para difundir y recibir información relevante; al respecto, la SEDENA, mediante nota informativa del 7 de septiembre de 2020, señaló que el Agrupamiento en su estructura dispone de la Subjefatura de Atención Ciudadana, quien tiene a su cargo la Mesa de Transparencia, que sirve como instrumento para atender las Solicitudes de Acceso a la Información (SAI) que realizan los ciudadanos para conocer aspectos del proyecto, empleando los mecanismos de transparencia y de la Dirección General de Comunicación Social de la SEDENA (DGCS), quien emite infografías, las cuales son publicadas empleando diversos mecanismos de comunicación como son portales web de acceso al público en general, a efecto de informar sobre aspectos de interés general de la obra. Sin embargo, no se acreditó evidencia de los documentos en los que se establezcan los procedimientos que realizan estas dos áreas para dar cumplimiento a estas funciones ni de las actividades de coordinación entre al Agrupamiento con la DGI y de ésta con la DGCS, por lo que no fue posible verificar si se establecieron líneas de reporte y de autoridad externas para la comunicación de información relacionada con la ejecución del proyecto que le pudiera ser útil a instituciones gubernamentales y el público en general, entre otros, en incumplimiento del artículo Segundo, Disposición 9, Norma General Cuarta, Información y Comunicación, Principio 15, Elemento de Control 15.01, del Acuerdo de Control Interno.

Asimismo, con la auditoría se identificaron áreas de oportunidad respecto de la información que se genera del proyecto para comunicarse a las partes externas, las cuales se señalan a continuación:

- No se establecieron las directrices, ni los mecanismos para que la SEDENA rindiera cuentas de las actividades relacionadas con el proyecto.
- La información publicada por internet representa datos aislados sin descripciones puntuales y sólo aportan un entendimiento parcial e insuficiente.
- La información pública no revela datos confiables acerca del desempeño institucional.
- Se identificó que la SEDENA no debió clasificar la totalidad de la información relacionada con el proyecto de construcción del AIFA como reservada, ya que si bien, existe información que puede vulnerar la seguridad nacional, no es la totalidad, por

lo que se vulnera los principios, bases generales y procedimientos para garantizar el derecho de acceso a la información.

- Las acciones realizadas por la SEDENA para garantizar la transparencia respecto de sus acciones en la construcción del AIFA, son insuficientes, toda vez que lo publicado por esta dependencia no describe cómo trabajan realmente o cómo se adoptan decisiones en su interior, o cómo manejan y se adaptan a los efectos de ellas.

En cuanto a la información que recibe por las partes externas, se verificó que si bien la SEDENA ha tenido comunicación con algunas dependencias, entidades, gobiernos estatales y municipales para el desarrollo del AIFA, se detectaron áreas de oportunidad debido a que no existió comunicación con algunas dependencias y entidades relevantes para el desarrollo del proyecto, así como con partes interesadas clave en la planeación, desarrollo y futura operación del aeropuerto; lo que denota la necesidad de fortalecer la coordinación y comunicación con las distintas instituciones gubernamentales y privadas, que podrían incidir en el proyecto, lo que denota, que, en 2019, la SEDENA no contó con métodos de comunicación apropiados que le permitan contar con herramientas adecuadas para recibir y comunicar externamente la información de calidad relacionada con el proyecto del AIFA y de manera oportuna, en incumplimiento del artículo Segundo, Disposición 9, Norma General Tercera, Actividades de Control, Principio 10, Elementos de control 10.02 y 10.08, y Norma General Cuarta, Información y Comunicación, Principio 15, Elementos de control 15.02, 15.03, 15.06 y 15.07, del Acuerdo de Control Interno. (Ver resultado 8 de la auditoría 69-GB "Proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles").

La comunicación externa incluye la emisión de informes institucionales, los cuales deben estar supervisados por los titulares de las unidades administrativas, así como los responsables designados para tal efecto, en cuanto a su calidad, contenido y alcance, para tal efecto, el establecer una política o lineamiento mediante los cuales se dicten los criterios para la elaboración de informes relevantes, relacionados con el logro los objetivos y metas institucionales, con el fin de promover la integridad, confiabilidad, oportunidad y protección de la información. Al respecto, se solicitó a la SEDENA los informes elaborados por las áreas que participan en la construcción del AIFA, en relación con el desempeño de su gestión; no obstante, no acreditó con evidencia su realización, en incumplimiento del artículo Segundo, Disposición 9, Norma General Cuarta, Información y Comunicación, Principio 15, Elemento de control 15.08, del Acuerdo de Control Interno.

Con motivo de la intervención de la ASF y derivado de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, mediante el oficio número S.E.I. y E.-040 del 14 de enero de 2021, la SEDENA proporcionó notas informativas en las que menciona que cuenta con un espacio virtual dentro del sitio web de SEGOB, que se encuentra disponible para el acceso al público en general, en el que presenta diversa información sobre la construcción del AIFA. Asimismo, la secretaría informó que, el 19 de diciembre de 2019, autorizó a la Dirección General de Ingenieros la creación de una cuenta con un canal oficial en la plataforma digital de YouTube con el nombre de #AIFAMX, con su difusión mediante el mismo canal y las redes sociales oficiales de la SEDENA; y que coordina la realización de

trabajos periodísticos con diversos medios de comunicación, con alcance en su audiencia a nivel nacional e internacional; exponiendo información real, completa y oportuna al público en general sobre las actividades que se desarrollan del proyecto.

En el ámbito de Transmisiones y Plataforma Digital, la SEDENA comunicó que se desarrolló la plataforma de gestión documental del agrupamiento, con la finalidad de realizar el intercambio de la documentación generada y que se mantenga su control de manera eficaz, eficiente y económica, y que para la comunicación al exterior de la dependencia se emplea el correo electrónico institucional, para recibir y enviar información con las instancias externas a dicha secretaría.

No obstante lo anterior, la información señalada no corresponde a las acciones implementadas para la supervisión de la efectividad de los canales de comunicación y líneas de reporte, tanto al interior como al exterior relacionados con el proyecto del AIFA, por lo que persiste lo observado.

2019-0-07100-21-0066-01-015 **Recomendación**

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional implemente mecanismos de control que permitan que la información relacionada con el proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles cuente con elementos de calidad y que los canales de comunicación y líneas de reporte tanto al interior como al exterior sean efectivos, a fin de que los métodos de comunicación definidos por la SEDENA permitan contar con herramientas adecuadas para recibir y comunicar información de calidad relacionada con el proyecto y de manera oportuna para que la gestión del proyecto se comunique de manera eficaz, eficiente y económica a las instancias procedentes, así como que la información financiera, presupuestaria, administrativa y operacional permita la toma de decisiones y el logro de objetivos y metas, en términos del Artículo Segundo, Disposición 9, Norma General Tercera, Actividades de Control, Principio 10 Elementos de Control 10.02 y 10.08 y Norma General Cuarta, Información y Comunicación, Principios 13, 14 Elementos de Control 14.01 y 14.07, 15, Elementos de Control 15.01, 15.02, 15.03, 15.06, 15.07 y 15.08 del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

10. Supervisión y mejora continua del control interno en el proyecto AIFA

Informe anual

En la revisión del informe anual se identificó que la SEDENA realizó la autoevaluación del SCII 2019, y que, con base en los criterios establecidos por la SFP, seleccionó el proceso sustantivo denominado "*Garantizar la defensa nacional y respaldar la política del Estado Mexicano*", así como cuatro procesos administrativos: de obras, de contratación, de salud y de trámites y servicios, estos últimos relacionados con el Programa Nacional de Combate a la Corrupción y a la Impunidad y de Mejora de la Gestión Pública 2019 – 2024, y cuyos resultados se integraron al informe anual. Asimismo, se constató que el porcentaje de cumplimiento de los

elementos de control fue del 83.9%, que se ubicaron en un nivel 5,^{14/} y que no existieron reactivos (elementos de control) que presenten inexistencia o insuficiencia de evidencia documental o electrónica para acreditar su implementación. Con respecto de las debilidades o áreas de oportunidad detectadas en la autoevaluación del SCII, la SEDENA informó que actúa en el cumplimiento de sus metas y objetivos, y que es necesario darle continuidad a los mecanismos de control que acreditan su existencia y fortalecer a los que requieran incrementar su efectividad. Como hechos posteriores, se verificó se estableció la implementación de acciones de mejora en el Programa de Trabajo de Control Interno (PTCI) para el ejercicio 2020, que permiten la actualización del control interno y dar atención a los riesgos identificados incluidos los relacionados con posibles actos de corrupción; y que el informe anual fue presentado en la primera sesión ordinaria del Comité de Control y Desempeño Institucional (COCODI) del 24 de febrero de 2020, en cumplimiento del artículo segundo, disposiciones 11, 13, fracción I, y 14, del Acuerdo de Control Interno.

Si bien, la SEDENA revisó el proceso administrativo de obra como parte de su autoevaluación en términos del artículo segundo, disposición 11, del Acuerdo de Control Interno, la ASF determinó que, por su relevancia y debido a que el proyecto del AIFA cumple con los 8 criterios establecidos por la SFP para ser susceptible de la aplicación de la autoevaluación, debería incluirse como proceso sustantivo y valorar en qué medida los elementos de control están presentes en el proyecto.

Programa de Trabajo de Control Interno

Como resultado de la autoevaluación del SCII de 2019, la SEDENA elaboró el PTCI para 2020, en el que se establecieron 133 acciones de mejora, distribuidas en las normas generales de control interno como sigue: 20 para ambiente de control, 20 para administración de riesgos, 56 para actividades de control, 22 para información y comunicación y 15 para supervisión, se definieron las fechas de inicio y término y las unidades administrativas responsables, una por cada proceso sustantivo seleccionado, así como los medios de verificación. Asimismo, se proporcionó evidencia del seguimiento al cumplimiento de las acciones de mejora del PTCI mediante primer reporte de avances trimestral en el que se señaló que, de las 38 acciones comprometidas, 29 acreditaron su cumplimiento y las 9 acciones restantes la evidencia no fue pertinente ni suficiente, por lo que su seguimiento continúa, lo anterior en cumplimiento del artículo Segundo, disposiciones 16 y 18, del Acuerdo de Control Interno.

Informe de evaluación del Órgano Interno de Control

Las evaluaciones realizadas por el OIC pueden proporcionar información respecto de la eficacia e idoneidad de las autoevaluaciones; al respecto, la SEDENA entregó el informe de evaluación del OIC al informe anual y al primer reporte trimestral del PTCI; en el primero el

^{14/} Conforme a lo establecido por la SFP se contemplan 5 grados: Grado 1: el elemento de control no está formalizado; Grado 2: el elemento de control está formalizado por el responsable de proceso; Grado 3: el elemento de control está operando de manera sistemática y los responsables de su ejecución están capacitados; Grado 4: el elemento de control se supervisa periódicamente y Grado 5: el elemento de control prueba su suficiencia y eficacia operativa.

OIC constató que la dependencia realizó la evaluación de su SCII utilizando la herramienta definida por la SFP, que se seleccionaron 5 procesos (1 sustantivo y 4 administrativos).

Asimismo, que para evaluar la evidencia que soporta los resultados del informe anual aplicó los criterios para acreditar cada grado de cumplimiento revisando la evidencia documental de los 133 reactivos (elementos de control) de la encuesta, opinando que la documentación presentada no es pertinente ni suficiente para acreditar el grado de cumplimiento determinado en un nivel 5 (que prueba su eficiencia y eficacia operativa), lo que evidenció la necesidad de que los servidores públicos tengan capacitación en materia de control interno y administración de riesgos, y que era pertinente que las unidades administrativas responsables de los procesos realicen acciones que les permita identificar evidencia que resulte suficiente y pertinente. En relación con el PTCI 2020, señaló que las 133 acciones comprometidas son congruentes con su respectivo elemento de control, ya que contribuyen al fortalecimiento del SCII y que el periodo comprometido para su realización es pertinente y alcanzable.

Como conclusión señaló que la SEDENA cumplió oportunamente con la presentación del informe anual y del PTCI, que la evidencia documental presentada no es suficiente y pertinente para acreditar el grado de madurez de los elementos de control interno y recomendó, entre otros, que una instancia externa proporcioné capacitación a los servidores públicos, con el fin de que conozcan las responsabilidades que les confieren las disposiciones aplicables en materia de control interno; por lo que respecta al PTCI 2020 sugirió, que como no se comprometieron acciones de mejora para la totalidad de la Unidades Administrativas, realizar su difusión con la finalidad de mantener actualizado el control interno, en términos del artículo segundo, disposiciones 19 y 20, del Acuerdo de Control Interno.

Con la revisión de la evaluación al tercer reporte de avance trimestral del PTCI de 2018 realizada por el OIC, se observó que éste identificó áreas de oportunidad respecto de la evaluación de la suficiencia y pertinencia de la evidencia documental que acredita el cumplimiento de los elementos de control, así como de la necesidad de proporcionar capacitación a los servidores públicos en materia de control interno y administración de riesgos, mismas que fueron identificadas en la evaluación al informe de anual 2019, situación que denota que la SEDENA no consideró estas observaciones recurrentes para actualizar y mejorar su proceso de autoevaluación, en términos del artículo segundo, disposiciones 9, Elementos de control 16.08, 17 y 17.04, del Acuerdo de Control Interno.

Auditorías realizadas por el OIC en la SEDENA

Las evaluaciones independientes también incluyen auditorías, que se pueden incorporar para revisar el diseño y la eficacia operativa del control interno de una función o proceso en específico; al respecto, en 2019, el OIC realizó la auditoría Núm. 1 "Estudios de Pre-inversión para la Construcción de un Aeropuerto Mixto Civil/Militar de Capacidad Internacional en la Base Aérea Militar Núm. 1 (Santa Lucía, Méx.) y su interconexión con el AICM", cuya finalidad fue verificar si la DGI cumplió con las metas y objetivos, las disposiciones legales y las medidas de transparencia, austeridad, racionalidad y disciplina presupuestaria relacionados con los estudios de preinversión del proyecto, y concluyó que se cumplió con el objetivo de la misma;

no obstante, se detectaron deficiencias de carácter administrativo relacionadas con la integración de expedientes y la elaboración de los contratos, emitiendo tres cédulas de recomendaciones, con acciones preventivas (supervisión) y acciones correctivas (entrega de documentación), lo que evidenció áreas de oportunidad en la implementación de los controles, las cuales se notificaron en febrero de 2020, por lo que se dio cumplimiento al artículo segundo, disposición 9, norma general quinta, supervisión, Elementos de control 16.06 y 17.05, del Acuerdo de Control Interno.

Con motivo de la intervención de la ASF y derivado de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, mediante el oficio número S.E.I. y E.-040 del 14 de enero de 2021, la SEDENA proporcionó una nota informativa, en la que señala que con fecha 9 de diciembre de 2020, la Oficialía Mayor de la dependencia ordenó a la Dirección General de Ingenieros que, en la encuesta anual del Sistema de Control Interno Institucional, incluya dentro del proceso prioritario de obras la información relacionada con el proyecto del AIFA.

Si bien la SEDENA ordenó que se incorporara como proceso prioritario al proyecto del AIFA, no acreditó la evidencia de las acciones realizadas para evaluar la pertinencia de incluir el proyecto del AIFA en la autoevaluación del SCII, por lo que persiste lo observado.

Asimismo, por lo que respecta a los mecanismos de control que le permitan a la SEDENA que la evidencia documental de la autoevaluación del SCII sea suficiente y pertinente, mediante nota informativa la secretaría señaló que conforme a lo establecido en el numeral 11 de Acuerdo de Control Interno se encuentra preparando la evaluación anual del SCII y que con los resultados obtenidos se elaborará el Programa de Trabajo de Control Interno 2021 que contendrá acciones encaminadas a subsanar los problemas y deficiencias que se detecten; sin embargo, no acreditó alguna evidencia de las acciones implementadas, por lo que persiste lo observado.

2019-0-07100-21-0066-01-016 **Recomendación**

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional evalúe la viabilidad de incluir en la evaluación del Sistema de Control Interno Institucional (SCII), como parte de sus procesos sustantivos, los relacionados con el proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, a fin de identificar las deficiencias, debilidades y áreas de oportunidad que permitan apoyar a la institución de forma permanente en el mantenimiento y fortalecimiento del SCII, en cumplimiento del artículo Segundo, Título Segundo, Capítulo I, numerales 9, Norma General Quinta, Supervisión y Mejora Continua, Principio 16, Elemento de Control 16.03 y Capítulo II, Numeral 11, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

2019-0-07100-21-0066-01-017 **Recomendación**

Para que la Secretaría de la Defensa Nacional establezca los mecanismos de control que le permitan que la evidencia documental de la autoevaluación del Sistema de Control Interno

Institucional sea suficiente, a fin de evaluar y documentar los problemas de control interno para determinar las acciones correctivas apropiadas para hacer frente oportunamente a los problemas y deficiencias detectadas, en cumplimiento del artículo Segundo, Título Segundo, Capítulo I, Numeral 9, Norma General Quinta, Supervisión y Mejora Continua, Principio 17, Elemento de Control 17.04, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

Consecuencias Sociales

El Ejecutivo Federal dispuso que la Secretaría de la Defensa Nacional, por conducto de la Dirección General de Ingenieros, realizara la construcción de un aeropuerto mixto civil/militar con categoría internacional en la Base Aérea Militar núm. 1. (Santa Lucía, Estado de México), su interconexión con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y la reubicación de instalaciones militares.

La Secretaría de la Defensa Nacional estimó, en el Análisis Costo Beneficio, Construcción del Aeropuerto Internacional de Santa Lucía, que el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), en su máxima etapa de operación, transportará a 84.9 millones de pasajeros, lo que representaría el 53.4% de los 158.9 millones de pasajeros del centro del país esperados para 2052. Además, estimó un Valor Presente Neto de 26,792.0 millones de pesos, lo que indicaría que los beneficios por 770,716.0 millones de pesos, son mayores que los costos estimados de 435,822.6 millones de pesos; una Tasa Interna de Retorno del 13.8%, lo que representaría la obtención de utilidades en el largo plazo, y una Tasa de Rendimiento Inmediata de 11.9%, por lo que el inicio óptimo de operaciones para el proyecto sería en 2022; sin embargo, los resultados de la fiscalización mostraron áreas de oportunidad en el diseño e implementación de los elementos que conforman la gobernanza y el control interno aplicados al proyecto del AIFA, ya que no contó con un documento de planeación estratégica específico, que le permitiera definir metas e indicadores; se integró una estructura encargada de la construcción de aeropuerto; sin embargo, no se definieron las funciones específicas de los encargados de la ejecución del proyecto; las directrices y los mecanismos para la rendición de cuentas presentaron debilidades, no se identificaron riesgos asociados al proyecto de conformidad con la Metodología de la SEDENA o la específica que se elaboró para el AIFA; además, la SEDENA careció de mecanismos para generar información relevante y de calidad, lo anterior, pone en duda el cumplimiento de los objetivos y metas y contribuye a que se presentan riesgos incluidos los de corrupción en el proceso de construcción del aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

Buen Gobierno

Impacto de lo observado por la ASF para buen gobierno: Planificación estratégica y operativa, Controles internos y Vigilancia y rendición de cuentas.

Resumen de Resultados, Observaciones y Acciones

Se determinaron 10 resultados, de los cuales, 2 fueron solventados por la entidad fiscalizada antes de la emisión de este Informe. Los 8 restantes generaron:

17 Recomendaciones.

Dictamen

El presente se emite el 21 de enero de 2021, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría. Ésta se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada de cuya veracidad es responsable; fue planeada y desarrollada de acuerdo con el objetivo de “Evaluar el diseño de los elementos de control interno y gobernanza definidos por la Secretaría de la Defensa Nacional para la ejecución del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, así como para la consecución de los objetivos y metas establecidos en el mismo”. Se aplicaron los procedimientos y las pruebas que se estimaron necesarios; en consecuencia, existe una base razonable para sustentar el presente dictamen.

De acuerdo con el “Análisis Costo Beneficio, Construcción del Aeropuerto Internacional de Santa Lucía”, la infraestructura aeroportuaria de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) ha alcanzado un nivel de saturación relevante, llevando sus parámetros operativos por arriba de la capacidad máxima recomendada. La problemática identificada en dicho documento hace referencia a que la capacidad instalada de los principales aeródromos de la ZMVM no es suficiente para atender la demanda en el corto y largo plazos. El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) experimenta altos niveles de saturación, actualmente opera al 140.0% de su capacidad máxima recomendada, lo que repercute en los retrasos de los vuelos. Este fenómeno se hizo presente desde febrero 2014, lo cual llevó a que la Dirección General de Aeronáutica Civil (actualmente Agencia Federal de Aviación Civil) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes declarara la saturación del campo aéreo del AICM el 29 de septiembre de 2014. Esta congestión derivó en una reducción significativa de la eficiencia operativa del Sistema Aeroportuario Nacional y, en consecuencia, mayores retrasos infligidos a los usuarios (pasajeros y carga) de la ZMVM, además de reducción en la calidad de servicio y un ambiente poco favorable para conducir la actividad económica a nivel regional y nacional.

En consecuencia, en septiembre de 2014, 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. Asimismo, se elaboró un “Plan Maestro”, el cual 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. A finales de 2016 se comisionó la “Actualización del Plan Maestro” para el periodo 2016-2018.

El 26 de abril de 2019, el Gobierno Federal presentó las razones que originaron la cancelación del proyecto del NAICM en Texcoco, así como el proyecto para la Construcción de un Aeropuerto Mixto Civil / Militar con capacidad internacional en la Base Aérea Militar número

1 (Santa Lucía, Estado de México), que quedaría a cargo de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Los resultados de la fiscalización mostraron que, en cuanto al diseño del proyecto del AIFA no se establecieron, ni documentaron directrices para la ejecución, la regulación, la construcción y la operación de un aeropuerto civil/militar; además, no se contó con una planeación estratégica definida en un documento integral que contara con los objetivos, las estrategias, los plazos, los entregables, la infraestructura, los responsables de su ejecución y las actividades de coordinación, así como la definición de metas e indicadores que permitieran medir su cumplimiento, a fin de identificar y orientar los esfuerzos institucionales hacia la consecución de objetivos.

En lo que respecta a la transparencia, el Comité de Transparencia de la SEDENA clasificó la totalidad de la información relacionada con dicha obra con el carácter de reservado, en virtud de que su difusión compromete la seguridad nacional e interior, sin embargo, se identificó que al realizar la invocación de reserva, las pruebas del daño no guardaron corresponsabilidad con lo solicitado, ya que éstas son generales y no especifican la forma en que la entrega de la información vulneraría la operación de AIFA o la seguridad nacional, ya que en los casos revisados se observó que las argumentaciones son generales y no se establecieron ni acreditaron las circunstancias de modo, tiempo y lugar del daño, tal y como requiere la normatividad en la materia.

En cuanto a la rendición de cuentas, no se establecieron las directrices ni los mecanismos para que la SEDENA rindiera cuentas de las actividades y la forma en que -se ejercieron los recursos destinados al proyecto del AIFA, ya que se determinaron diferencias entre lo reportado en la Cuenta Pública 2019 y la información proporcionada por la secretaría.

En lo que respecta a la estructura definida para la ejecución de la obra, la SEDENA designó a un Ingeniero Residente de Obra, quien realizó los estudios para determinar las necesidades de personal, maquinaria, armamento y vehículos que se requerían para conformar el Agrupamiento de Ingenieros "Santa Lucía", con elementos de la Escuela de Ingenieros de la secretaría; sin embargo, el proceso de integración presentó inconsistencias en cuanto al número de ingenieros que la integrarían, además de que, excepto por el Residente de Obra, no se definieron responsabilidades, ni los mecanismos para delegar autoridad, necesarios para alcanzar las metas y objetivos institucionales, preservar la integridad y rendir cuentas de los resultados alcanzados.

En la administración de riesgos se identificaron debilidades, ya que no se establecieron las directrices para que la Dirección General de Ingenieros (DGI), mediante el Agrupamiento, realizara la identificación de riesgos de conformidad con la Metodología de la SEDENA o la específica del proyecto del AIFA y el establecimiento de controles para mitigar y minimizar su materialización; asimismo, al tratarse de actividades sistemáticas es necesario que se considere que realizar un diagnóstico organizacional de forma anual genera por sí mismo un riesgo, ya que durante su ejecución podrían dejar de identificarse eventos que impacten en los objetivos y metas de la institución y del proyecto.

En materia de obra pública, se identificaron deficiencias en el diseño de los controles establecidos para la planeación y ejecución, ya que la regulación en esta materia no prevé obras de categoría mixta civil/militar; además de que al no contar con el acuerdo de administración directa, el proyecto ejecutivo y los programas que lo integran, limitan las actividades relacionadas con la supervisión de su cumplimiento.

En el proceso de adquisiciones, arrendamientos y contratación de servicios para la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, la SEDENA integró un comité de adquisiciones, arrendamientos y servicios, mismo que elaboró el Manual para su funcionamiento, el cual se autorizó en enero de 2020; sin embargo, no dispuso de documentación que acreditara que en 2019 se revisó el programa y el presupuesto de adquisiciones, arrendamientos y servicios, así como sus modificaciones, que haya formulado observaciones y recomendaciones, que haya dictaminado previamente a la iniciación del procedimiento.

En lo que respecta a la información y comunicación, se presentaron debilidades en el diseño de mecanismos de control que permitan que la información relacionada con el proyecto del AIFA cuente con elementos de calidad y que los canales de comunicación y líneas de reporte tanto al interior como al exterior sean efectivos, lo que limita que la gestión del proyecto se comunique de manera eficaz, eficiente y económica a las instancias procedentes, así como que la información financiera, presupuestaria, administrativa y operacional, entre otros, permita la toma de decisiones y el logro de objetivos y metas.

En lo que respecta a los mecanismos establecidos por la SEDENA para la supervisión y evaluación de la eficacia, eficiencia y economía del Sistema de Control Interno Institucional, se observó que en la selección de los procesos sustantivos no se incluyó la revisión del proyecto del AIFA aun y cuando cumplió con los ocho criterios establecidos por la Secretaría de la Función Pública (SFP) para ser considerado un proceso sustantivo susceptible de revisión; asimismo, se detectaron carencias en el proceso de autoevaluación respecto de la suficiencia y pertinencia de la evidencia documental que acredita el cumplimiento de los elementos de control revisados; situaciones que repercuten en la identificación de deficiencias, debilidades o áreas de oportunidad en el desarrollo de las actividades de los servidores públicos responsables de los procesos, tales como las que el OIC identificó en la auditoría realizada a los estudios de preinversión.

En opinión de la Auditoría Superior de la Federación, en 2019, la SEDENA presentó debilidades en el diseño e implementación de los elementos que conforman la Gobernanza y el Control Interno aplicados al proyecto del AIFA, ya que no contó con un documento de planeación estratégica específico que le permitiera definir metas e indicadores, para identificar y orientar los esfuerzos institucionales hacia la consecución de objetivos; no se definieron las funciones específicas de los encargados de la ejecución del proyecto, lo que impidió identificar los tramos de control y de responsabilidad; se identificaron debilidades en la gobernanza institucional ya que no se establecieron las directrices ni los mecanismos para que la SEDENA rindiera cuentas de las actividades y la forma en que se ejercieron los recursos; no se establecieron las directrices para que la Dirección General de Ingenieros, mediante el

Agrupamiento de Ingenieros Santa Lucía, realizara la identificación de riesgos de conformidad con la Metodología de la SEDENA o la específica que se elaboró para el proyecto del AIFA y el establecimiento de controles para mitigar y minimizar su materialización; en lo que respecta a la ejecución de la obra, el marco normativo no previó la definición de los procedimientos para la ejecución de una obra clasificada como civil/militar, así como de mecanismos para verificar que el programa y presupuesto de adquisiciones, arrendamientos y servicios se ejecutara en tiempo y forma; en cuanto a la información relacionada con el proyecto del AIFA, se careció de los elementos que permitieran generar información relevante y de calidad, y se detectaron deficiencias en el proceso de autoevaluación, respecto de la suficiencia y pertinencia de la evidencia documental que acredita el cumplimiento de los elementos de control, lo anterior repercutió en la eficacia y eficiencia con que se cumplieron los objetivos y metas del proyecto.

Los resultados de la auditoría contribuirán a que la SEDENA y los responsables del proyecto del AIFA dispongan de los mecanismos que favorezcan un mejor desempeño para los ejercicios fiscales subsecuentes; que se vea reflejada en la eficiencia y eficacia de sus procesos, así como la economía de los recursos utilizados por estas entidades, garantizando la buena gobernanza y controles.

Servidores públicos que intervinieron en la auditoría:

Director de Área

Director General

Mtro. Guadalupe González Fuentes

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.

Resultado 3

El 1 Ago. 2019, el Consejo de Seguridad Nacional (CSN) declaró como asunto de Seguridad Nacional, la construcción del AIFA clasificando la información relacionada

con la misma como materia de Seguridad Nacional, por tratarse de una instalación de carácter estratégico.

La fracción I del artículo 15 de la Ley de Seguridad Nacional, establece que el Secretario Técnico del Consejo de Seguridad Nacional (STCSN) tendrá entre otras, la función de elaborar y certificar . los acuerdos que se tomen en el Consejo, llevando su archivo y el de los instrumentos jurídicos que se generen en el mismo.

El artículo 17 de citada Ley menciona que las reuniones del Consejo, así como las actas y documentos que se generen en las sesiones serán de carácter reservado, y su divulgación se considerará como causa de responsabilidad, conforme lo establezcan las leyes; razón por la cual este organismo no cuenta con copias de los escritos solicitados.

Debido a que las actas en las que se dictaminó que la construcción del AIFA son un asunto de Seguridad Nacional, es factible que sean solicitadas a la Secretaría Técnica del Consejo de Seguridad Nacional, ya que dicha instancia es quien mantiene el resguardo de toda la documentación que se genera en el seno del consejo.

Con base en la petición realizada por esta Secretaría a la STCSN vía Correo Institucional No. 259 de 22 Sep. 2020, en la cual se solicitó copia del Acta en la que el CSN declara la obra del AIFA como asunto de Seguridad Nacional, el Secretario Técnico del CSN en Oficio No. STCSN/52/2020 de 13 Oct. 2020 (se anexa copia), establece que el AIFA, sus procesos de planificación: construcción, equipamiento y operación, así como el Listado de Materiales y Servicios para Obras Militares, son asuntos estipulados como estratégicos para la Seguridad Nacional por decisión del mencionado Consejo, y que lo determinado en el oficio sirva como documento probatorio suficiente y, en su caso, turnar cualquier petición que esta Secretaría de Defensa Nacional reciba al respecto hacia esa Secretaría Técnica del CSN.

Asimismo, la SEDENA comento que: los avances en la construcción del AIFA se informan conforme a un procedimiento interno, incluido como un ordenamiento en el nombramiento de ingeniero residente de obra que realiza la Dirección General de Ingenieros, como a continuación se indica:

- “.. Informará vía telefónica al Estado Mayor de la Secretaría de la Defensa Nacional S-4 (Log.) Subsección Obras y a esta Dirección General (Sección de Construcciones), los días lunes de cada semana los avances de obra; debiendo ratificar por escrito (Mensaje C.E.I.) dicha información, en la que se describan los avances físico real, físico programado y financiero en porcentaje acumulativo, así como la cantidad de empleos que se generen y el porcentaje de los recursos ejercidos en la adquisición de materiales y en contratación de servicios, marcando copia a los Mandos Territoriales y al Jefe Regional del Servicio de Ingenieros . correspondiente, así como un informe fotográfico quincenal que muestre el avance de la obra.”
- “.. Así mismo, se informa que los avances que se reportan corresponden a un programa de obra por frente de trabajo, a fin de garantizar la construcción del AIFA

en los tiempos establecidos; se anexa para efectos de verificación los alcances generales de "Pista Norte y Central, Plataforma y Rodajes (Frente 1)", programa de obra y cálculo de avance semanal.

Resultado 4

La SEDENA también informó que los 398,254.0 miles de pesos destinados a Estudios de Preinversión fueron reportados como ejercidos con cargo al proyecto de inversión No. 19071170001 "Estudios de preinversión para la construcción de un aeropuerto mixto civil/militar de capacidad internacional en la Base Aérea Militar No. 1 (Santa Lucía, Méx.) y su interconexión con el A.I.C.M."

Asimismo, comento que en la Cuenta Pública del ejercicio fiscal 2019, los 398,254.0 miles de pesos fueron reportados como una ampliación al programa K028 y fueron ejercidos con cargo al programa de inversión No. 19071170001 "Estudios de preinversión para la construcción de un aeropuerto mixto civil/militar de capacidad internacional en la Base Aérea Militar No. 1 (Santa Lucía, Méx.) y su interconexión con el A.I.C.M.", afectando la Unidad Responsable 117 "Dirección General de Ingenieros", se anexa copia del estado analítico del ejercicio del presupuesto en clasificación funcional-programática en el que se indica el reporte correspondiente.

- 1 . La SEDENA cuenta con un espacio virtual dentro del sitio web de SEGOB con el dominio www.gobo.mx/aifa; mismo que se encuentra disponible para el acceso al público en general y que presenta diversa información sobre la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en los siguientes apartados:
 - a. Galería.
 - b. Videos del AIFA.
 - c. Avance de Obra.
 - d. Estudios.
 - e. Infografías.
- 2 La SEDENA a través de la Dir. Gral. Ings. (DN-8), Dir. Gral. Com. Soc. (DNQ9) y el Agto. Ings. "Santa Lucía", llevan a cabo la producción y difusión de videos informativos sobre los avances en la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.
- 3 Mencionados videos informativos son presentados los días lunes en la Conferencia de Prensa del C Presidente de la República.
- 4 Así mismo, con fecha 19 Dic. 2019, la SEDENA autorizó a la Dir. Gral. Ings. (DN-8) la creación de una cuenta con un canal oficial en la plataforma digital de YouTube con el

nombre de #AIFAMX; con el fin de publicar videos sobre la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, así como videos informativos sobre diversos temas de interés relacionado al desarrollo de esta magna obra, realizando su difusión a través del mismo canal de YouTube y de las redes sociales oficiales de la S.D.N., además de la página web www.gob.mx/aifa.

- 5 La SEDENA a través de la Dir. Gral. Ings. (DN-8) y la Dir. Gral. Com. Soc. (DN-29), coordina la realización de trabajos periodísticos con diversos medios de comunicación que cuentan con un alcance en su audiencia a nivel nacional e internacional; exponiendo información real, completa y oportuna al público en general sobre las actividades que se desarrollan en la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

Asimismo, La información reportada en la Cuenta Pública se apega a las disposiciones, lineamientos y criterios emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los cuales son comunicados, mediante lineamientos generales y específicos que anualmente comunica dicha Secretaría y es congruente con la registro de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Resultado 5

En cumplimiento al "ACUERDO por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno" Disposición 9. Normas Generales, principios y elementos de control Interno, numeral 5.01 el Jefe de la oficina de Administración del Proyecto como: "Coordinador y Administrador de las Mesas de trabajo dentro de sus responsabilidades y competencias coordina con las Mesas de trabajo la elaboración del Manual de Organización y Funcionamiento del Agrupamiento de Ingenieros Santa Lucía el cual permitirá la observancia del aseguramiento al cumplimiento de objetivos y metas de la construcción del Aeropuerto.

Con respecto a los mecanismos de control que garanticen la conclusión de la estructura encargada de la construcción del Aeropuerto, la Mesa de Control Interno dentro de sus facultades aplicará lo conducente que permita evaluar y vigilar el desempeño de la Estructura Organizacional del Agrupamiento de Ingenieros Santa Lucía a fin de asegurar el alcance de sus objetivos de manera eficiente, eficaz y económica.

Resultado 8

Este Agrupamiento de Ingenieros cuenta en su organigrama con una Mesa de Administración de Riesgos e información, misma que mensualmente materializa una reunión virtual que tiene como objeto el seguimiento, control y monitoreo de riesgos determinados por los frentes y Mesas integrantes de esta Magna Obra.

En el proceso de la Revisión de los procedimientos de adquisición de bienes y servicios para la construcción del proyecto del AIFA se tienen identificados 2 (dos) riesgos, como sigue:

Número de Riesgo	Descripción del Riesgo
ROI-M-ADQ-1RAQ-09-2020	Fuga de Información personal/confidencial proporcionada de manera Física digital a SEDEÑA
R02-M-ADQ-1RAQ09-2020	Que los procedimientos de adquisiciones se encuentren debidamente apegados a la norma aplicable y vigente en el momento.

Mensualmente se remite a la citada Mesa un reporte de acciones de seguimiento para la mitigación de los riesgos reportados, en el que se hace la anotación si fueron detectados nuevos riesgos.

Los mecanismos para documentar las acciones realizadas para identificar y administrar dichos riesgos, se materializan mediante órdenes escritas emitidas por la Comandancia de este Agrupamiento de Ingenieros, fundando y motivando las observaciones que son realizadas con motivo de la revisión de los procedimientos de adquisición de bienes, servicios y arrendamientos, por parte de la Mesa de Revisión de Adquisiciones, haciéndole las recomendaciones al Ingeniero Residente de Obra para que en estricto apego a la normatividad se materialice el proceso de adquisición de bienes y servicios para la construcción del proyecto del AIFA; en el concepto que es de la exclusiva responsabilidad del Ingeniero Residente de Obra, realizar las correcciones de tales observaciones y anexar la evidencia documental respectiva. en el expediente correspondiente.

También se Implementaron los siguientes documentos de carácter normativo: "Metodología de Administración de Riesgos", "Plan de Gestión de Administración de Riesgos", y "Lineamientos del Comité de Administración de Riesgos", los cuales norman la gestión de riesgos, permitiendo su identificación, valoración y jerarquización, y clasificación (Estratégicos, Legales , Operativos, Financieros, A la Reputación o Imagen, Tecnológicos, A la Integridad, y de Corrupción), con el objeto de solicitar a las áreas que integran el proyecto, las acciones de control interno para prevenir su materialización en perjuicio o detrimento de los avances o continuidad del proyecto "Construcción de un Aeropuerto Mixto Civil/Militar con capacidad Internacional en la Base Aérea Militar No. 1 (Santa Lucía, Edo. Mex.), su interconexión con el AICM y reubicación de Instalaciones Militares".

La metodología permite la identificación, ponderación y medición del grado de impacto y probabilidad de ocurrencia de los riesgos dentro de un área, operación, función, programa o proceso específico, que pueda afectar parcial o totalmente el desarrollo del proyecto, una vez que los riesgos han sido identificados y ponderados, a través del Mapa y la Matriz de Riesgos permiten visualizar cada uno de los riesgos en relación con otros, valorar su impacto y solicitar los controles internos, por Frentes y Mesas de Trabajo, para asegurar el seguimiento efectivo; La administración del riesgo proporciona las bases para la implementación de acciones de mitigación y control de las áreas que integran el proyecto.

Asimismo, se desarrolló un órgano de consulta y asesoría en materia de administración de riesgos (Comité de Administración de Riesgos), con el objetivo de mejorar el control de los

procesos sustantivos, adjetivos y aquellos que sean susceptibles a posibles actos de corrupción, así como los riesgos potenciales que amenacen el logro de los objetivos del proyecto, mediante la toma de decisiones posterior a la identificación y evaluación de los riesgos.

Los documentos normativos descritos se encuentran alineados a las consideraciones del Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno (Secretaría de la Función Pública), ACUERDO por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno (Secretaría de la Función Pública) y Guía de Autoevaluación de Riesgos en el Sector Público, (Auditoría Superior de la Federación).

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Verificar que, para 2019, el diseño del proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles dispuso de una estrategia para su ejecución, del establecimiento de metas, objetivos e indicadores que permitan medir su cumplimiento, la asignación de funciones y responsabilidades, el programa de trabajo, y el presupuesto para su ejecución.
2. Verificar que, en 2019, el titular de la Secretaría de la Defensa Nacional cumplió con sus atribuciones y facultades en cuanto al diseño y vigilancia del control interno aplicado al proyecto de construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles; asimismo, que su diseño se reguló por los principios de organización, control, supervisión y vigilancia, con la finalidad de contribuir en el logro de los objetivos y metas.
3. Constatar que los elementos de control interno y gobernanza establecidos por la Secretaría de la Defensa Nacional para la transparencia y rendición de cuentas permiten evaluar el cumplimiento de los objetivos y metas relacionadas con el desarrollo del proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.
4. Verificar que, en 2019, las unidades de la Secretaría de la Defensa Nacional responsables del proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles diseñaron e implementaron elementos de control para que, en las adquisiciones, arrendamientos, servicios y enajenaciones, se aseguraran las mejores condiciones disponibles para el Estado en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.
5. Comprobar que la estructura definida por la Secretaría de la Defensa Nacional para el desarrollo del proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles se encuentra autorizada, que se asignaron responsables, y se delegó autoridad que permitiera el cumplimiento de objetivos y metas.

6. Verificar que, para 2019, la Secretaría de la Defensa Nacional realizó la evaluación de riesgos de conformidad con lo establecido en su metodología para la administración de riesgos y que haya incluido los relacionados con el proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.
7. Verificar que, para 2019, las unidades responsables del desarrollo del proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles diseñaron actividades de control para administrar los riesgos identificados en materia de obra pública que permitan alcanzar los objetivos y metas de los procesos sustantivos.
8. Verificar que, para 2019, las unidades responsables del desarrollo del proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles diseñaron actividades de control para administrar los riesgos identificados en materia de adquisiciones, arrendamientos y servicios con la finalidad de alcanzar los objetivos y metas de los procesos sustantivos.
9. Verificar el establecimiento de mecanismos que aseguren que la información generada por la Secretaría de la Defensa Nacional en la etapa de ejecución del proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles dispone de los elementos de calidad suficientes y que los canales de comunicación tanto al interior como al exterior de las áreas encargadas del desarrollo de dicho proyecto son efectivos.
10. Verificar si las evaluaciones del control interno de los procesos sustantivos y administrativos por parte del Titular y la Administración, Órgano Fiscalizador o de una instancia independiente, permitieron determinar la suficiencia y efectividad de los controles establecidos.

Áreas Revisadas

La Dirección General de Ingenieros y el Agrupamiento de Ingenieros Santa Lucía, de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas

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

1. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículos 1, párrafo segundo, 4, párrafo segundo, 24, fracción I, y 111, párrafo tercero
2. Ley General de Contabilidad Gubernamental: artículo 46, fracción II, inciso b, párrafo último.
3. Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público: artículo 22, fracciones I, II, IV.

4. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas: artículos 17, fracción II, 21, 70 y 71.
5. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, artículo Segundo, Disposición 9, Norma General Primera, Ambiente de Control, Principio 3, Norma General Segunda, Administración de Riesgos, párrafo primero, Principio 10, Elementos de Control 10.02, 10.03 y 10.04, Principio 12 Elemento de Control 12.01, Norma General Tercera, Actividades de Control, Principio 10 Elementos de Control 10.02 y 10.08, Norma General Cuarta Información y Comunicación, Principio 13, Elemento de Control 13.01 y 13.03, Principio 14 Elementos de Control 14.01 y 14.07, 15, Elementos de Control 15.01, 15.02, 15.03, 15.06, 15.07 y 15.08, Norma General Quinta, Supervisión y Mejora Continua, Principio 16, Elemento de Control 16.03, Principio 17, Capítulo II, Numeral 11.

Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, artículos 2, fracción VII, y 3, fracción XII, 4, 108 y 113, fracción I.

Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, Disposición Octava y Trigésimo Tercera, fracción I, II, III, IV, V.

Manual de funcionamiento del Comité de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios, e informe a la Auditoría Superior de la Federación sobre las medidas emprendidas.

Fundamento Jurídico de la ASF para Promover Acciones y Recomendaciones

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.