



AUDITORÍA
SUPERIOR
DE LA CIUDAD
DE MÉXICO

**CLXXX. INFORME INDIVIDUAL DE AUDITORÍA,
DERIVADA DE LA REVISIÓN DE LA CUENTA PÚBLICA
DE LA CIUDAD DE MÉXICO CORRESPONDIENTE
AL EJERCICIO DE 2017**

DEPENDENCIA

SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE

AUDITORÍA DE DESEMPEÑO CON ENFOQUE AMBIENTAL

Función de Gasto 1 “Protección Ambiental”, Actividad Institucional 307 “Acciones Enfocadas a Transporte Sustentable y Fuentes Móviles”

Auditoría ASCM/159/17

FUNDAMENTO LEGAL

La presente auditoría se llevó a cabo con fundamento en los artículos 122, apartado A, fracción II, sexto y séptimo párrafos, en relación con el 74, fracción VI, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 42, fracción XIX; y 43 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 10, fracción VI, de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal; 1; 2, fracciones XIII y XLI, inciso a); 3; 8, fracciones I, II, IV, VI, VII, VIII, IX y XXVI; 9; 10, incisos a) y b); 14, fracciones I, VIII, XVII, XX y XXIV; 22; 24; 27; 28; 30; 32; 33; 34; 35; 36, primer párrafo; y 37, fracción II, de la Ley de Fiscalización Superior de la Ciudad de México; y 1; 4; 5, fracción I, inciso b); 6, fracciones V y VII; y 30 del Reglamento Interior de la Auditoría Superior de la Ciudad de México, vigentes al inicio de la revisión de la Cuenta Pública 2017; y de conformidad con el Programa General de Auditoría aprobado.

ANTECEDENTES

De acuerdo con el Informe de Cuenta Pública de 2017, la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA), en el eje 3 “Desarrollo Económico Sustentable”, finalidad 2 “Desarrollo Social”, función 1 “Protección Ambiental”, subfunción 4 “Reducción de la Contaminación”, actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, reportó una meta física original de atención de 4,000,000 de vehículos y una meta física alcanzada de 3,771,500 vehículos, lo que representó una variación de 5.7% respecto de la meta prevista. El presupuesto original y aprobado de la actividad institucional revisada fue de 264,699.4 miles de pesos, el modificado de 250,214.0 y el ejercido se situó

en 249,586.8 miles de pesos, por lo que el gasto ejercido fue inferior en 5.7% (15,112.7 miles de pesos) respecto del aprobado.

El presupuesto ejercido, de 249,586.8 miles de pesos, estuvo integrado por 5,372.7 miles de pesos de recursos federales y 244,214.1 miles de pesos de recursos fiscales para atender la actividad institucional 307 "Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles". Los recursos se erogaron en los capítulos de gasto 1000 "Servicios Personales" por 165,938.6 miles de pesos (66.5%), 2000 "Materiales y Suministros" por 5,179.5 miles de pesos (2.1 %), 3000 "Servicios Generales" por 75,140.6 miles de pesos (30.1%), y 5000 "Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles" por 3,328.1 miles de pesos (1.3%).

CRITERIOS DE SELECCIÓN

La selección de la presente auditoría se sustentó en los criterios "Propuesta e Interés Ciudadano", por tratarse de una actividad de alto impacto social y ambiental, en la que se pretende que los vehículos automotores no excedan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes y la detección de aquellos que se encuentran en mal estado operativo; y "Presencia y Cobertura", a fin de garantizar que eventualmente se revisen todos los sujetos de fiscalización y todos los conceptos susceptibles de ser auditados, por estar incluidos en la Cuenta Pública de la Ciudad de México. Lo anterior, de conformidad con el Manual de Selección de Auditorías vigente de esta entidad de fiscalización superior.

OBJETIVO

El objetivo de la revisión consistió en fiscalizar las acciones realizadas por la SEDEMA para dar cumplimiento a las metas y objetivos establecidos en la actividad institucional 307 "Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles", de abatir las emisiones vehiculares de los automotores en circulación a través de la detección de aquellos que se encuentran en mal estado operativo, y generar el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes de vehículos automotores, a través del uso de combustibles y tecnologías alternas.

ALCANCE Y DETERMINACIÓN DE LA MUESTRA

Se evaluaron los resultados obtenidos por la SEDEMA respecto de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, que comprendió la revisión del control interno y de las vertientes de competencia de los actores, eficacia, eficiencia y economía.

En cuanto a la competencia profesional de los servidores públicos, se determinó revisar ocho expedientes del personal de estructura, lo que representó el 100.0%, así como 4 expedientes de prestadores de servicios profesionales por honorarios, 6 de trabajadores de base y 6 de nómina 8, que correspondió a un total de 16 trabajadores técnico-operativos de los 101 que desarrollaron la actividad institucional 307, equivalente al 16.0%, con objeto de verificar si cubrieron el perfil de puesto correspondiente a los cargos asignados.

En cuanto a la vertiente de eficacia, se determinó revisar 63 autorizaciones emitidas en 2017 para el establecimiento y operación de centros de verificación vehicular en la Ciudad de México y su documentación, lo que significó 100.0% de las autorizaciones expedidas, en tanto, para llevar a cabo visitas como prueba de cumplimiento a los centros de verificación vehicular que fueron autorizados en el ejercicio de 2017, se utilizó un muestreo dirigido.

En la vertiente de eficiencia, para revisar la implementación del procedimiento establecido en las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”, se determinó la muestra mediante la técnica de muestreo aleatorio simple, con un grado de confianza del 95.0% y un margen de error de $\pm 5.0\%$, en tanto que para la revisión de los recursos financieros se realizó un muestreo dirigido.

En todos los casos, el tamaño de las muestras fue determinado por la experiencia y criterio del personal auditor, en función del tiempo establecido para la ejecución de la auditoría.

Respecto de la evaluación del sistema de control interno, se revisaron los mecanismos implantados por el sujeto fiscalizado para contar con una seguridad razonable, en cuanto al cumplimiento de metas y al objetivo de la actividad institucional 307 y la normatividad

aplicable, considerando los componentes Entorno de Control, Evaluación del Riesgo, Actividades de Control, Información y Comunicación, y Seguimiento, para lo cual se determinó aplicar, en las oficinas de la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles de la SEDEMA, área encargada de operar la actividad institucional revisada, cuestionarios a 7 trabajadores de estructura responsables de la operación de dicha actividad institucional, de un total de 8, que correspondió al 87.5% de esa categoría; y a 4 prestadores de servicios por honorarios, 6 trabajadores de base y 6 de nómina 8 que correspondió a un total de 16 trabajadores técnico-operativos de los 101 que desarrollaron la actividad institucional, equivalente al 16.0%; además del estudio y análisis de la información y documentación obtenida y recopilada.

Por lo que respecta a la competencia de los actores, se verificó que el sujeto fiscalizado fuera competente para realizar la tarea encomendada en la actividad institucional revisada, que contara con perfiles de puesto, y que los servidores públicos asignados a la actividad institucional los hubieran cubierto. Asimismo, se revisó que el personal hubiese recibido la capacitación respectiva, de acuerdo con la normatividad aplicable, para lo cual se examinó en la Dirección Ejecutiva de Administración en la SEDEMA el 100.0% de los expedientes del personal de estructura y de honorarios que operaron en 2017 la actividad institucional revisada.

Con relación a la eficacia, se revisaron los resultados alcanzados respecto de los objetivos y metas planteados, así como la rendición de cuentas, específicamente lo reportado en el Informe de Cuenta Pública, y los mecanismos de medición y evaluación implantados. Para ello, se determinó revisar 63 autorizaciones para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México, que fueron emitidas por la Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire del sujeto fiscalizado en el ejercicio de 2017, y su documentación soporte, que representó el 100.0% de las autorizaciones, con el propósito de constatar la actuación de la SEDEMA para determinar que los titulares de las autorizaciones que se expidieron en 2017, que son con las que actualmente están operando los centros de verificación vehicular, cumplieran los requisitos establecidos en las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”, eran merecedores de dicha autorización.

Mediante un muestreo dirigido, se llevaron a cabo cuatro visitas a igual número de centros de verificación vehicular en la Ciudad de México, con la finalidad de constatar que cumplieran todos los requisitos que en su momento debieron acreditar para que la SEDEMA les otorgara la autorización para su establecimiento, así como para la operación. También se analizó el impacto ambiental que se generó en cuanto a los resultados de la vertiente en relación con la disminución de las emisiones contaminantes a la atmósfera en la Ciudad de México, de acuerdo con la información estadística disponible respecto de dichas emisiones.

En cuanto a la eficiencia, se midió y calificó la forma en que se utilizaron los recursos humanos, materiales y financieros; para ello, se analizaron los procesos clave con los cuales operó el sujeto fiscalizado para cumplir el objetivo planteado en la actividad institucional y el estudio de un procedimiento con el que contó el sujeto fiscalizado en su manual administrativo que estuvo vigente en 2017, para emitir autorizaciones con la finalidad de establecer y operar centros de verificación vehicular, además del procedimiento específico que para dicho tema estableció el propio sujeto fiscalizado en las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”, que emitió en razón de la Convocatoria Pública para obtener la Autorización para establecer y operar Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México, publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 27 del 14 de marzo de 2017. Se determinó estudiar la integración y seguimiento del procedimiento en general, así como en específico de los expedientes correspondientes a las autorizaciones emitidas, mediante la revisión de 55 expedientes de un universo de 63 autorizaciones, que representó el 87.3% del total.

Respecto de los recursos materiales, se revisó en las instalaciones de la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles la contribución del equipo y mobiliario diverso propio de oficina, específicamente, del sistema portátil de medición de emisiones vehiculares, un analizador de gases (Met 6.3) y un contador de células (nanopartículas) denominado Nanomet 3, en la operatividad de la actividad institucional revisada, mediante registros internos, declaraciones del sujeto fiscalizado y constancias que obran en archivo del sujeto fiscalizado.

Se analizaron los recursos financieros utilizados para la operación de la actividad institucional revisada, mediante el análisis en la Dirección Ejecutiva de Administración de 3 Cuentas por Liquidar Certificadas (CLC), de un universo de 514 instrumentos de pago (486 CLC y 28 Documentos Múltiples), determinadas mediante un muestreo dirigido. Las tres CLC son representativas porque corresponden a 3,328.1 miles de pesos, que equivalen al 61.9% del presupuesto federal reportado como ejercido en la actividad institucional revisada, y mediante ellas se erogaron recursos dentro del marco de la actividad institucional estudiada para la adquisición de *hardware* y *software* implantado en las tecnologías de la información con la finalidad de mantener comunicación entre el sujeto fiscalizado y los verificentros autorizados, así como para almacenar información, relativa a las emisiones contaminantes de los vehículos automotores que fueron objeto de verificación.

Mediante el estudio de la plantilla de personal del sujeto fiscalizado que desarrolló la actividad institucional 307, se revisó su contribución en relación con el dictamen de estructura orgánica autorizado de 27 plazas. También se revisaron los informes mensuales de 16 prestadores de servicios por honorarios, así como las respuestas a cuestionamientos sobre las principales funciones y actividades que desempeñó el personal operativo en 2017, formulados a ocho personas contratadas por el concepto nómina 8 y cinco de base.

En relación con la economía, se verificó que el sujeto fiscalizado hubiese aplicado medidas de racionalidad y austeridad, y que éstas hubieran contribuido al logro de los objetivos de la actividad institucional revisada, por lo que se determinó revisar 11 partidas presupuestarias (1131, 2111, 2211, 2611, 3112, 3131, 3191, 3221, 3361, 3552 y 3553) sujetas a medidas de austeridad, racionalidad y disciplina financiera durante el ejercicio de 2017, así como 23 afectaciones presupuestales correspondientes a 6 partidas (1131, 2111, 2611, 3191, 3361 y 3553), las cuales se seleccionaron mediante un muestreo dirigido, por presentar disminuciones en el presupuesto ejercido respecto del aprobado para 2017 de 3.7%, 100.0%, 1.2%, 100.0%, 22.7% y 0.4%, respectivamente, y por estar contempladas dentro de las medidas de austeridad implantadas y tener vinculación directa con la operación de la actividad institucional revisada.

PROCEDIMIENTOS, RESULTADOS Y OBSERVACIONES

Evaluación del Control Interno

1. Resultado

Los artículos 62, fracción III; y 87 de la Ley de Fiscalización Superior de la Ciudad de México vigente en 2017 disponen que entre las atribuciones de la Auditoría Superior de la Ciudad de México está la de verificar que los sujetos fiscalizados establezcan sistemas adecuados de control interno, que proporcionen seguridad razonable en cuanto al logro de los objetivos y el adecuado uso de los recursos, para asegurarse de que dichos controles se apliquen y funcionen de manera que garanticen el exacto cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, así como la de evaluar periódicamente la eficacia de los sistemas de control, y que el estudio y evaluación de la efectividad del control interno se determinará de acuerdo con los objetivos de la auditoría y con base en las pruebas y procedimientos de auditoría diseñadas para verificar la eficiencia de los sistemas de control.

En ese sentido, de conformidad con el Manual del Proceso General de Fiscalización de la Auditoría Superior de la Ciudad de México, Subapartado B, "Fase de Ejecución"; numeral 3, "Control Interno", de su Anexo Técnico, se realizó un análisis para la evaluación del sistema de control interno, con objeto de verificar que proporcionara seguridad razonable sobre la consecución de objetivos institucionales.

Para verificar la efectividad del sistema de control interno que implantó la SEDEMA para la operación de la actividad institucional 307 "Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles", se aplicaron 7 cuestionarios al personal de estructura que operó dicha actividad, equivalente al 87.5% del total de 8 trabajadores de estructura responsables de su operación en el ejercicio de 2017; así como a 4 prestadores de servicios por honorarios, 6 trabajadores de base y 6 de nómina 8 que correspondió a un total de 16 trabajadores técnico-operativos de los 101 que desarrollaron la actividad institucional, equivalente al 16.0%, asimismo, se estudió la información y documentación que proporcionó el sujeto fiscalizado en atención a los requerimientos de información. Derivado de lo anterior, se obtuvo lo siguiente:

Entorno de Control

En el estudio de la información proporcionada y recabada, se identificó que la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, en el ejercicio de 2017, estuvo a cargo de la Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire (DGGCA) de la SEDEMA, y la operación correspondió a la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles, adscrita a dicha Dirección General.

Con la revisión de las listas de difusión y el estudio de la información proporcionada, se comprobó que el sujeto de fiscalización aplicó y difundió el Código de Ética de los Servidores Públicos para el Distrito Federal, publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* núm. 1896 del 9 de julio de 2014, únicamente entre el personal de estructura. Mediante la aplicación de cuestionarios de control interno a 16 trabajadores técnico-operativo, se identificó que el 63.0% de los servidores públicos a los que se les aplicó el cuestionario desconocían el Código de Ética, ya que no les fue difundido.

Adicionalmente, se identificó que se les impartió a 66 servidores públicos de estructura, base, nomina 8 y honorarios, el curso de capacitación “Ética, Conflicto de Intereses y Políticas de Integridad”, como parte de las acciones para promover y fomentar la integridad personal, profesional y los valores éticos de los servidores públicos durante el ejercicio 2017; sin embargo, el sujeto fiscalizado no contó con evidencia de tener mecanismos para evaluar y, en su caso, sancionar los incumplimientos de las normas éticas.

Se verificó que la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles exhortó a su personal a presentar la Declaración de Intereses, de conformidad con los Lineamientos para la Declaración y Difusión de Información Patrimonial, Fiscal y de Intereses a cargo de las Personas Servidoras Públicas de la Administración Pública de la Ciudad de México y Homólogos, publicados en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 51 del 15 de abril de 2016, mediante la revisión de los correos electrónicos enviados al personal; y, con la revisión de los acuses de recibo electrónicos que presentó el sujeto fiscalizado, se constató que la totalidad del personal de estructura presentó la Declaración de Intereses en el ejercicio de 2017.

El sujeto fiscalizado contó con un manual administrativo con número de registro MA-07/150416-D-SEDEMA-29/011215 ante la Coordinación General de Modernización Administrativa (CGMA), el cual fue publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 107 del 4 de julio de 2016; sin embargo, no contó con documentación comprobatoria de su difusión entre el personal de estructura, base, nómina 8, eventuales y prestadores de servicios profesionales de la DGGCA en el ejercicio de 2017, toda vez que fue difundido en 2018 mediante correo electrónico y la nota núm. SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/390/2018 de fecha 23 de octubre de 2018. En la revisión de dicho manual administrativo, se identificó que éste definió los niveles de responsabilidad de acuerdo con la estructura organizacional, atribuciones, procedimientos y las funciones asignadas al personal adscrito a la DGGCA, y que contempla la misión y visión de la dependencia; así como la misión de la DGGCA; no obstante, en la aplicación de los cuestionarios de control interno a mandos medio y superior, se observó que, de dicho personal de estructura, sólo la titular de la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles conocía la misión.

Adicionalmente, se revisó el oficio núm. OM/0846/2015 del 18 de diciembre de 2015 emitido por la Oficialía Mayor (OM), y se comprobó que ésta dictaminó favorablemente la estructura orgánica núm. D-SEDEMA-29/011215, en términos del lineamiento decimotercero, numeral 1, fracción I, de los Lineamientos Generales para el Registro de Manuales Administrativos y Específicos de Operación de la Administración Pública del Distrito Federal, la cual entró en vigor a partir del 1o. de diciembre de 2015; además, se verificó que dicha estructura correspondió con la distribución de competencias y responsabilidades contenidas en su manual administrativo vigente en 2017, aunque en las respuestas a los cuestionarios de control interno, se constató que el 38.0% del personal técnico-operativo cuestionado desconocía la integración de la estructura orgánica de la DGGCA.

Se identificó que tres Subdirecciones y cuatro Jefaturas de Unidad Departamental estuvieron adscritas a la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles, la cual tuvo a cargo la operación de la actividad institucional 307 en el ejercicio de 2017, y se verificó que en el manual administrativo vigente en 2017 estuvieron definidas las atribuciones y procedimientos de dichas áreas; sin embargo, en la revisión de la plantilla de personal, se constató que la Jefatura de Unidad Departamental de Normas para el Transporte Sustentable no tuvo asignado personal operativo.

Asimismo, se identificó que el sujeto fiscalizado publicó, en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 27 del 14 de marzo de 2017, la Convocatoria Pública para obtener la Autorización para establecer y operar Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México, para lo cual la DGGCA emitió las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”, que en conjunto constituyeron instrumentos complementarios al procedimiento denominado “Autorización para operar y mantener Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México” contenido en su manual administrativo, para regular las autorizaciones otorgadas en 2017 a los nuevos centros de verificación vehicular, que operaron a partir del mes de julio de 2018.

En cuanto al nivel de conocimiento y habilidades de los servidores públicos que operaron la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, se identificó que la SEDEMA contó con perfiles de puesto para el personal de estructura y de honorarios; sin embargo, en la revisión de los expedientes de personal, responsables de la operación de la actividad institucional 307, se identificó que no todo el personal de la SEDEMA cumplió las variables dispuestas en los perfiles, por lo que se incumplieron los propios perfiles de puestos. Asimismo, en la revisión del documento denominado “Formato de Evaluación del Desempeño Laboral”, que contempló los rubros de orientación de resultados, calidad, relaciones interpersonales, iniciativa, trabajo en equipo y organización, se verificó que al personal de estructura se le realizaron evaluaciones el 1o. de diciembre de 2017, por el superior jerárquico de cada uno de los evaluados, aunque para el personal de nómina 8, base y honorarios la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles no se evaluó su desempeño en 2017.

Aunado a lo anterior, se constató que el sujeto de fiscalización elaboró su Programa Anual de Capacitación 2017 con base en el Diagnóstico de Necesidades de Capacitación del ejercicio de 2016, por lo que se comprobó que en 2017 la SEDEMA no realizó Diagnóstico de Necesidades de Capacitación. En el Programa Anual de Capacitación 2017 se programaron, en la vertiente técnico-operativa genérica, tres cursos (Responsabilidad de Servidores Públicos y la Actuación en el Programa de Vehículos Contaminantes, Calidad en la Atención y Servicio Ciudadano, y Manejo de la queja en Atención Ciudadana); en la vertiente técnico-operativa específica se programaron seis cursos (Primeros Auxilios; Gestión Sustentable

de Residuos Sólidos; Marco Jurídico del Programa de Vehículos Contaminantes; Valoración de Daños al Ambiente; y Método de Valoración Económica Ambiental Aplicaciones y Prácticas, así como Manejo y Mantenimiento de Sistemas de Naturación: vegetación en Azoteas Verdes) y en la vertiente directiva se programó un curso denominado “Derecho Humano al Medio Ambiente y el Derecho Humano a la Ciudad”, sin embargo, no se identificó algún requerimiento de capacitación en temas vinculados de manera directa con la operación de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”.

Mediante el estudio de la información proporcionada por el sujeto fiscalizado y la presencia física del personal auditor en sus instalaciones, se constató que la SEDEMA cuenta con un buzón en el área de atención ciudadana para la presentación de quejas y denuncias, las cuales se hacen del conocimiento de los servidores públicos de la propia área para su atención y seguimiento.

Asimismo, de conformidad con las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”, y las condicionantes establecidas en las autorizaciones emitidas por la SEDEMA, los centros de verificación debieron contar con un buzón para la presentación de quejas y denuncias por los usuarios de dichos centros, así como con una línea telefónica de acceso directo a la SEDEMA para que la ciudadanía reportara cualquier anomalía en los verificadores; lo cual se constató en las visitas que realizaron auditores de la Auditoría Superior de la Ciudad de México a cuatro centros de verificación vehicular en la Ciudad de México; asimismo, se corroboró que las atenciones de las quejas se asentaron en la bitácora implementada para ese efecto y que el gerente le dio el seguimiento.

Derivado de las debilidades identificadas en el estudio del componente de entorno de control, se determinó que el sujeto de fiscalización en el ejercicio en revisión mostró deficiencias como falta de difusión del manual administrativo entre el personal de la DGGCA, incumplimiento de los perfiles de puesto y falta de Diagnóstico de Necesidades de Capacitación, lo cual repercutió en el ambiente organizacional, ya que el personal no conoció la fundamentación de su actuación y no se garantizó que se cumplieran las necesidades de capacitación y de competencia profesional.

Evaluación del Riesgo

Se requirió información al sujeto fiscalizado respecto de los mecanismos y acciones que se implementaron en el ejercicio de 2017 para identificar, valorar y evaluar los riesgos internos y externos inherente a la operación de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”; pero la SEDEMA no contó con información del ejercicio de 2017, únicamente proporcionó información correspondiente al ejercicio de 2018.

En el estudio de las respuestas a los cuestionarios de control interno que fueron aplicados, se constató que el personal de estructura y técnico-operativo de la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles identificó los riesgos siguientes:

1. Incumplimiento por parte de la ciudadanía de la obligación de realizar la verificación vehicular.
2. Fallas en los sistemas utilizados para la actividad institucional 307.
3. Aplicación de la norma oficial mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas, ya que se estableció un nuevo procedimiento para realizar la verificación mediante el Sistema de Diagnóstico a Bordo (OBD-II) y la calibración de los dinamómetros.
4. Interposición de juicios para obtener la suspensión de la aplicación del Programa de Verificación Vehicular Obligatorio (PVVO) por parte de los usuarios, o los promovidos por los propios centros de verificación vehicular.
5. Demandas de los colegios a los que se les aplicó el Programa de Transporte Escolar (PROTE).
6. No contar con disponibilidad suficiente de constancias de verificación vehicular para proveer a los centros de verificación vehicular.

7. Fallas en el equipo de cómputo y de comunicación con los centros de verificación.
8. Falta de papelería, servicio de fotocopiado y equipos de cómputo.
9. Falta de fundamento jurídico para la aplicación del PROTE.
10. Malos tratos por parte del superior jerárquico.
11. Conversiones de vehículos a Gas Licuado de Petróleo (GLP) o Gas Natural Comprimido (GNC) por personal no capacitado o sin supervisión.
12. Falta de comunicación y coordinación con otras áreas de la SEDEMA.

Adicionalmente en el estudio, revisión y verificación de la información proporcionada por la SEDEMA y recabada por el grupo auditor, se detectaron factores de riesgo que pueden llegar a comprometer el logro de sus objetivos y metas, como los siguientes:

1. Falta de difusión del Código de Ética de los Servidores Públicos del Distrito Federal entre la totalidad del personal técnico-operativo encargado de operar la actividad institucional 307.
2. Carencia de mecanismos para evaluar y sancionar los incumplimientos de las normas éticas.
3. Desconocimiento de la misión y visión de la SEDEMA y de la DGGCA por parte del personal de estructura.
4. Discrepancias entre el personal respecto de las acciones que contempló la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”.
5. Ausencia de mecanismos para la detección, evaluación, valoración y administración de riesgos internos y externos por parte de la DGGCA.
6. Desconocimiento de los mecanismos de control implantados para la correcta operación de la actividad institucional 307 en el ejercicio 2017, por parte del personal de estructura de la DPTSyFM.

7. Falta de difusión y desconocimiento del contenido del manual administrativo y de procedimientos de la SEDEMA, así como de sus manuales complementarios por parte del personal de la DGGCA.
8. El personal de estructura no tuvo total conocimiento del contenido de los procedimientos que se aplicaron en 2017.
9. Carencia de indicadores o de mecanismos de medición para evaluar el cumplimiento de metas, objetivos y efectos de la actividad institucional.
10. Falta del Diagnóstico de Necesidades de Capacitación, que es la base para identificar los requerimientos del personal sobre capacitación y elaborar el programa anual.
11. Desconocimiento por parte del personal respecto del sistema de control interno, así como de los mecanismos de control y supervisión.
12. Falta de integración de expedientes con la documentación correspondiente a cada uno de las solicitudes autorizadas y rechazadas para operar y mantener centros de verificación vehicular en la Ciudad de México.
13. Carencia de mecanismos para el resguardo y archivo de la documentación presentada por los particulares para la autorización de centros de verificación vehicular.
14. Incumplimiento de las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”.
15. Carencia de documentación comprobatoria respecto del pago único por cada línea de verificación que fue autorizada en el ejercicio de 2017.
16. Desactualización del directorio de verificentros que se encuentran en el portal electrónico de la SEDEMA.

La Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles informó mediante el anexo del oficio núm. SEDEMA/DGGCA/2226/2018 del 6 de julio de 2018 así como de las respuestas al cuestionario de control interno aplicado a la titular de dicha Dirección de Área, que en el ejercicio de 2018 comenzó a utilizar una matriz de riesgos, sin embargo, para el ejercicio de 2017 no contó con algún mecanismo para identificar los riesgos internos y externos que comprometieran el cumplimiento de las metas y objetivos de la actividad institucional 307, tampoco contó con evidencia de la implantación de mecanismos o medidas que le permitieran prevenir, reducir o, en su caso, controlar los riesgos que sí identificó, como se desprende de las respuestas a los cuestionarios de control interno.

Lo anterior, denota que en el ejercicio de 2017 hubo desconocimiento sobre la importancia de la identificación y análisis de riesgos relevantes para el logro de los objetivos que implique detección, valoración y evaluación de los riesgos inherentes a la actividad institucional en revisión por parte de los servidores públicos encargados de su operación.

Actividades de Control

En el estudio del manual administrativo de la SEDEMA vigente durante 2017, se constató que se definieron los niveles de responsabilidad, de acuerdo con la estructura organizacional y con las funciones asignadas al personal adscrito.

Asimismo, en dicho manual se identificaron los procedimientos relacionados con la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, los cuales se mencionan a continuación:

1. “Registro y Control de Vehículos de Uso Particular e Intensivo que carburan o utilizan Inyección Electrónica a Gas Licuado de Petróleo GLP o Gas Natural Comprimido GNC”
2. “Elaboración de Convenios para la Autorregulación Ambiental de Automotores a Diésel de Empresas Mercantiles y Rutas de Transporte Público”
3. “Certificación de Personas Físicas o Morales para instalar Sistemas Integrales de Carburación o Inyección Electrónica a Gas Licuado de Petróleo y/o Gas Natural en Vehículos de Uso Intensivo”

4. "Autorización para operar y mantener Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México"
5. "Conciliación de Ingresos por la Venta de Constancias de Verificación Vehicular a los Centros Autorizados"
6. "Realización de la Venta de Constancias de Verificación Vehicular a los Centros Autorizados"
7. "Abastecimientos de Constancias de Verificación Vehicular"
8. "Reposición de la Constancia de Verificación Vehicular"
9. "Difusión de las Constancias de Verificación reportadas como Robadas y/o Extraviadas"
10. "Solicitud de Exenciones al Programa de Transporte Escolar"

Con objeto de conocer las acciones de control implantadas por el sujeto fiscalizado, se revisaron 12 expedientes derivados del procedimiento "Registro y Control de Vehículos de Uso Particular e Intensivo que carburan o utilizan Inyección Electrónica a Gas Licuado de Petróleo GLP o Gas Natural Comprimido GNC", que correspondieron a cada uno de los meses del ejercicio de 2017, en los que se constató que se emitieron los formatos RP-01 "Revisión de Papelería" y RE-01 "Revisión de Expedientes de Gas Licuado de Petróleo o Gas Natural", y se verificó que el sujeto fiscalizado llevó el control de la integración de la documentación de los expedientes.

En cuanto al procedimiento de "Elaboración de Convenios para la Autorregulación Ambiental de Automotores a Diésel de Empresas Mercantiles y Rutas de Transporte Público", se identificó que la Subdirección de Programas de Fuentes Móviles, como área responsable de dicho procedimiento, para el ejercicio de 2018, elaboró el formato F-RRE1-PAAVD-2018, con la finalidad de contar con un mecanismo de supervisión para la integración documental de los expedientes; no obstante, en 2017 no contó con evidencia de la implementación de mecanismos de supervisión; asimismo, se careció de mecanismos para el resguardo de la documentación de los expedientes de los convenios de autorregulación.

El sujeto fiscalizado declaró, con la nota núm. SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/427/2018 del 29 de noviembre de 2018, que en el ejercicio de 2017, para el procedimiento “Certificación de Personas Físicas o Morales para instalar Sistemas Integrales de Carburación o Inyección Electrónica a Gas Licuado de Petróleo y/o Gas Natural en Vehículos de Uso Intensivo”, no contó con mecanismos de control y supervisión.

En cuanto al procedimiento “Autorización para operar y mantener Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México”, se constató que el sujeto fiscalizado emitió una convocatoria pública y bases de participación, mediante las cuales elaboró dictámenes de la documentación presentada por los participantes, con los cuales se llevó el control y evaluación de la documentación presentada por los solicitantes, incluyendo fecha de la revisión y nombre del servidor público que intervino; no obstante, se identificó que en el apartado de la revisión del “sobre 2” sólo aparecen iniciales del servidor público que llevó a cabo la revisión, pero no el nombre completo; asimismo, en las autorizaciones emitidas por el sujeto fiscalizado se identificaron las rúbricas de dos servidores públicos y la del representante legal del solicitante y la firma autógrafa de la titular de la DGGCA.

Para dicho procedimiento, el manual administrativo de la SEDEMA vigente en 2017 estableció la revisión de un porcentaje (sin especificar cantidad) de los “respaldos documentales de los expedientes generados” con motivo de la solicitud de autorización; sin embargo, el sujeto fiscalizado no contó con la documentación comprobatoria de haberlo realizado; asimismo, declaró que “el área correspondiente de vigilar la operación y funcionamiento de los Centros de Verificación Vehicular que obtuvieron una autorización, es la Dirección General de Vigilancia Ambiental”, la cual es otra unidad administrativa del sujeto fiscalizado que se encarga de realizar visitas de inspección a los centros de verificación vehicular mediante la operación de la actividad institucional 321 “Acciones enfocadas a la inspección y vigilancia ambiental”, que es diferente de la que se revisa.

En el estudio de las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”, se identificó que en el numeral 4.12 se estableció la obligación a cargo del centro de verificación vehicular de entregar al Fondo de Acción Climática del Fondo Ambiental Público, una aportación de “\$20.00 (veinte pesos 00/100 M.N.)” por cada verificación

aprobada o rechazada realizada; no obstante, en las autorizaciones que emitió la DGGCA en el ejercicio de 2017, en su condición cuarta, último párrafo, se estableció que el centro de verificación vehicular está obligado a aportar “\$30.00 (treinta pesos 00/100 M.N.)” por cada verificación aprobada o rechazada a la subcuenta del Fondo Ambiental para el Cambio Climático del Fondo Ambiental Público del Distrito Federal, sin que el sujeto fiscalizado haya presentado la justificación fundada y motivada respecto de dicha modificación.

De igual forma, en el numeral citado de las bases de participación, se estableció la obligación de los centros de verificación que fuesen autorizados de realizar una aportación económica, por única ocasión, de “\$250,000.00 (doscientos cincuenta mil pesos 00/100 M.N.)” al Fondo de Acción Climática, por cada línea de verificación autorizada. Al respecto, el sujeto fiscalizado manifestó que “dicha aportación no fue realizada, toda vez que la misma no fue contemplada dentro de sus obligaciones [de los centros de verificación] establecidas en la Autorización para Establecer y Operar un Centro de Verificación Vehicular otorgada por la Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire, motivo por el cual no tenían la obligación de realizar dicha aportación”; sin embargo, en las autorizaciones emitidas se constató que se omitió la referencia de la obligación de realizar dicha aportación, y no se presentaron argumentos de la DGGCA para no considerar la aportación, pese a que estaba establecido en las bases de participación; asimismo, el sujeto de fiscalización no contó con la documentación comprobatoria de la aportación de cada uno de los centros de verificación vehicular autorizados.

En las visitas realizadas a cuatro centros de verificación vehicular autorizados por la SEDEMA en 2017, se constató que, con base en el procedimiento “Autorización para operar y mantener Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México”, contaron con sensores infrarrojos y cerradura en los gabinetes de equipos que resguardan los diferentes módulos con los cuales opera el centro, módulo de control de seguridad con batería de respaldo, claves de acceso diferenciadas para el personal que opera líneas de verificación y captura información, equipos de respaldo de energía (UPC), impresoras independientes para cada uno de los tipos de holograma y para el resultado de la prueba físico-mecánica, certificados de calibración de módulos y dinamómetros, buzón de quejas, así como *software* centralizado y controlado por la SEDEMA, como mecanismos de control y seguridad.

Del mismo modo, se revisó el soporte documental del procedimiento “Difusión de las Constancias de Verificación reportadas como Robadas y/o Extraviadas”, para lo cual se eligieron 5 averiguaciones previas que correspondieron al robo de 2,406 constancias u hologramas de verificación, que correspondieron al 77.0% del total registrado de 3,122 constancias; al respecto, se identificó copia certificada del acta de averiguación previa, escrito presentado por el representante legal del centro de verificación vehicular, línea de captura y comprobante de pago de las constancias reportadas; asimismo, se corroboró que la información fue registrada en una base de datos, de acuerdo con lo establecido en el procedimiento.

En cuanto a los procedimientos restantes, se detectó que carecen de mecanismos de supervisión de las operaciones y de actividades de control, no obstante que, en las respuestas de los cuestionarios de control interno aplicados, el personal técnico-operativo manifestó que los superiores jerárquicos realizaron revisiones de su trabajo.

En la revisión de la información presentada por el sujeto fiscalizado para determinar si éste contó con mecanismos de medición y evaluación aplicados durante 2017 para conocer los resultados de la operación de la actividad institucional en revisión, se identificó que la SEDEMA no contó con indicadores o algún otro mecanismo que le permitiera conocer los resultados alcanzados, así como evaluar el cumplimiento de metas, objetivos y efectos de la actividad institucional 307, de igual manera la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles presentó los indicadores que aplicó a partir del ejercicio 2018.

Respecto de los riesgos señalados por los servidores públicos en las respuestas a los cuestionarios de control interno, se encuentran el sujeto fiscalizado no realizó acciones para atender los riesgos identificados de manera individual, derivado de la circunstancia de que no contó con mecanismo para la detección, evaluación y valoración de riesgos.

Información y Comunicación

Para la operación de la actividad institucional en revisión, el sujeto fiscalizado contó con diversos sistemas de información; principalmente encaminados al control del programa de verificación vehicular; en ese sentido, se identificó el Sistema de Verificación Vehicular (SIVEV), el cual fue operado de forma centralizada por la SEDEMA, con el cual se procesó la

información generada por los equipos de medición de cada uno de los centros de verificación vehicular, es decir, que este sistema administró los servidores de cada uno de los centros en una base de datos, con la finalidad de tener el control de los registros y operación de los centros. Cabe señalar que, durante las visitas realizadas, se verificaron los servidores y la implementación de acceso controlado y video-vigilancia como medidas de seguridad y control para éstos.

Por otra parte, se identificó que se cuenta con un sistema de citas, mediante el cual los propietarios o poseedores de vehículos a gasolina, GNC, GLP y diésel, obligados a presentar su vehículo para la verificación de emisiones contaminantes, pueden realizar con antelación un registro en el portal electrónico de la SEDEMA <http://148.243.232.119:8080/DVC/DVCCitas/>, y elegir el centro de verificación vehicular de su preferencia, el día y hora en los que deseen realizar la verificación. En la consulta del portal electrónico, se revisó el Directorio de Verificentros en el que se encuentran 54 centros, en 15 de las 16 Alcaldías de la Ciudad de México (no incluye Milpa Alta), con nombre o razón social, domicilio, número telefónico, tipo de línea de verificación con la que cuenta, vínculo de mapa de ubicación, y número de citas disponibles. Una vez que el usuario elige el centro, se despliega otra ventana en la que se recomienda antes de presentarse a realizar la prueba al vehículo, revisar si cuenta con adeudos de tenencia, infracciones de tránsito o sanciones de la SEDEMA; al particular se le solicita que señale el tipo de combustible de su vehículo, la fecha, hora de la cita, placas, marca, nombre, teléfono y correo electrónico, para generar su cita.

Las visitas realizadas a cuatro verificentros, se comprobó que, en el momento en que un usuario llega a verificar su vehículo, personal del centro de verificación vehicular lo recibe y pregunta si cuenta con cita, en caso de que cuente con ella entrega el folio generado, tarjeta de circulación y constancia de verificación del período anterior y se confirma en el sistema de bitácora electrónica.

Asimismo, se comprobó la aplicación del sistema de bitácora electrónica, el cual también fue utilizado en el proceso de verificación, consistente en el registro de los usuarios, con y sin cita, que se presentaron a realizar la prueba de emisiones de su vehículo, y se identificó que se realiza en la entrada de los centros de verificación vehicular por el personal de éste.

Respecto a la operación interna de la DGGCA y la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles, en los cuestionarios de control interno aplicados al personal, se indicó que las líneas de comunicación implantadas en el ejercicio de 2017 fueron principalmente mediante instrucciones verbales, oficios, circulares, órdenes de trabajo y mensajería móvil.

Se revisaron las bases datos del sujeto fiscalizado y se comprobó que, en relación con el procedimiento de “Difusión de las Constancias de Verificación reportadas como Robadas y/o Extraviadas”, el sujeto fiscalizado generó la base de datos denominada “Relación de Certificados Reportados como Robados”, en la que se identificó el registro de centro de verificación vehicular, tipo de holograma, folios, cantidad de robados, fecha del robo o extravío, semestre y averiguación previa correspondiente.

Respecto del procedimiento “Autorización para operar y mantener Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México”, de manera adicional a los sistemas mencionados, se implementó una base de datos denominada “Estatus de Verificentros”, en la que se realizó el registro de número del centro de verificación, cambio de domicilio, documento soporte, número de líneas autorizadas, modificación del número de líneas, motivo de la modificación, documentación soporte, tipo y número de líneas, estatus del centro, en su caso, autorización revocada, motivo de revocación y documentación generada; sin embargo, se identificó que, en el directorio de verificentros en el portal electrónico de la SEDEMA, no se encuentra registrado el Centro de Verificación Vehicular con clave XO29, el cual en la base de datos en mención aparecen con estatus “en operación”, por lo que se concluye que dicho directorio no se encuentra actualizado.

En cuanto al resguardo y archivo de la información generada por el sujeto fiscalizado, se constató que se encuentra organizada principalmente mediante carpetas, no obstante, la documentación que presentaron los solicitantes de autorizaciones para operar centros de verificación vehicular se mantienen en cajas y en una misma caja se identificaron documentos de diferentes solicitantes, algunos maltratados y sin carátulas, por lo que el ente fiscalizado incumplió los numerales 18 y 19 del procedimiento “Autorización para operar y mantener Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México”, en los que se establece la obligación del Jefe de Unidad Departamental de Normas para el Transporte Sustentable de

archivar los expedientes con su respaldo documental correspondiente; y se infringió el artículo 54, fracción II, de la Ley de Archivos del Distrito Federal vigente en 2017, que a la letra dice: “Para el desempeño de sus funciones, los entes públicos deberán, dentro de lo posible, adecuar las instalaciones de archivo a las recomendaciones de la Asociación Latinoamericana de Archivos para la edificación o adaptación de espacios y mobiliario de archivo. Para el resguardo de archivos, los entes públicos deberán contar con: [...] II. La infraestructura adecuada para la conservación preventiva de los documentos”.

Por otra parte, se identificó que en los centros de verificación vehicular se implantaron dos sistemas, el primero de ellos consistente en video-vigilancia, por medio del Centro de Inspección y Vigilancia Ambiental Remota I (CIVAR I); y, el otro consistente en la atención vía telefónica (VERIFICATEL) para que la ciudadanía reportara cualquier anomalía en los centros; al respecto, durante las visitas efectuadas por el personal auditor a los centros de verificación, se comprobó que en los centros se encuentra una cabina telefónica de uso gratuito, que comunica con la Dirección General de Vigilancia Ambiental de la SEDEMA, área responsable de operar ambos sistemas.

Seguimiento

Se identificó que la entonces Contraloría General de la Ciudad de México, actualmente Secretaría de la Contraloría General realizó en 2016 una intervención a la SEDEMA con la finalidad de revisar las tecnologías de la información relacionadas con el proceso de verificación vehicular; asimismo, esta Auditoría Superior de la Ciudad de México (ASCM) practicó dos auditorías respecto de la actividad institucional en revisión, una de desempeño con enfoque ambiental, con clave ASCM/146/16, función de gasto 1 “Protección Ambiental”, y otra de cumplimiento financiero, con clave ASCM/7/16, rubro “Ingresos por Productos por la Venta de Hologramas de la Verificación Vehicular”.

En cuanto a las evaluaciones de la efectividad de su sistema de control interno, el sujeto fiscalizado no contó con documentación comprobatoria respecto del ejercicio 2017; lo que coincide con las respuestas del personal de estructura a los cuestionarios de control interno, que señalan, de manera general, que no se llevaron a cabo evaluaciones a su sistema ni a sus mecanismos de control.

Respecto de los trabajos realizados en 2017 para la implementación del sistema de control interno, de acuerdo con lo establecido en el artículo Sexto Transitorio de la Ley de Auditoría y Control Interno de la Administración Pública de la Ciudad de México, publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 146 Ter del 1o. de septiembre de 2017, el sujeto fiscalizado no contó con evidencia de las acciones realizadas al respecto en el ejercicio en revisión.

No obstante, se comprobó que en el ejercicio de 2018 el sujeto de fiscalización creó e instaló el Comité de Administración de Riesgos y Evaluación de Control Interno Institucional (CARECI), con la presentación del acta de instalación e integración de dicho Comité de fecha 18 de enero de 2018; y con la publicación del “Aviso por el cual se da a conocer el Manual de Integración y Funcionamiento del Comité de Administración de Riesgos y Evaluación de Control Interno” en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 395 del 27 de agosto de 2018.

Adicionalmente, con el oficio núm. SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/252/2018 del 6 de julio de 2018, el sujeto fiscalizado envió la propuesta del Manual de Control Interno al Órgano Interno de Control en la SEDEMA; mediante el oficio núm. SEDEMA/DGGCA/3244/2018 del 6 de agosto de 2018, la DGGCA solicitó a la entonces Dirección Ejecutiva de Administración en la SEDEMA (DEA), realizar las gestiones para contar con el visto bueno de sus mecanismos de control y riesgos identificados; y, mediante los oficios SEDEMA/DGGCA/3245/2018, SEDEMA/DGGCA/4079/2018 y SEDEMA/DGGCA/4126/2018, de fechas 6 de agosto, 21 y 24 de septiembre de 2018, respectivamente, la DGGCA solicitó a la DEA iniciar el registro de sus Manuales Complementarios ante la CGMA.

Con lo expuesto, se corroboró que no fue hasta 2018 cuando la SEDEMA realizó acciones para establecer su sistema de control interno, no así en el ejercicio de 2017, por lo que no se ajustó a lo establecido en el artículo Sexto Transitorio de la Ley de Auditoría y Control Interno de la Administración Pública de la Ciudad de México.

Por tanto, se concluye que durante 2017, en el marco de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, la SEDEMA mostró debilidades relevantes en su sistema de control interno, como la falta de difusión y desconocimiento por alguna parte del personal de la DGGCA, del contenido del Manual Administrativo y de Procedimientos de la SEDEMA, así como de sus manuales complementarios; de igual

manera, no contó con mecanismos para identificar, evaluar y controlar riesgos, e incumplió algunas de las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”; además, se detectaron discrepancias en la información de sus bases de datos y la publicada en su portal electrónico; y se constató el desconocimiento por parte del personal respecto del sistema de control interno, así como de los mecanismos de control y supervisión; y se constató la falta de evaluación de la efectividad de su sistema de control interno, lo cual repercutió en el entorno de control, evaluación de riesgos, actividades de control, información, comunicación y seguimiento, lo que propició que el sistema de control interno del sujeto fiscalizado no proporcionara una seguridad razonable respecto a la consecución de sus metas y objetivos institucionales.

En la reunión de confronta, celebrada el 7 de marzo de 2019, con el oficio núm. SEDEMA/DGCA/840/2019 del 5 de marzo de 2019, el sujeto fiscalizado proporcionó documentación complementaria a la entregada durante la ejecución de la auditoría, relacionada con la falta de difusión del Código de Ética de los Servidores Públicos del Distrito Federal y la desactualización del Directorio de Verificentros publicado en el portal electrónico de la SEDEMA; sin embargo, no desvirtuó las observaciones relativas a la falta de difusión de dicho Código ni a la desactualización del referido directorio en el ejercicio de 2017, ya que la documentación consistió en el oficio núm. SEDEMA/DGAF/0217/2019 de fecha 13 de febrero de 2019, por medio del cual la Dirección General de Administración y Finanzas en la SEDEMA solicitó a la Dirección General de Calidad del Aire, antes denominada Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire, la difusión del Código de Ética entre el personal que le está adscrito; y la nota informativa núm. SEDEMA/DGCA/DOPCA/SSTPO/16/2019 del 3 de marzo de 2019, con la cual se manifiesta que el Centro de Verificación con clave XO29 actualmente se ha habilitado en el directorio de verificentros, pero se han deshabilitado los horarios de citas hasta que se levante la sanción impuesta por la Dirección General de Inspección y Vigilancia Ambiental. En virtud de lo anterior, se constató que fue en 2019 cuando se instruyó la difusión del mencionado Código de Ética, sin acreditarse que éste ya se haya difundido, y se actualizó el directorio de verificentros, por lo que dichas acciones fueron posteriores al ejercicio revisado, por lo que las observaciones no se modifican.

Recomendación

ASCM-159-17-1-SEDEMA

Es conveniente que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Calidad del Aire, lleve a cabo acciones para la difusión de su manual administrativo, de los procedimientos complementarios a éste y del Código de Ética de los Servidores Públicos del Distrito Federal, a fin de que la totalidad del personal los conozca y aplique en el desarrollo de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”.

Recomendación

ASCM-159-17-2-SEDEMA

Es conveniente que la Secretaría del Medio Ambiente, a través de la Dirección General de Calidad del Aire, diseñe y establezca mecanismos de control con la finalidad de que la información que respecto de dicha área se publica en el portal electrónico de la referida dependencia, coincida con sus registros internos.

Recomendación

ASCM-159-17-3-SEDEMA

Es necesario que la Secretaría del Medio Ambiente, por medio de la Dirección General de Calidad del Aire, diseñe mecanismos de control a fin de que las autorizaciones, renovaciones o revalidaciones que emita para establecer y operar centros de verificación vehicular cumplan los términos de las convocatorias, bases de participación y disposiciones establecidas en la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal vigente.

Recomendación

ASCM-159-17-4-SEDEMA

Es conveniente que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Calidad del Aire, imparta capacitación a la totalidad del personal adscrito a la Dirección de Operación de Programas en Calidad del Aire respecto al sistema de control interno y sus mecanismos aplicados a la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”.

Es conveniente que la Secretaría del Medio Ambiente, a través de la Dirección General de Calidad del Aire, diseñe y establezca mecanismos que le permitan autoevaluar la efectividad de su sistema de control interno respecto de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”.

Competencia de los Actores

2. Resultado

Facultad Legal para operar la Actividad Institucional

Con la finalidad de conocer la competencia legal de la SEDEMA para operar la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentables y fuentes móviles”, se realizó el estudio de la normatividad aplicable que estuvo vigente durante 2017, que se describe a continuación:

Artículos 4o., párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 7o., fracciones III y VII; y 9o. de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente; 26, fracción V, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; 9, fracciones XXVII y XXXIX; 133, fracciones XI y XVI, de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal; 4, fracciones I, III, IV, VII, VIII y IX, del Reglamento de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal, en materia de Verificación Vehicular; y 7, fracción IV, inciso 1; y 54, fracciones I, IV, y IX, del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.

Además, se estudió el manual administrativo de la SEDEMA con número de registro MA-07/150416-D-SEDEMA-29/011215, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 107 del 4 de julio de 2016, que determinó como misión de la DGGCA “planear estrategias de prevención y control de la contaminación atmosférica para coordinar las actividades de monitoreo, vigilancia y evaluación del estado de la calidad del aire que procuren abatir la tasa de emisión de contaminantes que resulten en beneficio de los habitantes de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México”; y como objetivo “abatir la tasa

de emisiones contaminantes proveniente de fuentes móviles a través de la aplicación de medidas tecnológicas y de la gestión de la demanda de viajes”.

Asimismo, se estableció como misión de la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles, adscrita a la DGGCA, y encargada de operar la actividad institucional en revisión, “establecer acciones para reducir la emisión de contaminantes provenientes de las fuentes móviles que circulan en la Ciudad de México para el beneficio de los habitantes”, y como objetivos “abatir la tasa de emisiones contaminantes proveniente de fuentes móviles, a través de la aplicación de medidas tecnológicas” y “abatir la tasa de emisiones contaminantes proveniente de fuentes móviles a través de la aplicación de medidas de gestión de la demanda de viajes”.

Con base en lo dispuesto por las referidas disposiciones legales y reglamentarias, así como en el manual administrativo del sujeto fiscalizado, se concluye que la SEDEMA contó con la facultad legal para desarrollar la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, referente a prevenir y controlar la emisión de contaminantes atmosféricos generados por las fuentes móviles mediante la aplicación de acciones y programas.

3. Resultado

Competencia Profesional de los Servidores Públicos

Con el fin de verificar si los servidores públicos adscritos a la SEDEMA contaron con la competencia profesional para operar la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, y si el sujeto fiscalizado se sujetó a la normatividad correspondiente para su contratación, se estudiaron los Lineamientos de Operación de la Evaluación Preventiva Integral como Mecanismo de Control de Ingreso al Servicio Público de la Administración Pública de la Ciudad de México, publicados en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 119 del 20 de julio de 2016; el dictamen de estructura; el manual administrativo de la SEDEMA, en su apartado de organización; y los perfiles de puestos vigentes durante el ejercicio de 2017.

Los Lineamientos de Operación de la Evaluación Preventiva Integral como Mecanismo de Control de Ingreso al Servicio Público de la Administración Pública de la Ciudad de México, en los lineamientos Primero, párrafo primero; y Sexto, numerales 1 y 3, establecen lo siguiente:

“Primero

”Corresponde a las dependencias, órganos desconcentrados, entidades y órganos de apoyo y asesoría de la Administración Pública de la Ciudad de México observar obligatoriamente lo dispuesto en los presentes Lineamientos...”

“Sexto

”1. El Formato de Perfil de Puesto para la APCDMX o Cédula de Evaluación para prestadores de servicios profesionales homólogos a estructura, son las herramientas que recopilan requisitos para el cumplimiento satisfactorio de las tareas de un puesto dentro de la APCDMX, denominación del puesto, objeto del contrato, misión, objetivos, estructura organizacional, escolaridad, experiencia, conocimientos condiciones específicas, así como las habilidades, aptitudes y actitudes requeridas para toda persona servidora pública u homóloga, así como otros criterios de control que determine la CGEDP, a partir de herramientas implementadas en materia de Control de Confianza y Desarrollo Profesional. [...]

”3. Todo Formato de Perfil de Puesto para la APCDMX o Cédula de Evaluación para prestadores de servicios profesionales homólogos a estructura, debe ser elaborado por personal de estructura de la unidad administrativa, conforme a los Anexos B y C respectivamente de los presentes Lineamientos, contar con la revisión del titular del área de Recursos Humanos del Ente Público y ser autorizado por el titular del Ente.”

En la revisión del dictamen de estructura de la SEDEMA, se constató que el sujeto fiscalizado tuvo autorizada y registrada para la DGGCA por la OM, mediante el dictamen núm. D-SEDEMA-29/011215, vigente a partir del 1o. de diciembre de 2015, una estructura de 27 plazas, conformadas por 1 Dirección General, 3 Direcciones de Área, 9 Subdirecciones y 14 Jefaturas de Unidad Departamental, de las cuales la Dirección de Programas de

Transporte Sustentable y Fuentes Móviles, encargada de operar la actividad institucional en revisión, contó con 3 Subdirecciones y 4 Jefaturas de Unidad Departamental a su cargo.

A fin de verificar que la SEDEMA hubiese contado con perfiles de puestos para la contratación del personal durante el ejercicio de 2017, atendiendo lo señalado en los lineamientos citados, se solicitaron y estudiaron los perfiles de puestos correspondientes al personal encargado de la operación de la actividad institucional 307. Mediante los oficios núms. SEDEMA/DGGCA/2276/2018 del 10 de julio de 2018 y SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/654/2018 del 10 de octubre de 2018, el sujeto fiscalizado remitió 8 perfiles de puestos para personal de estructura y 16 perfiles para los prestadores de servicios por honorarios referentes al área encargada de la operación de la actividad institucional 307.

En la revisión de los ocho perfiles remitidos, se constató que, en cumplimiento del Sexto lineamiento, numerales 1 y 3; y Anexo B, los perfiles referentes al personal de estructura fueron actualizados e integrados según el formato establecido por apartados referentes a la denominación del puesto, misión, objetivos y funciones, tramos de control ascendente y descendente, escolaridad, experiencia laboral, conocimientos, tramos de comunicación, responsabilidades en manejo de recursos, competencias, fecha de elaboración y vigencia; asimismo, se identificó que fueron elaborados por la DGGCA, revisados por la Dirección de Recursos Humanos y autorizados por la titular de la SEDEMA.

En cuanto a los 16 perfiles referentes a los prestadores de servicios por honorarios, se constató que éstos no fueron actualizados conforme a lo señalado en el Anexo C de los lineamientos citados, lo que denota deficiencias de control en cuanto a la actualización de dichos perfiles.

No obstante lo anterior, en relación a la alineación de los perfiles de puesto con los objetivos y funciones establecidas en el apartado de organización del manual administrativo, se identificó que los 24 perfiles de puestos remitidos fueron congruentes y estuvieron alineados.

A fin de constatar que el personal contratado haya cumplido los requisitos establecidos en los perfiles de puestos vigentes, con base en la plantilla de personal proporcionada por el sujeto fiscalizado, se revisaron ocho expedientes que correspondieron al 100.0% del personal de estructura directamente relacionado con la operación de la actividad institucional en estudio.

Tomando en cuenta como variables principales la escolaridad (nivel de estudios, grado de avance, carrera genérica), experiencia, conocimientos y competencias (organizacionales y directivas), se obtuvo lo siguiente:

Número	Cumple la escolaridad				Cumple la experiencia	Cumple los conocimientos	Cumple las competencias
	Doctorado	Maestría	Licenciatura	Titulado			
1		Sí		Sí	Sí	Sí	Sí
2			Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
3	Sí			Sí	Sí	Sí	Sí
4		Sí		Sí	Sí	Sí	Sí
5			Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
6			Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
7			Sí	No	Sí	Sin especificar*	Sí
8			Sí	No	No	Sí	Sí

* El currículum vitae no presentó fechas ni descripción de actividades que permitieran conocer los años de experiencia y conocimientos.

De los ocho expedientes revisados correspondientes a los servidores públicos de estructura, se constató que seis cumplieron el total de requisitos establecidos en los perfiles de puestos; los dos restantes no contaron con título o cédula profesional integrados en los expedientes; uno de ellos no cumplió con la carrera genérica o área de conocimiento solicitada; y el otro, en el currículum vitae entregado, no se indican fechas ni se describen actividades que permitieran conocer los años de experiencia y las áreas de conocimiento. Por lo anterior, se incumplió el numeral 1.3.15, primer párrafo, de la Circular Uno 2015, Normatividad en materia de Administración de Recursos para las Dependencias, Unidades Administrativas, Unidades Administrativas de Apoyo Técnico Operativo, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal (Circular Uno), publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* núm. 179, Tomo I, del 18 de septiembre de 2015, vigente en 2017, que establece lo siguiente:

“1.3.15 El titular del área de recursos humanos de la Dependencia, Órgano Desconcentrado o Entidad es responsable de la custodia y actualización de los expedientes de personal de las y los trabajadores adscritos a ésta, así como de los que hayan causado baja antes de la desconcentración de los registros de personal por parte de la OM.”

Por otra parte, en la revisión de las competencias organizacionales y directivas requeridas en los perfiles de puestos, se constató que los ocho expedientes revisados tuvieron integrada la evaluación realizada por la Coordinación General de Evaluación y Desarrollo Profesional (CGEDP) de la entonces Contraloría General de la Ciudad de México, actualmente Secretaría de la Contraloría General, en cumplimiento de lo señalado en el numeral 1.3.11 de la Circular Uno 2015, Normatividad en materia de Administración de Recursos para las Dependencias, Unidades Administrativas, Unidades Administrativas de Apoyo Técnico Operativo, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, vigente durante 2017. Al respecto, se identificó que la unidad administrativa emitió una evaluación favorable a los ocho servidores públicos contratados.

Asimismo, se revisaron 16 expedientes de prestadores de servicios profesionales por honorarios, que correspondió al 100.0% de esa categoría de personal que operó la actividad institucional 307, en este caso, de acuerdo con los perfiles remitidos, se constató sólo la escolaridad (nivel de estudios, grado de avance y carrera genérica), ya que los perfiles no señalaron los rubros de experiencia y conocimientos como requisitos necesarios. De la revisión, se obtuvieron los resultados siguientes:

Número	Cumple la escolaridad				Experiencia y conocimientos
	Posgrado	Licenciatura	Titulado	Carrera genérica	
1		Sí	Sí	Sí	Diseño y fabricación de equipos de análisis de emisiones vehiculares.
2		Sí	No	Sí	Diseño de capacitaciones, desarrollador informático.
3		No	No	No	Soporte técnico a verificentros, desarrollo de sistemas informático.
4		No	No	No	Desarrollo de sistemas informáticos, implementación de sistemas de verificación vehicular.
5	Sí		Sí	No	Ingeniería de unidades de verificación.
6		Sd*	c	Sd	Asesoría en logística y mantenimiento de flotilla, coordinación de control vehicular.
7		Sí	Sd	Sí	Protocolo que evalúa las emisiones contaminantes de motores de combustión, procedimientos de inspección en ultrasonido.
8	Sí		No	Sí	Programas de uso de combustibles alternos en vehículos.

Continúa...

... Continuación

Número	Cumple la escolaridad				Experiencia y conocimientos
	Posgrado	Licenciatura	Titulado	Carrera genérica	
9	Sí		Sí	Sí	Operación de planta piloto de tratamiento de residuos orgánicos, tecnologías propuestas para el tratamiento de agua.
10		Sí	Sí	No	Apoyo docente.
11		Sí	No	Sí	Inspección de control de calidad, supervisión de producción.
12		Sí	No	No	Turismo, eco proyectos, coordinación en Pueblos Mágicos.
13		No	No	No	Soporte técnico.
14		Sí	Sd*	No	Planta de tratamiento de agua residual, investigación en Ingeniería Ambiental.
15		Sí	Sí	Sí	Apoyo en el seguimiento y control de asuntos jurídicos en sistemas informáticos.
16	Sí		Sí	Sí	Compra y reparación de vehículos, contratista sistemas de seguridad y vigilancias, analista en operaciones, analista de datos.

* Sin documentación comprobatoria.

De los 16 expedientes revisados correspondientes a los servidores públicos contratados por honorarios, se constató que 4 contaron con la escolaridad requerida; 3 no cumplieron con el nivel de estudios, grado de avance y carrera genérica; 3 no contaron con título profesional; 2 no presentaron comprobantes de su último grado de estudios; 3 no corresponden al área de conocimiento requerida; y 1 no contó con documentación comprobatoria en su expediente que permitiera conocer si se cumplió el requisito.

En cuanto a la experiencia y conocimientos, no obstante que los perfiles de puestos los señalaron como requisitos “no necesarios”, se constató que de manera general el personal contratado contó con experiencia y conocimientos vinculados con la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, según el puesto para el que fue contratado.

Por lo anterior, se determinó que la SEDEMA contó con perfiles de puestos para el personal de estructura encargado de operar la actividad institucional en estudio, los cuales fueron elaborados de acuerdo con el Sexto lineamiento, numerales 1 y 3; y Anexo B de los Lineamientos de Operación de la Evaluación Preventiva Integral como Mecanismo de Control de Ingreso al Servicio Público de la Administración Pública de la Ciudad de México; fueron congruentes y estuvieron alineados a los objetivos y funciones establecidas en el apartado de organización del manual administrativo del sujeto fiscalizado; y estuvieron vigentes para el ejercicio de 2017; sin embargo, se identificaron deficiencias de control en la integración de

expedientes, por lo que no se atendió lo establecido en el numeral 1.3.15 de la Circular Uno 2015, Normatividad en materia de Administración de Recursos para las Dependencias, Unidades Administrativas, Unidades Administrativas de Apoyo Técnico Operativo, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, vigente durante 2017.

Asimismo, se detectaron deficiencias de control en la actualización de los perfiles de puestos referentes a los prestadores de servicios por honorarios, de acuerdo con lo establecido en el Anexo C de los Lineamientos mencionados, y en la contratación de los prestadores de servicios, al no verificar que dicho personal cumpliera con la escolaridad requerida en los perfiles y en la integración de expedientes al identificarse falta de documentación comprobatoria.

En la reunión de confronta, celebrada el 7 de marzo de 2019, mediante oficio núm. SEDEMA/DGCA/840/2019 del 5 de marzo de 2019, el sujeto fiscalizado proporcionó el oficio núm. SEDEMA/DGCA/DOPCA/180/2019 de fecha 6 del mismo mes y año, mediante el cual la Dirección de Operación de Programas de Calidad del Aire, adscrita a la Dirección General de Calidad del Aire solicitó una reunión a la Jefatura de Unidad Departamental de Enlace Administrativo en la SEDEMA para atender este resultado, con lo cual se constató la gestión que ha comenzado el sujeto fiscalizado para la atención de las observaciones plasmadas; sin embargo, con el mencionado oficio no se modifica el presente resultado.

Recomendación

ASCM-159-17-6-SEDEMA

Es necesario que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Administración y Finanzas en dicha dependencia, establezca mecanismos de control para la correcta integración y actualización de los expedientes de personal, de acuerdo con la Circular Uno vigente.

Recomendación

ASCM-159-17-7-SEDEMA

Es necesario que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Administración y Finanzas en dicha dependencia, establezca mecanismos de control para

la actualización de los perfiles de puestos del personal prestador de servicios por honorarios, en cumplimiento del Lineamiento Sexto, numerales 1 y 3; y Anexo C de los Lineamientos de Operación de la Evaluación Preventiva Integral como Mecanismo de Control de Ingreso al Servicio Público de la Administración Pública de la Ciudad de México.

Recomendación

ASCM-159-17-8-SEDEMA

Es conveniente que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Administración y Finanzas en dicha dependencia, determine e implante mecanismos de control para que el personal que se contrate por el régimen de prestación de servicios por honorarios cumpla la totalidad de los requisitos establecidos en los perfiles de puestos que se encuentran bajo resguardo de la Dirección de Recursos Humanos.

4. Resultado

Capacitación de los Servidores Públicos

A fin de constatar que los servidores públicos encargados de operar la actividad institucional en revisión para el desempeño de sus funciones hubieran recibido capacitación vinculada a la gestión relativa a la prevención y control de emisiones contaminantes provenientes de fuentes móviles, en cumplimiento de lo establecido en los numerales 2.1.1; 2.1.5; 2.1.6; 2.2.6; 2.2.7; 2.2.9, fracciones I, IV y V; y 2.2.10, fracción I, inciso c), de la Circular Uno 2015, Normatividad en materia de Administración de Recursos para las Dependencias, Unidades Administrativas, Unidades Administrativas de Apoyo Técnico Operativo, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, vigente en 2017; mediante los oficios núms. AE-A/18/381 del 3 de julio y AE-A/18/581 del 2 de octubre ambos de 2018, se solicitó al sujeto fiscalizado que proporcionara el Diagnóstico de Necesidades de Capacitación, el Programa Anual de Capacitación, las listas de asistencia y las constancias de acreditación de los cursos impartidos generadas durante el período en revisión. En respuesta, la SEDEMA mediante los oficios núms. SEDEMA/DGGCA/2276/2018 del 10 de julio y SEDEMA/DGGCA/DPTSIFM/654/2018 del 10 de octubre, ambos de 2018, remitió la documentación siguiente:

1. Nota núm. 276 del 26 de septiembre de 2018, por medio de la cual la entonces DEA en la SEDEMA manifestó que por instrucciones de la Dirección General de Administración y Desarrollo de Personal (DGADP) de la Contraloría General de la Ciudad de México, "... para el ejercicio fiscal 2017, no se realizó el Diagnóstico de Necesidades de Capacitación 2017 (DNC), razón por la cual, la impartición de cursos para este ejercicio, se llevó a cabo en función de los cursos que quedaron pendientes de incorporar al PAC 2016, derivados del DNC 2016, y a los requerimientos de cursos de capacitación que solicitaron las áreas que integran la estructura orgánica de la SEDEMA, siempre y cuando los cursos sean diferentes a los contenidos en el DNC 2016".
2. Impresión del correo electrónico enviado el 8 de marzo de 2017 a los Jefes de Unidad Departamental de Enlace Administrativo en las Direcciones Generales de la SEDEMA, con el que la Coordinación de Capacitación en la SEDEMA informó que el Programa Anual de Capacitación se realizaría con base en el DNC 2016, y se indicó que, si las áreas necesitaban un curso específico y diferente a los establecidos en dicho período, se informara con oficio de dicha necesidad.
3. Oficio núm. SEDEMA/DGGCA/1236/2017 del 10 de abril de 2017, con el que la DGGCA solicitó a la DEA en la SEDEMA la integración en el Programa de Capacitación de cursos relacionados con la atención ciudadana, en los que se consideraran temas como "Manejo de Quejas y Conflictos en la Atención Ciudadana", "Integración de Equipos de Trabajo y Liderazgo", "Inteligencia Emocional", "Manejo de Estrés en el Ámbito Laboral" y "Programación Neurolingüística (PNL)".

En la revisión de la documentación proporcionada, se constató que, aunque el sujeto fiscalizado solicitó a las áreas que conforman su estructura, enviaran los requerimientos de cursos de capacitación diferentes a los contenidos en el Diagnóstico de Necesidades de 2016, de considerarlo necesario, la SEDEMA no elaboró el Diagnóstico de Necesidades de Capacitación correspondiente al ejercicio de 2017, por lo que se incumplió lo señalado en los numerales 2.1.5, fracción I; y 2.2.6 de la Circular Uno 2015, Normatividad en materia de Administración de Recursos para las Dependencias, Unidades Administrativas, Unidades Administrativas de Apoyo Técnico Operativo, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal vigente en 2017.

Con el fin de verificar que la solicitud realizada por DGGCA hubiera sido tomada en consideración para planificar e integrar el Programa Anual de Capacitación, según lo establecido en el numeral 2.2.6, fracción III, de la Circular Uno 2015, Normatividad en materia de Administración de Recursos para las Dependencias, Unidades Administrativas, Unidades Administrativas de Apoyo Técnico Operativo, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal vigente en 2017, se identificó que el Programa Anual de Capacitación 2017 de la SEDEMA fue aprobado en la primera sesión ordinaria del Subcomité Mixto de Capacitación en la SEDEMA, el 21 de marzo de 2017, en el cual, con base en el Diagnóstico de Necesidades de Capacitación 2016 y las solicitudes de las áreas, se programaron para el ejercicio en revisión los cursos siguientes:

Vertiente técnico-operativa	Vertiente directiva
Capacitación genérica	Capacitación directiva
“Responsabilidad de Servidores Públicos y la Actuación en el Programa de Vehículos Contaminantes”	“Derecho Humano al Medio Ambiente y el Derecho Humano a la Ciudad”
“Calidad en la Atención y Servicio Ciudadano”	
“Manejo de la Queja en Atención Ciudadana”	
Capacitación específica	
“Primeros Auxilios”	
“Gestión Sustentable de Residuos Sólidos”	
“Marco Jurídico del Programa de Vehículos Contaminantes”	
“Valoración de Daños al Ambiente”	
“Método de Valoración Económica Ambiental Aplicaciones y Prácticas”	
“Manejo y Mantenimiento de Sistemas de Naturación; Vegetación en Azoteas Verdes”	

En la revisión del Programa Anual de Capacitación aprobado, se identificó que, en cumplimiento del numeral 2.1.6 de la Circular Uno 2015, Normatividad en materia de Administración de Recursos para las Dependencias, Unidades Administrativas, Unidades Administrativas de Apoyo Técnico Operativo, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal vigente en 2017, en el ejercicio en revisión, se programaron 10 cursos de capacitación, 9 enfocados al personal técnico-operativo, divididos en capacitación genérica y específica; y 1 al personal de estructura; asimismo, se constató que se tomó en consideración la solicitud realizada por la DGGCA en cuanto a incluir cursos

relacionados con temas de atención ciudadana, además de los relativos al desarrollo de aptitudes y conocimientos en materia ambiental y materia jurídico-ambiental.

En cuanto a los cursos de capacitación programados que estuvieron vinculados con la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, mediante la nota núm. 176 del 6 de julio de 2018, la DEA en la SEDEMA informó que para ese efecto en el Programa Anual de Capacitación 2017 se incluyeron los cursos denominados “Responsabilidades de Servidores Públicos y la Actuación en el Programa de Vehículos Contaminantes” y “Marco Jurídico del Programa de Vehículos Contaminantes”.

Respecto al personal adscrito a la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles que recibió la capacitación señalada, mediante los oficios núms. SEDEMA/DGGCA/2276/2018 del 10 de julio y SEDEMA/DGGCA/SPTSyFM/654/2018 del 10 de octubre, ambos de 2018, la SEDEMA proporcionó los formatos de “Seguimiento y Evaluación de los Cursos de Capacitación del PAC-4DDP” y las constancias de acreditación referentes a los cursos impartidos en el ejercicio de 2017.

En el análisis de la documentación proporcionada, se constató que ninguno de los servidores públicos registrados en la plantilla de personal asistió a los cursos de capacitación señalados.

En este sentido, mediante el oficio núm. SEDEMA/DGGCA/DPTSYFM/1039/2018 del 28 de noviembre de 2018, el sujeto fiscalizado explicó que el personal adscrito a la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles no asistió a esos cursos debido a que corresponden a funciones de la Dirección General de Vigilancia Ambiental; sin embargo, informó que el personal sí asistió a los cursos denominados “Calidad en la Atención y Servicio Ciudadano” y “Manejo de la Queja en Atención Ciudadana”.

En la revisión de los formatos de “Seguimiento y Evaluación de los Cursos de Capacitación del PAC-4DDP” y las constancias de acreditación remitidos, se constató que 13 servidores públicos asistieron a estos cursos, de los cuales 12 correspondieron a personal de base y nómina 8, y 1 a personal de estructura.

Asimismo, mediante la nota núm. SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/AN/122/2018 del 24 de abril de 2018, la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles informó que el personal que integró esta área, de manera complementaria al Programa Anual de Capacitación 2017, recibió capacitación en temas concernientes al desarrollo de sus funciones, con la asistencia a los eventos siguientes:

Capacitación	Fecha
Taller Internacional: Estrategias para la Mitigación de la Contaminación Atmosférica	18 y 19 de enero de 2017
Capacitación para el Manejo del Equipo Contador de Partículas NanoMet 3	23 y 24 de enero de 2017
Capacitación para el Manejo del Equipo Analizador de Gases Maha 6.3	13 de febrero de 2017
Seminario sobre Regulaciones Aplicables a los Centros de Verificación	26 de abril de 2017
Capacity Building Towards Air Quality Management	6 de julio al 10 de agosto de 2017
Control of Air Pollution from Motor Vehicles	24 de julio al 8 de septiembre de 2017
Taller de Electromovilidad	9 al 11 de octubre de 2017
Taller de Experiencias sobre el Proceso de Acreditación como Unidades de Verificación	16 y 17 de octubre de 2017
Seminario sobre Productos Integrales de Conversión, de Gasolina a Gas LP, Gas Natural, Inyección Directa y D-GID.	25 de octubre de 2017
Taller de Capacitación Software Source	11 de diciembre de 2017

Con objeto de comprobar que el personal indicado asistió a dichos eventos, mediante oficio núm. SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/654/2018 del 10 de octubre de 2018, el sujeto fiscalizado remitió fotografías, listas de asistencia, oficios de comisión, certificados y constancias de participación.

En la documentación proporcionada, se constató que 11 servidores públicos, de los cuales 5 son de estructura, 4 son prestadores de servicios por honorarios y 2 de nómina 8, contaron con evidencia documental de su asistencia a los diferentes eventos de capacitación, los cuales estuvieron directamente relacionados con la operación de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”; sin embargo, el numeral 2.1.7 de la Circular Uno 2015, Normatividad en materia de Administración de Recursos para las Dependencias, Unidades Administrativas, Unidades Administrativas de Apoyo Técnico Operativo, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito

Federal vigente en 2017 establece que “no está autorizada, la participación en eventos de capacitación de las personas físicas que prestan servicios por honorarios asimilables a salarios”, por lo que el sujeto fiscalizado incumplió dicho numeral al autorizar la asistencia de cuatro prestadores de servicios por honorarios en los eventos de capacitación señalados.

En este sentido, como resultado del análisis, se determinó que 20 de los 94 servidores públicos adscritos a la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles, recibieron capacitación durante el ejercicio de 2017, la cual estuvo enfocada a mejorar el desarrollo de sus funciones relativas a la actividad institucional en estudio.

Por lo anterior, se concluye que la SEDEMA elaboró el Programa Anual de Capacitación, contó con listas de asistencia, formatos de evaluación de los cursos impartidos y constancias de acreditación; asimismo, contó con capacitación vinculada a la operación de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, en cumplimiento de lo establecido en los numerales 2.1.1; 2.2.7; 2.2.9, fracciones I, IV y V; y 2.2.10, fracción I, inciso c), de la Circular Uno 2015, Normatividad en materia de Administración de Recursos para las Dependencias, Unidades Administrativas, Unidades Administrativas de Apoyo Técnico Operativo, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal vigente en 2017; sin embargo, el sujeto fiscalizado incumplió los numerales 2.1.5, fracción I; y 2.2.6 de dicha Circular, por no llevar a cabo la primera etapa del Sistema de Capacitación consistente en la elaboración del Diagnóstico de Necesidades de Capacitación 2017, que es el documento base para la realización del Programa Anual de Capacitación; asimismo, incumplió el numeral 2.1.7 de la Circular Uno 2015, Normatividad en materia de Administración de Recursos para las Dependencias, Unidades Administrativas, Unidades Administrativas de Apoyo Técnico Operativo, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal por incluir prestadores de servicios por honorarios en eventos de capacitación.

En la reunión de confronta, celebrada el 7 de marzo de 2019, el sujeto fiscalizado no proporcionó información adicional relacionada con el presente resultado, por lo que éste no se modifica.

Recomendación

ASCM-159-17-9-SEDEMA

Es necesario que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Administración y Finanzas en dicha dependencia, elabore el Diagnóstico de Necesidades de Capacitación, de conformidad con la Circular Uno vigente.

Recomendación

ASCM-159-17-10-SEDEMA

Es necesario que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Administración y Finanzas en dicha dependencia, establezca mecanismos de control para que sólo el personal permitido por la Circular Uno vigente, asista a los eventos de capacitación programados.

Eficacia

5. Resultado

Programación y Cumplimiento de la Meta Física de la Actividad Institucional

A fin de identificar la programación y el cumplimiento de la meta física establecida para la actividad institucional revisada, se revisaron las disposiciones siguientes del marco normativo:

El artículo 24, fracción I, de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente de la Ciudad de México vigente en 2017 establece que la Programación y Presupuestación del gasto público comprende: “I. Las actividades que deberán realizar las Dependencias [...] para dar cumplimiento a los objetivos, políticas, estrategias, prioridades, metas y resultados con base en indicadores de desempeño, contenidos en los programas sectoriales que se derivan del Programa General y, en su caso, de las directrices que el Jefe de Gobierno expida en tanto se elabore dicho Programa”.

El artículo 44, segundo párrafo, del mismo ordenamiento, determina que las unidades responsables del gasto “deberán contar con sistemas de control presupuestario que promuevan la programación, presupuestación, ejecución, registro e información del gasto [...] así como que contribuyan al cumplimiento de los objetivos y metas aprobados en el Presupuesto de Egresos”.

El artículo 135, primer párrafo, de la referida ley establece que “las unidades responsables del gasto deberán remitir a la Secretaría el Informe Trimestral a que se refiere el Estatuto, dentro de los 15 días naturales siguientes de concluido cada trimestre, que contenga información cuantitativa y cualitativa sobre la ejecución de sus presupuestos aprobados y la evaluación de los mismos...”; en tanto que la fracción primera señala que, en la información cuantitativa y cualitativa, las unidades responsables del gasto harán referencia a la eficacia que determina cuantitativamente el grado o la medida del cumplimiento de las metas de sus actividades institucionales.

El Manual de Programación-Presupuestación para la Formulación del Anteproyecto de Presupuesto de Egresos 2017, apartado III, “Programación y Presupuestación”, establece los elementos y conceptos principales que integran el proceso de programación y presupuestación, los aspectos conceptuales relativos al presupuesto basado en resultados; la perspectiva de equidad de género y el enfoque de derechos humanos; asimismo, define y desarrolla las fases del proceso de integración del Anteproyecto del Presupuesto de Egresos.

En el apartado V del Manual de Programación-Presupuestación para la Formulación del Anteproyecto de Presupuesto de Egresos 2017 se establece que el Módulo de Integración por Resultados deberá estar constituido por el Guion del Programa Operativo Anual (POA) y el Marco de Política Pública; el primero contendrá la misión y la visión de la Unidad, el diagnóstico general del entorno actual, los objetivos anuales, las estrategias y metas previstas, y la vinculación del quehacer institucional de la Unidad con las prioridades definidas en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018; en el segundo se agrupará la información sustantiva de las actividades institucionales que se ejecutarán durante el ejercicio fiscal, entre ella la relativa al fin y propósito de cada actividad institucional, la meta física, la demanda identificada (cuantificación de los requerimientos necesarios para atender de manera plena las necesidades globales de la ciudad), las fuentes, métodos y herramientas empleados para determinar los valores expresados en la meta física y en la demanda identificada, y las acciones generales que se desarrollarán para producir los bienes o servicios que permitan alcanzar el propósito de la actividad institucional.

Con objeto de verificar que en la programación de la meta física original de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles” el sujeto

fiscalizado hubiera atendido lo dispuesto en la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente de la Ciudad de México, se solicitó, mediante el oficio núm. AE-A/18/381 del 3 de julio de 2018, el Anteproyecto del Presupuesto de Egresos 2017, el POA autorizado para el ejercicio de 2017 y los informes de avance trimestral correspondientes a dicho ejercicio.

Mediante el oficio núm. SEDEMA/DGGCA/2276/2018 del 10 de julio de 2018, la SEDEMA proporcionó el Anteproyecto del Presupuesto de Egresos 2017, remitido a la Secretaría de Finanzas (SEFIN), y el POA autorizado para el ejercicio de 2017.

En el estudio del Anteproyecto del Presupuesto de Egresos de 2017, se constató que la meta física original fue de 4,000,000, de vehículos; asimismo, en el POA de la SEDEMA autorizado para el ejercicio de 2017, la meta física programada fue de 4,000,000 de vehículos.

Por otra parte, se analizaron los Informes de Cuenta Pública de 2015, 2016 y 2017; y se identificó que durante los tres ejercicios fiscales se programó la misma cantidad de vehículos (4,000,000).

Derivado de lo anterior y con la finalidad de conocer cómo la SEDEMA programó la meta física para 2017, se solicitó al sujeto fiscalizado, mediante el oficio núm. AE-A/18/381 del 3 de julio de 2018, que proporcionara los papeles de trabajo y memorias de cálculo que incluyeran la información cuantitativa y cualitativa correspondiente al diagnóstico, fin, propósito, población objetivo, determinación de la unidad de medida y determinación de la meta física por alcanzar.

En respuesta, la SEDEMA proporcionó una nota de fecha 28 de enero de 2019, mediante la cual explicó la forma como realizó la programación de su meta física, en los siguientes términos: “1. No se considera el parque vehicular registrado ante SEMOVI (5,217,096), ya que no corresponde con el que se encuentra en circulación y obligado a verificar. 2. El parque vehicular que se encuentra en circulación y obligado a verificar, conforme a los registros históricos de la SEDEMA, corresponde a un promedio de 2,000,000 de vehículos al semestre. 3. Se desconoce el estatus de la diferencia del parque vehicular que se mantiene registrado ante SEMOVI para lo cual, se están realizando los trámites de conciliación entre el Parque Vehicular registrado ante SEMOVI y el Verificado por la SEDEMA para depurar los registros

correspondientes. 4. Los registros que se utilizan como base para calcular el número de verificaciones del siguiente ejercicio fiscal, corresponden con la suma de las realizadas al mismo parque vehicular (en promedio 2,000,000 de vehículos), 2 veces al año. Universo que se ve reforzado por la Flota Vehicular utilizada para el Inventario de Emisiones 2016. 5. La pérdida de parque vehicular por los motivos expuestos, requiere que se aplique una disminución en promedio del 10%. 6. La inclusión de un promedio de 166,000 vehículos nuevos al año (Se desconoce el destino de los vehículos restantes reportados como registrados por SEMOVI), permite compensar la pérdida del parque vehicular. 7. Se consideran las constancias técnicas de verificación vehicular 'Rechazos', como generadores de un incremento en la cantidad de verificaciones reportadas al semestre y al año, ya que un mismo vehículo puede verificar tantas veces sea necesario, hasta que cumpla con los límites requeridos y alcance el holograma que le corresponda".

Por lo expuesto, se verificó que la SEDEMA programó su meta física para el ejercicio de 2017 con base en diversos factores, pero no comprobó su memoria de cálculo, y únicamente consideró la meta alcanzada en ejercicios anteriores.

En cuanto al cumplimiento de la meta física de 4,000,000 de vehículos, de acuerdo con lo reportado en el Informe de Cuenta Pública de 2017, existe una variación de 5.7% menos respecto de la meta original, ya que se reportó una meta alcanzada de 3,771,500 vehículos, lo que se corroboró con los Informes de Avance Trimestral del período enero-diciembre de 2017, que concuerda con lo reportado en el apartado "Acciones Realizadas para la Consecución de Metas de las Actividades Institucionales" para la actividad institucional revisada. Se concluye que el avance físico alcanzado fue menor respecto a la estimación debido a lo siguiente:

1. El universo criterio para la designación de hologramas a partir del 2o. semestre de 2016, el cual considera los niveles de emisiones contaminantes y la medida del Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB), establecidos en la norma NOM-EM-167-SEMARNAT-2016, sin tomar en cuenta el año modelo del vehículo, situación que, por ser de estricto cumplimiento en la Ciudad de México, ocasiona que vehículos que obtuvieron engomado "Doble Cero" durante 2015 y 2016, o "Cero" durante 2016, por vencer durante 2017 deciden regularizarse y obtener el holograma tipo "Cero" o "Uno", pero emplacados en otra entidad federativa.

2. Unidades vehiculares se comercializan en otras entidades.
3. Unidades robadas.
4. Unidades siniestradas.
5. Unidades que son matriculadas en entidades donde no se encuentra condicionada la verificación vehicular al cobro del Impuesto por la Tenencia de Vehículos ni a las infracciones al reglamento de tránsito, donde no hay programas estrictos de verificación vehicular o donde el seguro vehicular es más económico, aunque sigan circulando en la Ciudad de México.

En conclusión, la SEDEMA programó su meta física para la actividad institucional en revisión correspondiente al ejercicio de 2017 con base en diversos factores, entre los que se encuentran el promedio del parque vehicular que la SEDEMA tomó como referencia de sus registros históricos, de 2,000,000 de vehículos, multiplicado por 2, que es el número de veces en que se realiza la verificación por año para cada uno de los automóviles; la pérdida de parque vehicular por causas como la matriculación de los automotores en otras entidades federativas, y las unidades robadas y siniestradas; los vehículos nuevos que circulan en la Ciudad de México; y los vehículos que fueron rechazados cuando acudieron a ser verificados en sus emisiones. Sin embargo, el ente fiscalizado no contó con memorias de cálculo que contengan fuentes, métodos y herramientas empleadas para determinar los valores expresados y que sustenten dichas circunstancias, por lo que no se ajustó a lo establecido en el apartado V del Manual de Programación-Presupuestación para la Formulación del Anteproyecto de Presupuesto de Egresos 2017.

En cuanto al cumplimiento de la meta física de la actividad institucional 307, ésta no fue alcanzada, ya que se registró una variación de 5.7%, lo cual, según la SEDEMA, se originó, por los criterios establecidos para la designación de hologramas a partir del 2o. semestre de 2016, y debido a que algunos vehículos fueron vendidos y por eso circulan en otras entidades federativas, otras unidades fueron robadas o siniestradas, además de aquellas que fueron matriculadas en otras entidades federativas y, por ello, también dejaron de circular en la Ciudad de México, lo que demuestra que el cumplimiento de la meta física en la actividad institucional en revisión también obedece a factores externos a las acciones del sujeto fiscalizado.

En la reunión de confronta, celebrada el 7 de marzo de 2019, el sujeto fiscalizado no proporcionó información adicional relacionada con el presente resultado, por lo que éste no se modifica.

Recomendación

ASCM-159-17-11-SEDEMA

Es necesario que la Secretaría del Medio Ambiente, establezca una metodología para programar y presupuestar la actividad institucional revisada, que cuente con memorias de cálculo que incluyan las fuentes, métodos y herramientas empleadas para determinar los valores que se expresen, y que sustenten las circunstancias consideradas para la determinación de la meta, de conformidad con el Manual de Programación-Presupuestación para la Formulación del Anteproyecto de Presupuesto de Egresos vigente.

6. Resultado

Cumplimiento del Objetivo, Fin y Propósito de la Actividad Institucional

Para verificar el cumplimiento del objetivo, fin y propósito de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, se estudió el Manual de Programación-Presupuestación para la Formulación del Anteproyecto de Presupuesto de Egresos 2017, Apartado V “Proceso de Formulación del Anteproyecto de Presupuesto de Egresos 2017”, numeral 2 “Formulación General”, inciso a.2., sub inciso a.2.1.

Asimismo, se revisó el apartado “Marco de Política Pública General” del Anteproyecto del Presupuesto de Egresos 2017 de la SEDEMA, en el que se identificaron el propósito y fin de la actividad institucional en cita, los cuales fueron determinados de la manera siguiente:

“Propósito: Promover que el parque vehicular registrado en el D.F. cumpla con los niveles de emisión de contaminantes establecidos en la normatividad aplicable ambiental federal a través de su mantenimiento mecánico o el uso de dispositivos y tecnologías ambientales; además de contribuir a la movilidad urbana.”

“Fin: Se previene y se controla la emisión de contaminantes atmosféricos generados por las fuentes móviles a través de la aplicación de acciones y programas.”

En el estudio general del Informe de Cuenta Pública de 2017 de la SEDEMA, se identificó el objetivo de la actividad institucional revisada consistió en “abatir las emisiones vehiculares de los automotores en circulación a través de la detección de aquellos que se encuentran en mal estado operativo, y generar el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes de vehículos automotores, a través del uso de combustibles y tecnologías alternas”; también se identificaron las acciones que fueron reportadas como realizadas, las cuales consistieron en verificaciones vehiculares, así como en el registro de los vehículos que fueron convertidos al uso de GLP y GNC.

En el estudio de la información y documentación proporcionada por el sujeto fiscalizado, se identificó que, para el logro del objetivo, propósito y fin de la actividad institucional en revisión, la SEDEMA contó con seis programas enfocados a abatir las emisiones contaminantes de la flota de vehículos que circulan en la Ciudad de México, los cuales se mencionan a continuación:

Programa	Descripción
Programa de Autorregulación de Vehículos a Diésel	Es un programa voluntario en el cual se invita a empresas mercantiles o rutas de transporte público a establecer programas de mantenimiento preventivo o correctivo a sus unidades, con el fin de no rebasar el límite de opacidad establecido en dicho programa, el cual es un 60% menor al establecido en la NOM-167-SEMARNAT-2017. Actualmente el nivel de opacidad debe ser menor al 1.0 m-1.
Programa de Verificación Vehicular Obligatoria	El programa consiste en realizar pruebas de emisiones a los vehículos matriculados en la Ciudad de México (CDMX), o foráneos que quieran realizarlo de manera voluntaria, con una periodicidad semestral, con el objetivo de evaluar el desempeño ambiental de la flota que circula en la CDMX. El programa fomenta el mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades, debido a que los usuarios procuran que sus vehículos mantengan límites de emisión por debajo de los establecidos en el Programa para poder aprobar la prueba de emisiones de verificación vehicular.
Programa Hoy no Circula	Establece las medidas de circulación que deben seguir los automóviles en la CDMX, con la finalidad de prevenir, minimizar y controlar la emisión de los contaminantes que provienen de los vehículos. Se limita la circulación de los vehículos conforme al último número de la matrícula y el tipo de holograma que hayan obtenido en la verificación vehicular.
Programa Integral de Reducción de Emisiones Contaminantes (PIREC)	Programa desarrollado para contribuir a la reducción de emisiones contaminantes en la atmósfera generados por vehículos automotores que circulan en la zona metropolitana de la CDMX. Fomenta la sustitución del convertidor catalítico en aquellos vehículos automotores año modelo 1991 y posteriores, cuyo convertidor catalítico original haya perdido eficiencia en la conversión de los gases del escape.

Continúa...

... Continuación

Programa	Descripción
Programa de Transporte Escolar	El programa promueve el uso del transporte escolar u otras modalidades de transporte con la finalidad de reducir el uso de autos particulares para transportar a los educandos a sus escuelas, y de esa manera contribuir a reducir las emisiones contaminantes y el congestionamiento vial en las zonas escolares.
Programa de Combustibles Alternos	El objetivo de este programa es revisar el cumplimiento de los lineamientos técnicos y administrativos para registrar y controlar los vehículos convertidos al uso de Gas Licuado de Petróleo (GLP) y/o Gas Natural Comprimido (GNC), a fin de que éstos obtengan un holograma distintivo que les permita acceder al holograma tipo cero de verificación vehicular. En el que para el ejercicio de 2017 se identificó que se registraron 75 vehículos convertidos al uso de GLP y 69 a GNC.

En la revisión de la documentación proporcionada por la SEDEMA, se constató que el 14 de marzo de 2017, se publicó en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 27, el Aviso por el cual se da a conocer la Convocatoria Pública para obtener la Autorización para establecer y operar Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México, que tuvo como objeto otorgar en el ejercicio fiscal de 2017 55 autorizaciones para instalar y operar verificentros dentro de la circunscripción territorial de la Ciudad de México; cada verificentro debía contar con un mínimo de tres líneas y máximo de siete líneas para realizar el proceso de verificación de vehículos en cada una de ellas, con una vigencia de 10 años prorrogables por un período igual, y para iniciar operaciones a partir del mes de julio de 2018.

Como prueba de cumplimiento, se determinó revisar la documentación relativa a las 63 autorizaciones emitidas en 2017 para el establecimiento y operación de centros de verificación vehicular en la Ciudad de México, con el propósito de constatar la actuación de la SEDEMA en cuanto a la determinación de que los titulares de las autorizaciones que se expedieron en 2017, que son con las que actualmente están operando los centros de verificación vehicular, cumplieron los requisitos establecidos en las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”, para ser merecedores de dicha autorización. En la revisión, se obtuvo lo siguiente:

1. El 12 de mayo de 2017 se emitieron las primeras 55 autorizaciones que únicamente fueron contempladas en el Aviso por el cual se da a conocer la Convocatoria Pública para obtener la Autorización para Establecer y Operar Centros de Verificación Vehicular en la

Ciudad de México, el 1o de febrero de 2018 se autorizaron 5 centros de verificación más; y, finalmente, el 27 de junio de 2018 se emitieron las últimas tres autorizaciones, lo que hizo un total de 63 autorizaciones emitidas con base en la misma convocatoria publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* del 14 de marzo de 2017, para cubrir la determinación de contar con 55 autorizaciones para verificentros o un total de 350 líneas a gasolina y 30 líneas a diésel para realizar el proceso de verificación en la Ciudad de México, disyuntiva que solamente fue establecida en las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México” y no así en la convocatoria, aunque en dichas bases también se determinó que “de no satisfacerse dichos supuestos la Secretaría se reserva el derecho a emitir una nueva Convocatoria”. Lo anterior denota deficiencias en la planeación en cuanto al número total de autorizaciones por emitir en el ejercicio de 2017 para satisfacer la demanda de líneas para realizar el proceso de verificación vehicular.

2. En la autorización núm. 7, correspondiente al centro de verificación TL-07, se omitió el dato de la calle en donde se encontraría establecido el verificentro.
3. En las autorizaciones núms. 11 y 28, se omitió indicar la demarcación territorial, actualmente Alcaldía, en donde el centro de verificación sería establecido.
4. La autorización núm. 24 no señala el número oficial en donde el centro de verificación CO-24 sería establecido.
5. El centro de verificación CO-46 no cumplió la superficie de terreno mínima requerida en las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”.

Derivado de las observaciones anteriores, con la finalidad de conocer el estado de cada uno de los centros de verificación autorizados en el ejercicio de 2017, se solicitó a la SEDEMA el acceso a los expedientes correspondientes. Al respecto, se constató que no existe un expediente por cada uno de los centros de verificación autorizados, ya que la documentación se encontró integrada en diversas carpetas, lo que complica la búsqueda de cualquier documento y se contrapone a lo establecido en los artículos 4, 28 y 30 de la

Ley de Archivos del Distrito Federal, publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* del 8 de octubre de 2008, vigente en 2017.

Se conoció que, en algunos casos, los participantes solicitaron el cambio de domicilio y las líneas autorizadas inicialmente, por lo que se solicitó a la SEDEMA información respecto de los cambios realizados en cada uno de los 63 centros de verificación existentes en la Ciudad de México. En el estudio de la información proporcionada, se constató que 22 verificentros solicitaron cambio de domicilio, lo que correspondió al 34.9%; y 29 centros solicitaron cambio del número de líneas autorizadas, es decir, el 46.0%.

Además, se determinó que, de los 63 centros de verificación autorizados, actualmente se encuentran en funcionamiento únicamente 55 centros, ya que 5 de las autorizaciones fueron revocadas por la Dirección General de Vigilancia Ambiental de la SEDEMA, unidad administrativa que se encarga de realizar actos de inspección y vigilancia (sin que la DGGCA conozca el motivo); y, 3 de los centros aún no están en operación; y se identificó que se encuentran en funcionamiento 305 líneas Otto (para motores a gasolina), 5 líneas diésel y 17 líneas duales.

De acuerdo con lo anterior, y con la finalidad de comprobar las acciones realizadas con motivo de la operación de la actividad institucional en revisión, mediante un muestreo dirigido, la ASCM llevó a cabo cuatro visitas a igual número de centros de verificación vehicular que fueron autorizados en el ejercicio de 2017 y actualmente se encuentran en operación con motivo de la Convocatoria Pública para obtener la Autorización para Establecer y Operar Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México emitida por la SEDEMA en 2017.

Uno de los verificentros visitados gestionó la solicitud de cambio de domicilio, por lo que la ASCM constató que el cambio se hubiese efectuado, y que no se estuvieran realizando verificaciones vehiculares en ambos domicilios con una sola autorización. Para ello, se visitó el sitio establecido en la autorización emitida el 12 de mayo de 2017, que corresponde al domicilio inicialmente autorizado, y se observó que el lugar es ocupado por una empresa que se dedica al envío de paquetería, por lo que se constató que no existe un centro de verificación vehicular en ese domicilio.

Durante las visitas efectuadas por la ASCM, se revisó el cumplimiento de las condicionantes establecidas dentro de las autorizaciones otorgadas para establecer y operar nuevos centros de verificación vehicular en la Ciudad de México, así como de las obligaciones que al respecto están establecidas en el Reglamento de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal, en materia de Verificación Vehicular. Al respecto, se observó que en términos generales los centros visitados cumplen con tener un registro de acceso de los vehículos que entran al centro; bitácoras foliadas y actualizadas de la operación y mantenimiento de cada una de las líneas en donde se lleva a cabo la verificación de cada vehículo; cuentan con la imagen institucional de la SEDEMA, al interior y exterior del verificentro, y en la papelería correspondiente; tienen una caseta telefónica con enlace a la SEDEMA; transmisión en vivo para el CIVAR de la SEDEMA; tienen bajo resguardo los expedientes de la verificaciones vehiculares que realizan, que además cumplen con estar foliadas y entreselladas en sus fojas; los centros cuentan con las constancias de que sus equipos están calibrados y se les ha dado mantenimiento; el personal se encuentra uniformado y acreditado; y cuentan con módulo de informes, donde se proporciona orientación a los usuarios, aunado al buzón de quejas y sugerencias.

El numeral 3.1, inciso g) 2, de las bases de participación establece que el predio en donde se ubique el verificentro se debe encontrar a una distancia de por lo menos 50 metros radiales respecto a escuelas, hospitales o guarderías; no obstante, al cruzar la calle, frente a uno de los centros visitados, se localizó una escuela, dentro de los 50 metros radiales.

En las visitas que realizó la ASCM a cuatro verificentros, que fueron programadas como prueba de cumplimiento, el personal de la SEDEMA mostró y explicó la forma en la que se realiza el procedimiento de verificación vehicular, además indicó en qué consisten los nuevos equipos que fueron instalados y las mejoras respecto de los equipos con los que contaban los verificentros que operaron hasta el año 2017.

Finalmente, se aplicaron encuestas a 40 usuarios de los centros de verificación vehicular visitados, para conocer sus impresiones sobre la operación de los nuevos centros que fueron autorizados en el ejercicio de 2017. Al respecto, el 100.0% de las personas encuestadas perciben que la atención y operación proporcionada por personal de los centros es adecuada. El 100.0% mencionó que dentro de los centros no se les ha solicitado ninguna gratificación;

el 85.0% percibe que las citas que previamente se tramitan para acudir a verificar el vehículo agilizan el servicio, y el 15.0% restante considera que no lo hacen. El 65.0% de los encuestados señaló que los nuevos equipos instalados en los centros realizan mejores mediciones de contaminantes, en tanto que el 35.0% considera que no es así. El 70.0% manifestó saber que la revisión mecánica del vehículo y la medición de partículas ultrafinas no son motivo de aprobación o rechazo en la verificación, y el 30.0% indicó que lo desconocía.

Con la finalidad de determinar si la SEDEMA cumplió el propósito establecido para la actividad institucional en revisión, mediante el oficio núm. AE-A/18/581 del 2 de octubre de 2018, se solicitó al ente fiscalizado que explicara detalladamente la forma en la que en el ejercicio de 2017 se promovió que el parque vehicular registrado en la Ciudad de México cumpliera los niveles de emisión de contaminantes establecidos en la normatividad ambiental, mediante su mantenimiento mecánico o el uso de dispositivos y tecnologías ambientales; y, cómo se contribuyó al mejoramiento de la movilidad urbana.

Al respecto, con el oficio núm. SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/654/2018 del 9 de octubre de 2018, la SEDEMA indicó que, como parte de las actividades y programas que implementa la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles, se encuentran el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria, que tiene por objeto establecer el calendario y los lineamientos conforme a los cuales los vehículos automotores de combustión interna matriculados o que circulen en la Ciudad de México deberán ser verificados en sus emisiones contaminantes durante ese período, con la finalidad de monitorear el desempeño ambiental de los vehículos.

De forma adicional, informó que, como parte de las actividades y programas que implementó la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles se encuentran el Programa Hoy no Circula y el Programa de Transporte Escolar; el primero tiene como objetivo restringir la circulación de los vehículos con mayores emisiones de contaminantes, a la vez que permiten reducir el número de automotores en circulación; y el segundo tiene como objeto controlar la emisión de contaminantes generados directa o indirectamente por los establecimientos escolares y las empresas ubicadas en el territorio de la Ciudad de México, y regular su obligación de contribuir en la mitigación de los conflictos viales y los impactos ambientales, económicos y sociales que generan en virtud de su funcionamiento.

Con la información proporcionada por la SEDEMA y con el estudio que se realizó al Programa de Verificación Vehicular en párrafos precedentes, se constató que la SEDEMA cumplió el propósito de la actividad institucional en revisión, ya que mediante el Programa de Verificación Vehicular se promueve que los vehículos matriculados en la Ciudad de México cumplan los niveles de emisión establecidos en la normatividad ambiental aplicable, aunado al Programa Hoy no Circula y el Programa de Transporte Escolar, que contribuyen a la movilidad urbana.

Respecto al fin de la actividad institucional en revisión, se constató que el Programa de Transporte Escolar evita el uso de una mayor cantidad de automotores, con lo que se previene la generación de emisiones contaminantes; además, los otros cinco programas con los que contó la DGGCA en el ejercicio de 2017 tienen por objeto controlar las emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles, por lo que se concluye que la SEDEMA cumplió el fin establecido para la actividad institucional 307.

En cuanto al objetivo de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, de acuerdo con lo reportado en el Sexto Informe de Actividades de la SEDEMA, la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles, con la implementación del Programa de Verificación Vehicular durante 2017, logró detectar los vehículos que se encontraban en mal estado operativo al ser sometidos al procedimiento de verificación vehicular de sus emisiones contaminantes, por lo que al momento de realizar la verificación correspondiente, fueron rechazados; asimismo, con la difusión de dicho programa y la implementación del Programa Integral de Reducción de Emisiones Contaminantes y el Programa de Combustibles Alternos, se generó el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes de vehículos automotores, mediante el uso de combustibles y tecnologías alternas.

Por lo descrito, se concluye que la SEDEMA cumplió el propósito establecido para la actividad institucional en revisión, al promover que los vehículos matriculados en la Ciudad de México cumplan los niveles de emisión establecidos en la normatividad ambiental aplicable, y se favorezca la movilidad urbana. Por consiguiente, el fin de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles” se cumplió debido a que la DGGCA contó con los programas que le permitieron prevenir y controlar la generación de emisiones contaminantes provenientes de fuentes móviles.

Finalmente, el objetivo de la actividad institucional revisada también se cumplió, ya que la SEDEMA contó en el ejercicio de 2017 con los programas que tienen por objeto detectar vehículos que se encuentran en mal estado operativo; además, dos de los programas operados durante 2017 contribuyeron al cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes de vehículos automotores, mediante el uso de combustibles y tecnologías alternas: el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria y el Programa de Combustibles Alternos; además, en el ejercicio en revisión, como parte del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria, se emitieron autorizaciones para establecer y operar nuevos centros de verificación vehicular; no obstante, que se formularon observaciones sobre el proceso, las cuales se describen en el resultado núm. 11 del presente informe.

En la reunión de confronta, celebrada el 7 de marzo de 2019, el sujeto fiscalizado no proporcionó información adicional relacionada con el presente resultado, por lo que éste no se modifica.

Recomendación

ASCM-159-17-12-SEDEMA

Es necesario que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Calidad del Aire, establezca mecanismos de control para la integración de expedientes correspondientes a cada una de las autorizaciones emitidas por dicha dependencia para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México, de conformidad con lo establecido en los artículos 28 y 30 de la Ley de Archivos del Distrito Federal.

Recomendación

ASCM-159-17-13-SEDEMA

Es conveniente que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Calidad del Aire, requiera a los centros de verificación vehicular autorizados que informen a la ciudadanía que la inspección físico-mecánica que se realiza a los automóviles durante el proceso de verificación vehicular de emisiones contaminantes no es una condicionante para la aprobación o rechazo de la verificación del vehículo; y que se establezcan mecanismos para verificar que efectivamente se difunda dicha información.

7. Resultado

Rendición de Cuentas

La Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 66 Bis del 6 de mayo de 2016, en su artículo 6, fracción XXXVIII, define que la rendición de cuentas, “vista desde la perspectiva de la transparencia y el acceso a la información, consiste en la potestad del individuo para exigir al poder público informe y ponga a disposición en medios adecuados, las acciones y decisiones emprendidas derivadas del desarrollo de su actividad, así como los indicadores que permitan el conocimiento y la forma en que las llevó a cabo, incluyendo los resultados obtenidos”.

Aunado a lo anterior, el artículo 121 fracciones V, VI y XXI inciso d), de la mencionada ley determina que “los sujetos obligados, deberán mantener impresa para consulta directa de los particulares, difundir y mantener actualizada a través de los respectivos medios electrónicos, de sus sitios de internet y de la Plataforma Nacional de Transparencia, la información, por lo menos, de los temas, documentos y políticas según les corresponda”, entre los que destacan “V. Los indicadores relacionados con temas de interés público o trascendencia social [...] VI. Los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos, metas y resultados [...] XXI. La información financiera sobre el presupuesto asignado, de los últimos tres ejercicios fiscales, la relativa al presupuesto asignado en lo general y por programas, así como los informes trimestrales sobre su ejecución”, incluyendo “d) Los informes de cuenta pública”, entre otros.

La Ley General de Contabilidad Gubernamental, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* del 31 de diciembre de 2008, establece en su artículo 53 que la Cuenta Pública deberá atender en su cobertura a lo establecido en su marco legal vigente y contendrá como mínimo la información contable, presupuestaria y programática, de acuerdo con la clasificación establecida en el artículo 46 de la misma ley; asimismo, esa información deberá ajustarse a la “Guía para la Integración de la Cuenta Pública de la Ciudad de México 2017 Formatos e Instructivos Poder Ejecutivo”, que fue enviada al sujeto fiscalizado por la SEFIN con el oficio núm. SFCDMX/SE/0058/2018 del 5 de enero de 2018, que es el documento que contiene los lineamientos y formatos normativamente aplicables a las unidades responsable de gasto.

El artículo 124, primer párrafo, de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente de la Ciudad de México, publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* núm. 749 del 31 de diciembre de 2009, vigente en 2017, establece que “la información financiera, presupuestal, programática y contable que emane consolidadamente del sistema y de los registros auxiliares de las Dependencias [...] será la que sirva de base para que la Secretaría elabore los informes trimestrales, así como de formular la Cuenta Pública de la Ciudad de México y someterlos a la consideración del Jefe de Gobierno para su presentación en los términos de la Constitución y del Estatuto”.

A efecto de verificar que la SEDEMA cumplió lo establecido en dicha normativa, como parte de las pruebas realizadas en las diferentes vertientes de la presente auditoría, se revisó el soporte documental correspondiente a la información presentada en el Informe de Cuenta Pública del sujeto fiscalizado, concerniente a la actividad institucional en revisión, y se cotejó dicha información con la contenida en los registros auxiliares correspondientes.

En el análisis de los avances trimestrales correspondientes a 2017, se identificó que la meta física original fue de 4,000,000 de vehículos, y se registró una variación de 228,500 vehículos menos en relación con la meta física programada, es decir, la meta alcanzada fue de 3,771,500 vehículos, lo cual coincide con lo reportado por la SEDEMA en su Informe de Cuenta Pública del ejercicio de 2017; por lo que se concluye que el sujeto fiscalizado se ajustó a lo establecido en el artículo 124, primer párrafo, de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente de la Ciudad de México.

De igual manera, se constató que en el sitio de transparencia de la SEDEMA se encuentra la información actualizada de su marco normativo, acciones realizadas y resultados obtenidos; y, por lo que se refiere a indicadores de gestión relacionados, así como a información contable, presupuestaria y programática, también se constató que ésta fue publicada en la página en internet de la SEDEMA, en la dirección electrónica <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/obligaciones-de-transparencia/fondo-ambiental-publico/articulo-121>, y en la página de Monitoreo CDMX, en la dirección electrónica <http://www.monitoreo.cdmx.gob.mx/consulta/indicadoresProgramaEspInst/20/3>, de acuerdo con la clasificación establecida en el artículo 46 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental vigente en 2017.

Por lo anterior, se concluye que la SEDEMA elaboró su Informe de Cuenta Pública de conformidad con lo establecido en la “Guía para la Integración de la Cuenta Pública de la Ciudad de México 2017 Formatos e Instructivos Poder Ejecutivo”; además, mantuvo la información actualizada de los temas, documentos y políticas que le corresponden, mediante sus respectivos medios electrónicos, y atendiendo las solicitudes de información de acceso público al poner a disposición de la ciudadanía, en medios adecuados, las acciones y decisiones emprendidas derivadas del desarrollo de la actividad institucional en revisión, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 53 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental y 121 de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México vigentes en 2017.

8. Resultado

Mecanismos de Medición y Evaluación de Metas y Objetivos

Con la finalidad de comprobar si la SEDEMA contó con mecanismos de medición y evaluación implantados para conocer el grado de avance y cumplimiento de las metas y objetivos de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, se analizó si se cumplió el artículo 2, fracción LXVI, de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente de la Ciudad de México vigente en 2017, el cual determina que para efectos de esa ley, se entiende por “Sistema de Evaluación del Desempeño: Conjunto de elementos metodológicos que permiten realizar una valoración objetiva del desempeño de los programas, bajo los principios de verificación del grado de cumplimiento de metas y objetivos, con base en indicadores estratégicos y de gestión que permitan conocer el impacto social de los programas y de los proyectos”. También se constató si se cumplió el artículo 30 del mismo ordenamiento, el cual indica que “el Programa Operativo contendrá líneas programáticas, objetivos específicos, acciones, responsables y corresponsables de su ejecución, metas y prioridades que se desprendan de los programas de manera integral, para la realización de los objetivos globales de desarrollo, así como los indicadores de desempeño”.

A su vez, el artículo 34, primer párrafo, del mismo ordenamiento indica que “las Dependencias, Órganos Desconcentrados y Entidades elaborarán Programas Operativos Anuales para la ejecución del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal y de los programas de

mediano plazo, desagregando su contenido atendiendo al destino y alcance de los mismos, a la fecha en que se ejecutarán, debiendo presentar los indicadores que serán utilizados para la evaluación de cada programa”.

El artículo 135, segundo párrafo, fracción VI, de la ley citada señala que “en la información cuantitativa y cualitativa las Unidades Responsables del Gasto harán referencia a los siguientes aspectos: [...] VI. Los indicadores para medir el avance de los objetivos y metas de los programas”.

En el mismo sentido, el artículo 54 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental vigente en 2017 establece:

“... la información presupuestaria y programática que forme parte de la cuenta pública deberá relacionarse, en lo conducente, con los objetivos y prioridades de la planeación del desarrollo. Asimismo, deberá incluir los resultados de la evaluación del desempeño de los programas federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales del Distrito Federal, respectivamente, así como los vinculados al ejercicio de los recursos federales que les hayan sido transferidos.

”Para ello, deberán utilizar indicadores que permitan determinar el cumplimiento de las metas y objetivos de cada uno de los programas, así como vincular los mismos con la planeación del desarrollo.”

Con objeto de verificar que la SEDEMA hubiese observado lo que establece la referida normatividad en cuanto a la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, a fin de medir y evaluar los resultados alcanzados con base en el presupuesto, mediante indicadores estratégicos y de gestión, por medio del oficio núm. AE-A/18/381 del 3 de julio de 2018, se solicitó al sujeto fiscalizado que proporcionara los indicadores correspondientes o los mecanismos de medición y evaluación aplicados durante 2017, con objeto de conocer los resultados alcanzados en el cumplimiento de metas y objetivos de la actividad institucional en revisión, y, de ser el caso, la comparación de esos indicadores con los de los resultados alcanzados en los ejercicios 2015 y 2016; y que explicara detalladamente qué miden los indicadores implantados, cómo se interpretan y la metodología utilizada para diseñarlos.

En respuesta, con el oficio núm. SEDEMA/DGGCA/2276/2018 del 10 de julio de 2018, el sujeto fiscalizado proporcionó un documento electrónico en formato Excel denominado “Plan de Trabajo Calidad del Aire Junio”, que contiene tres libros, el primero de ellos incluye una tabla denominada “Plan de Trabajo”, donde se muestran los aspectos susceptibles de mejora, clasificación, priorización, actividades, las áreas responsables, las fechas de ejecución (mayo y junio de 2018) y los resultados esperados, como se muestra a continuación:

Aspecto susceptible de mejora por atender	Clasificación				Priorización	Actividades	Áreas responsables	Fechas de ejecución		Resultados esperados
	AE ¹	AI ²	AID ³	AIG ⁴				Fecha de inicio	Fecha de término	
“Fichas técnicas de los indicadores”	“X”				“Media”	“Desarrollar las fichas técnicas de los indicadores”	“Dirección de Monitoreo Atmosférico Dirección de Programas de Calidad del Aire e Inventario de Emisiones Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles”	“Mayo de 2018”	“Junio de 2018”	“Fichas técnicas de los indicadores elaboradas”
“Definir las metas asociadas a la matriz de indicadores por resultados”	“X”				“Media”	“Definir las metas asociadas a la matriz de indicadores por resultados”	“Dirección de Monitoreo Atmosférico Dirección de Programas de Calidad del Aire e Inventario de Emisiones Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles”	“Mayo de 2018”	“Junio de 2018”	“Metas asociadas a la MIR definidas”
“Validar la lectura lógica horizontal de la matriz de indicadores por resultados”	“X”				“Media”	“Validar la lectura lógica horizontal de la matriz de indicadores por resultados”	Dirección de Monitoreo Atmosférico Dirección de Programas de Calidad del Aire e Inventario de Emisiones Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles	“Mayo de 2018”	“Junio de 2018”	“Lectura lógica horizontal de la MIR validada”

¹ Aspectos específicos (AE): Aquellos cuya solución corresponde a la unidad administrativa específica responsable del Programa adscrita a la Unidad Responsable del Gasto.

² Aspectos institucionales (AI): Aquellos que requieren de la intervención de varias unidades administrativas dentro de la misma Unidad Responsable del Gasto o Ente Público, para su solución.

³ Aspectos interinstitucionales (AID): Aquellos que para su solución se deberá contar con la participación de unidades administrativas ubicadas en otra Unidad Responsable del Gasto o Ente Público.

⁴ Aspectos intergubernamentales (AIG): Aquellos que demandan la intervención del gobierno federal (aparte Unidad Responsable del Gasto o Ente Público Estatal responsable de la ejecución de los recursos del Programa) para su solución.

El libro segundo contiene un documento denominado “Formato de Reporte de Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora”, en donde se integra una tabla que describe los aspectos susceptibles de mejorar la clasificación, priorización, actividades, áreas responsables, fechas de ejecución y los resultados obtenidos, en los términos siguientes:

Aspecto susceptible de mejora por atender	Clasificación				Priorización	Actividades	Área responsable	Fechas de ejecución		Resultados obtenidos	Documentos probatorios
	AE ¹	AI ²	AID ³	AIG ⁴				Fecha de inicio	Fecha de término		
“C1. Publicación del Informe Anual”	“X”				“Alta”	“Enunciar el indicador de acuerdo con el resultado de la fórmula y en la misma unidad de medida, o en su caso redefinirlo”	“Dirección de Monitoreo Atmosférico”	“Mayo de 2018”	“Diciembre de 2018”	“Porcentaje de informes realizados sobre el estado de la calidad del aire. ”(Número de informes realizados en el período / Total de informes programados)* 100”	“Informes de calidad del aire”
“C3. Publicación del Inventario de Emisiones cada dos años”	“X”				“Alta”	“Enunciar el indicador como el resultado de la fórmula y en la misma unidad de medida o sustituirlo por un indicador factible de monitorear en el transcurso del año, considerando la utilidad del componente por parte del benef.”	“Dirección de Programas de Calidad del Aire e Inventario de Emisiones”			“Porcentaje de actualización de los inventarios de emisiones. ”(Número de actualizaciones realizadas de los inventarios de emisiones / Total de actualizaciones programadas de los inventarios de emisiones)* 100”	“Publicación del inventario de emisiones”
“1.2 Índice de calidad del aire”	“X”				“Media”	“Enunciar indicador de acuerdo con el Programa Institucional”	“Dirección de Monitoreo Atmosférico”			“Índice de calidad del aire y radiación solar UV. (Datos horarios generados del aire por parámetro / (aire.cdmx. horas transcurridas gob.mx) en el año)* 100”	“Publicación del índice de calidad del aire (aire.cdmx. gob.mx)”
“3.3 Número de estudios para desarrollar datos de actividad o factores de emisión locales”	“X”				“Media”	“Enunciar el indicador de acuerdo con el Programa Institucional”	“Dirección de Programas de Calidad del Aire e Inventario de Emisiones”			“Número de estudios”	“Estudios”

¹ Aspectos específicos (AE): Aquellos cuya solución corresponde a la unidad administrativa específica responsable del Programa adscrita a la Unidad Responsable del Gasto.

² Aspectos institucionales (AI): Aquellos que requieren de la intervención de varias unidades administrativas dentro de la misma Unidad Responsable del Gasto o Ente Público, para su solución.

³ Aspectos interinstitucionales (AID): Aquellos que para su solución se deberá contar con la participación de unidades administrativas ubicadas en otra Unidad Responsable del Gasto o Ente Público.

⁴ Aspectos intergubernamentales (AIG): Aquellos que demandan la intervención del gobierno federal (aparte Unidad Responsable del Gasto o Ente Público Estatal responsable de la ejecución de los recursos del Programa) para su solución.

Finalmente, el tercer libro, llamado “Contenido”, está integrado por una descripción del contenido de las dos tablas que componen los primeros dos libros.

En el análisis de la información proporcionada, se constató que los datos referidos no permiten medir el grado de cumplimiento de las metas y objetivos establecidos por el propio sujeto fiscalizado para la actividad institucional en revisión, puesto que no reflejan resultados cuantitativos ni cualitativos; además, la documentación proporcionada por la SEDEMA se refiere a acciones que fueron ejecutadas en los meses de mayo a diciembre de 2018 por lo que para 2017 la SEDEMA no contó con indicadores que le permitieran medir el avance y cumplimiento de los objetivos de la actividad institucional revisada.

Por otra parte, se revisó el Informe de Cuenta Pública de 2017 de la SEDEMA, el Anteproyecto del Presupuesto de Egresos y el POA para el ejercicio de 2017, a fin de conocer si en dichos documentos se contemplaron los indicadores empleados; sin embargo, no se encontraron datos al respecto.

Además, por medio del oficio núm. AE-A/18/581 del 2 de octubre de 2018, se solicitó a la SEDEMA que informara si además de indicadores estratégicos contó con algún otro mecanismo de medición y evaluación implantado en 2017 para conocer el avance y cumplimiento de las metas y objetivos de la actividad institucional 307 y, de ser el caso, que lo explicara detalladamente y adjuntara evidencia de su implementación y de los resultados obtenidos.

Al respecto, mediante el oficio núm. SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/654/2018 del 9 de octubre de 2018, la SEDEMA informó que no se contó con algún otro mecanismo de medición y evaluación implantado en 2017 para conocer el avance y cumplimiento de las metas y objetivos de la actividad institucional 307; y declaró que esa dependencia se encuentra en proceso de implantación de un sistema de control de riesgos en la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles, con el cual pretende identificar, evaluar y controlar los riesgos en las actividades sustantivas realizadas que pudiera afectar la operación de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”.

Por lo anterior, se concluye que la SEDEMA no contó con una metodología que le permitiera realizar una valoración objetiva del desempeño de la actividad institucional 307, con base en

indicadores estratégicos y de gestión, por lo que incumplió el artículo 54 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental.

En la reunión de confronta, celebrada el 7 de marzo de 2019, el sujeto fiscalizado no proporcionó información adicional relacionada con el presente resultado, por lo que éste no se modifica.

Recomendación

ASCM-159-17-14-SEDEMA

Es necesario que la Secretaría del Medio Ambiente elabore indicadores estratégicos y de gestión que le permitan medir de manera periódica el cumplimiento de las metas y objetivos de la actividad institucional revisada, en términos de la normatividad aplicable.

9. Resultado

Beneficio Medioambiental de la Actividad Institucional

Con el objetivo de conocer los beneficios ambientales que proporcionó la actividad institucional revisada, se identificaron los principales contaminantes que se encuentran en el aire de la Ciudad de México, a saber:

Contaminante	Descripción
Monóxido de carbono (CO)	Es un gas inodoro e incoloro, altamente tóxico, emitido principalmente durante la quema de combustibles o de cualquier material orgánico, cuando se realiza en una atmósfera con una cantidad de oxígeno limitada. ¹
Dióxido de carbono (CO ₂)	Son las emisiones que se producen por la quema de combustible y son expulsadas a través del tubo de escape en los vehículos. Considerando que un vehículo convencional adquiere la energía que se encuentra almacenada en un combustible fósil, que se libera mediante la combustión en el interior de un motor térmico convencional, y estos combustibles fósiles son primordialmente derivados del petróleo: gasolina y diésel. ²
Óxidos de nitrógeno (NOx)	Es la concentración de monóxido de nitrógeno (NO), dióxido de nitrógeno (NO ₂) y varios óxidos de nitrógeno, que se forman al reaccionar los átomos de nitrógeno y oxígeno del aire, bajo las condiciones de alta temperatura y presión que imperan en el motor de un vehículo. ³

Continúa...

... Continuación

Contaminante	Descripción
Partículas suspendidas	Son cualquier tipo de material sólido o líquido que se encuentra en suspensión en el aire ambiente. En la Ciudad de México una fracción importante se forma de reacciones químicas en la atmósfera contaminada. Su tamaño puede variar, las más pequeñas apenas miden unas cuantas millonésimas de milímetro, mientras que las más grandes son del tamaño de granos de arena. Entre las fuentes de emisión de este contaminante están las tolvaneras, los incendios, las emisiones de camiones y automóviles. ⁴
Compuestos orgánicos volátiles (COVs)	Son sustancias químicas que contienen carbono y se convierten fácilmente en vapores o gases. Los COVs son liberados por la quema de combustibles como la gasolina. El arranque en frío es uno de los períodos del ciclo de operación de los vehículos, en donde se puede esperar una cantidad importante de emisiones de compuestos orgánicos volátiles. Al reaccionar a la luz, se convierten en ozono. ⁵

¹ <https://www.mexicali.gob.mx/22/calidaddelaire.php>

² <https://www.ecologistasenaccion.org/?p=16233>

³ <http://www.aire.cdmx.gob.mx/default.php?opc=%27Y6BhnmKkYQ==%27>

⁴ <http://www.colpos.mx/tabasco/diplomado/04/dra%20ebelia/tesis.gaby.oct20.pdf>

⁵ https://es.wikipedia.org/wiki/Compuestos_org%C3%A1nicos_vol%C3%A1tiles

Aunado a lo anterior, con objeto de conocer cuáles son los contaminantes que se miden en las verificaciones vehiculares, se estudió el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre del Año 2017, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 230 del 27 de diciembre de 2016, y el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Segundo Semestre del Año 2017, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 101 del 30 de junio de 2017.

En la revisión de ambos documentos, se detectó que los contaminantes que fueron medidos en 2017 durante las verificaciones vehiculares en la Ciudad de México son hidrocarburos (HC), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), CO + CO₂, Oxígeno (O₂) y el factor lambda, los cuales son controlados al revisar que por cada verificación vehicular no excedieran los límites máximos permisibles establecidos en la norma oficial de emergencia NOM-EM-167-SEMARNAT-2016, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* del 7 de junio de 2016, que establece los niveles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en la Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la certificación de dichos niveles y las especificaciones de los equipos que se utilicen para dicha certificación, así como las especificaciones para los equipos tecnológicos que se utilicen para la medición de emisiones

por vía remota y para la realización de dicha medición; y lo dispuesto en ni en la norma oficial NOM-167-SEMARNAT-2017, que establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en las entidades federativas Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la evaluación de dichos límites y las especificaciones de tecnologías de información y hologramas, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* del 5 de septiembre de 2017, ya que ambas normas estuvieron vigentes en el ejercicio en revisión.

Además, con motivo de la Convocatoria Pública para obtener la Autorización para establecer y operar Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México, emitida por la SEDEMA en 2017, se revisaron los Programas de Verificación Vehicular Obligatoria correspondientes al segundo semestre de 2018 y el primer semestre de 2019, con la finalidad de identificar los cambios y mejoras respecto de los nuevos equipos instalados en los centros de verificación autorizados en 2017. En la comparación de dichos programas y los emitidos para el ejercicio de 2017, se identificó que el principal cambio para el segundo semestre de 2018 y el primero de 2019 se refiere a las inspecciones físico-mecánicas que se realizarán a los vehículos que acudan a su prueba de verificación vehicular.

En el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Segundo Semestre del Año 2018, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 354, Tomo I, del 29 de junio de 2018 (período en el cual comenzaron a operar los verificentros autorizados en 2017), numeral 5.8, se indica que los vehículos que realicen el proceso de verificación en la Ciudad de México podrán ser sujetos a una prueba de inspección físico-mecánica y de medición de partículas ultrafinas, siempre y cuando se hayan asignado a una línea de verificación que cuente con equipos que se utilizarán para esas pruebas; y que los resultados de dichas pruebas serán de carácter informativo para el ciudadano, pues y no serán motivo de aprobación o rechazo.

En el programa correspondiente al primer semestre de 2019, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 1 del 2 de enero de 2019, numeral 5.8, también se contempla que los vehículos que realicen el proceso de verificación en la Ciudad de México podrán ser sujetos a una prueba de inspección físico-mecánica, siempre y cuando se hayan asignado a una línea de verificación que cuente con equipos que se utilizarán para dichas pruebas,

y que los resultados de las pruebas serán de carácter informativo para el ciudadano, pues no serán motivo de aprobación o rechazo.

En el análisis de ambos programas de verificación vehicular, se identificó que contemplan la medición de partículas ultrafinas.

Al respecto, se estudió la forma en la que están compuestas las partículas ultrafinas, y se identificó que el material particulado respirable presente en la atmósfera de las ciudades en forma sólida o líquida (polvo, cenizas, hollín, partículas metálicas, cemento y polen, entre otras) se puede dividir, según su tamaño, en dos grupos principales: las de diámetro aerodinámico igual o inferior a los 10 μm o 10 micrómetros (1 μm corresponde a la milésima parte de un milímetro) se denominan PM10; y la fracción respirable más pequeña se llama PM2.5, éstas últimas están constituidas por aquellas partículas de diámetro aerodinámico inferior o igual a los 2.5 micrómetros, que equivale a ser 100 veces más delgadas que un cabello humano.

Además, se identificó que el tamaño no es la única diferencia, ya que cada tipo de partícula está compuesto de diferente material y puede provenir de diferentes fuentes. En el caso de las PM2.5, su origen está principalmente en fuentes de carácter antropogénico como las emisiones de los vehículos diésel, mientras que las partículas de mayor tamaño pueden tener un importante componente de tipo natural.

Asimismo, se conoció que la emisión de partículas provenientes de la circulación de vehículos se debe al desgaste de frenos, neumáticos, embrague, corrosión del vehículo, desgaste del pavimento y resuspensión del polvo del camino, y, dependiendo del tipo de motor, a la propia combustión. El desgaste de frenos y neumáticos tiene una mayor contribución en volumen de emisiones en comparación con otros tipos de desgaste del vehículo. Se estima que, en promedio, un vehículo emite de 6 a 7 mg de partículas PM10 por kilómetro debido al desgaste de frenos y neumáticos en áreas urbanas. La importancia de estas emisiones radica no sólo en su volumen sino en los efectos toxicológicos asociados a ellas, ya que dentro de las emisiones se encuentran metales como plomo o cadmio, asbestos y compuestos orgánicos.

La inclusión de la revisión físico-mecánica en el proceso de verificación vehicular generará un mayor control en el mantenimiento de la flota vehicular que circula en la Ciudad de México, ya

que a su vez propiciará que se le de mantenimiento a vehículos mal alineados, con frenos desgastados, o neumáticos a presiones diferentes a las óptimas o en mal estado. Lo cual generará disminuciones de forma directa e indirecta en la emisión de partículas a la atmósfera de este tipo de fuente de emisión.

Existen investigaciones que indican que, cuando parámetros de funcionamiento del motor de gasolina varían (por ejemplo, la relación combustible/aire, sincronización de inyección de combustible, sincronización de chispa, carga del motor y la velocidad y el modo de operación del motor), la concentración del número de partículas en el escape puede aumentar notablemente. La cantidad de vehículos con motor de inyección indirecta multipunto (PFI, por sus siglas en inglés) está siendo rebasada por aquellos con motor de inyección directa (GDI, por sus siglas en inglés) debido al cambio de tecnología en los motores; un motor GDI ofrece un consumo menor de gasolina y menores emisiones de NOx.

Además de que las partículas son uno de los principales contaminantes generados por vehículos y causantes de la mala calidad del aire en la Ciudad de México, la exposición de los ciudadanos a ellas está asociada a la exacerbación de enfermedades de tipo respiratorio, tales como la bronquitis, y dolencias de tipo cardiovascular. Los últimos trabajos científicos sugieren que este tipo de contaminación, específicamente las partículas procedentes del tráfico urbano, está asociada con incrementos en la morbilidad de la población expuesta y al creciente desarrollo del asma y alergias entre la población infantil.

Una vez que se identificaron los principales contaminantes emitidos por los vehículos que circulan en la Ciudad de México, se procedió a identificar el impacto que los programas operados por la SEDEMA, dentro del marco de la actividad institucional en revisión, han conseguido respecto de la reducción de los mencionados contaminantes.

En ese sentido, en el análisis del Sexto Informe de Actividades de la SEDEMA, en relación con la diversa información y documentación presentada por el sujeto fiscalizado, se identificó lo siguiente:

Programa operado por la SEDEMA	Resultados alcanzados en 2017																																																					
Programa de Verificación Vehicular Obligatoria y Programa Hoy no Circula	<p>En 2017 se realizaron alrededor de 3.5 millones de verificaciones y 879,366 vehículos fueron sujetos al Programa Hoy no Circula, por lo que con ambos programas se logró evitar cada semestre 2,191 toneladas de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COVs), 5,048 toneladas de óxidos de nitrógeno (NOx), 217 toneladas de partículas menores a 10 micrómetros (PM10), 147 toneladas de partículas menores a 2.5 micrómetros (PM2.5), más de 1 millón de toneladas de bióxido de carbono (CO₂) y 53 toneladas de carbono negro.</p>																																																					
Programa de Autorregulación de Vehículos a Diésel	<p>El programa contó con 31 empresas mercantiles y 13 rutas de transporte; sin embargo, el propio sujeto fiscalizado identificó áreas de oportunidad en cuanto al cumplimiento de los compromisos por parte de las empresas para que la reducción de emisiones a la atmósfera sea mayor que las que se logran, aplicando únicamente el programa Hoy no Circula.</p>																																																					
Programa Integral Reducción de Emisiones Contaminantes (PIREC)	<p>En ese sentido, en noviembre de 2017, se reestructuró el programa para garantizar la reducción de emisiones de contaminantes, incluyendo partículas PM2.5, como parte de los criterios para la firma de convenio y la exención, en su caso, de restricciones vehiculares.</p> <p>Entre las acciones a las cuales las empresas participantes se comprometieron, se incluye la renovación de parte de su flota con la mejor tecnología disponible para control de emisiones, la instalación de dispositivos de control de emisiones como filtros de partículas, así como acciones que incluyeron el mantenimiento preventivo y correctivo, conducción de unidades con protocolos de responsabilidad y la optimización de logística, entre otras. Las ventajas del nuevo programa se reflejan al comparar las emisiones de la flota vehicular si sólo se aplicara el Programa HNC y se compara con las emisiones que se evitan a través de la implementación de acciones contenidas en el convenio que podrían reducir del 2.0% al 70.0% dependiendo del contaminante.</p> <p>Durante 2017, se instalaron 19,000 dispositivos, en su mayoría de forma voluntaria. Es claro que con la modernización de la flota vehicular matriculada en la Ciudad de México las necesidades de sustitución de convertidores catalíticos han cambiado, por lo que se requiere que el programa responda a las necesidades actuales.</p> <p>El convertidor catalítico es uno de los componentes con mayor impacto en el control de emisiones, los beneficios ambientales del Programa PIREC se cuantifican en la cantidad de emisiones de contaminantes evitadas.</p>																																																					
(Toneladas por año)																																																						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="text-align: left;">Año</th> <th colspan="5" style="text-align: center;">Emisiones</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">CO</th> <th style="text-align: center;">NOx</th> <th style="text-align: center;">COV</th> <th style="text-align: center;">CO₂</th> <th style="text-align: center;">Tóxicos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012</td> <td style="text-align: center;">19,024</td> <td style="text-align: center;">910</td> <td style="text-align: center;">1,550</td> <td style="text-align: center;">12,019</td> <td style="text-align: center;">490</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td style="text-align: center;">11,226</td> <td style="text-align: center;">515</td> <td style="text-align: center;">853</td> <td style="text-align: center;">7,248</td> <td style="text-align: center;">271</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td style="text-align: center;">51,061</td> <td style="text-align: center;">2,713</td> <td style="text-align: center;">5,485</td> <td style="text-align: center;">28,534</td> <td style="text-align: center;">1,714</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td style="text-align: center;">14,978</td> <td style="text-align: center;">660</td> <td style="text-align: center;">1,114</td> <td style="text-align: center;">9,210</td> <td style="text-align: center;">350</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td style="text-align: center;">34,967</td> <td style="text-align: center;">1,498</td> <td style="text-align: center;">2,471</td> <td style="text-align: center;">22,126</td> <td style="text-align: center;">779</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td style="text-align: center;"><u>13,030</u></td> <td style="text-align: center;"><u>772</u></td> <td style="text-align: center;"><u>1,384</u></td> <td style="text-align: center;"><u>11,890</u></td> <td style="text-align: center;"><u>450</u></td> </tr> <tr> <td>Acumulado</td> <td style="text-align: center;"><u>144,286</u></td> <td style="text-align: center;"><u>7,068</u></td> <td style="text-align: center;"><u>12,857</u></td> <td style="text-align: center;"><u>91,027</u></td> <td style="text-align: center;"><u>4,054</u></td> </tr> </tbody> </table>		Año	Emisiones					CO	NOx	COV	CO ₂	Tóxicos	2012	19,024	910	1,550	12,019	490	2013	11,226	515	853	7,248	271	2014	51,061	2,713	5,485	28,534	1,714	2015	14,978	660	1,114	9,210	350	2016	34,967	1,498	2,471	22,126	779	2017	<u>13,030</u>	<u>772</u>	<u>1,384</u>	<u>11,890</u>	<u>450</u>	Acumulado	<u>144,286</u>	<u>7,068</u>	<u>12,857</u>	<u>91,027</u>	<u>4,054</u>
Año	Emisiones																																																					
	CO	NOx	COV	CO ₂	Tóxicos																																																	
2012	19,024	910	1,550	12,019	490																																																	
2013	11,226	515	853	7,248	271																																																	
2014	51,061	2,713	5,485	28,534	1,714																																																	
2015	14,978	660	1,114	9,210	350																																																	
2016	34,967	1,498	2,471	22,126	779																																																	
2017	<u>13,030</u>	<u>772</u>	<u>1,384</u>	<u>11,890</u>	<u>450</u>																																																	
Acumulado	<u>144,286</u>	<u>7,068</u>	<u>12,857</u>	<u>91,027</u>	<u>4,054</u>																																																	
Programa de Transporte Escolar	<p>La implementación del Programa de Transporte Escolar logró durante el ciclo escolar 2017-2018 que el 72.0% de una matrícula de 40 mil 147 estudiantes, se transporte de forma sustentable y no utilice vehículos particulares para llegar y retirarse de los 50 centros escolares participantes (41.0% utilizó transporte escolar; 31.0% caminó, ocupó transporte público o algún medio no contaminante y 28.0% utilizó automóvil particular).</p>																																																					

Por otra parte, en la convocatoria a las personas físicas o morales que se interesen en participar en el procedimiento para obtener 55 autorizaciones para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México, emitida en 2017, se estableció como requisito el contar con un Plan de Gestión del Centro de Verificación Vehicular, en el que se debe incluir un plan para la disminución de impactos negativos a la movilidad y medio ambiente, que describa las estrategias y tecnologías de prevención y control que el verificentro implante para la disminución de emisiones contaminantes y exposición del personal operativo, usuarios y vecinos.

Al respecto, en las visitas realizadas por la ASCM a cuatro centros de verificación vehicular, se constató que éstos tienen instalados mecanismos para la captación de agua pluvial que es usada en sanitarios, que cuentan con macetones que contienen diversas plantas y con botes de basura para la separación de los residuos, como establece la normatividad ambiental aplicable; además, de acuerdo con lo revisado en el resto de los proyectos correspondientes a los demás verificentros, se conoció que algunos tienen recipientes especiales para el depósito de pilas y, algunos otros, se interesaron en donar árboles a los vecinos para reforestar las inmediaciones de los centros de verificación.

Asimismo, se constató que los centros de verificación vehicular instalados en la Ciudad de México cuentan con promotores ambientales encargados de informar a la ciudadanía sobre los programas con los que cuenta la SEDEMA; además, en las salas de espera se instalaron pantallas mediante las cuales se proporciona información sobre los beneficios y efectos al medio ambiente, con lo que se promueve la conciencia ambiental.

Por lo anterior, se concluye que los programas que fueron operados en el marco de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles” contribuyeron a la reducción de emisiones contaminantes, lo que representa una mejor calidad del aire en la Ciudad de México; además de que, en los nuevos centros de verificación vehicular autorizados en 2017, se adoptaron nuevas tecnologías que favorecen al medio ambiente y se promueve la educación ambiental entre la ciudadanía.

Eficiencia

10. Resultado

Utilización de los Recursos Humanos, Materiales y Financieros

El artículo 134, primer párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos vigente en 2017 establece: “Los recursos económicos de que dispongan la Federación, las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados”.

Con objeto de verificar la eficiencia en la utilización de los recursos humanos, materiales y financieros con los que contó la SEDEMA, se analizó el dictamen de estructura núm. D-SEDEMA-29/011215, emitido por la OM mediante el oficio núm. OM/0846/2015 del 18 de diciembre de 2015; su manual administrativo con número de registro MA-07/150416-D-SEDEMA-29/011215, vigente en 2017; la plantilla del personal que laboró en la SEDEMA durante el ejercicio en revisión; los informes mensuales de actividades del personal de honorarios de 2017; y, los cuestionarios de control interno aplicados al personal operativo de la actividad institucional en revisión.

Respecto de la plantilla de personal que laboró en 2017, se constató que para el cumplimiento de los objetivos de la actividad institucional 307 la SEDEMA contó con 9 trabajadores de estructura, lo que coincidió con su dictamen de estructura aprobado por la OM; así como con 62 trabajadores de base; 23 de nómina 8; y 16 prestadores de servicios por honorarios.

Con objeto de corroborar la contribución del personal de honorarios al cumplimiento de objetivos de la actividad institucional fiscalizada, se revisaron los informes mensuales de actividades del personal de honorarios de 2017, y se identificó que dicho personal realizó funciones relacionadas con la actividad institucional, entre las que se encuentran: colaboración en la campaña del sensor remoto, análisis de nuevas tecnologías de control de emisiones colaboración para instalar *software* de verificación vehicular de la Ciudad de México, elaboración de pruebas en centros de verificación a vehículos con sistema de diagnóstico OBD-II, dar mantenimiento y soporte a la base de datos SIVEV, y mejorar

la interfaz del sistema de citas de verificación, entre otras. Por lo anterior, se constató que el personal contratado por honorarios colaboró en el cumplimiento de los objetivos que se establecieron para la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”.

Asimismo, con objeto de corroborar que las principales funciones y actividades que desempeñó el personal operativo en 2017 se encontraran relacionadas con la actividad institucional en revisión, se estudiaron las respuestas a los cuestionarios de control interno aplicados a ocho personas contratados por el concepto nómina 8, y cinco de base. Del análisis, se desprende lo siguiente:

Las principales funciones y actividades del personal de nómina 8 consistieron en el soporte técnico a los centros de verificación; visitas a centros de verificación (por cambios de domicilio y reapertura de los mismos), así como pruebas en campo en verificentros; participación en la atención a la ciudadanía que solicitó informes para convertir sus vehículos al uso de combustibles alternos; atención a los ciudadanos vía telefónica y apoyo en el área de Atención Ciudadana; gestión y seguimiento del programa de transporte escolar (PROTE); revisión de vehículos con “sistema de diagnóstico a bordo” (OBD); operación del sensor remoto; apoyo en el proceso de la convocatoria para autorizar a los nuevos centros de verificación vehicular; y seguimiento a los juicios de amparo y de nulidad y cumplimentación de sentencias.

Por su parte, el personal de base participó en la atención a la ciudadanía respecto del Programa de Verificación Vehicular y el programa “Hoy no Circula”, además de colaborar en las actividades realizadas en el área de venta de hologramas a verificentros.

Por lo expuesto, se constató que los recursos humanos coadyuvaron en el cumplimiento de objetivos y metas de la actividad institucional en revisión.

En cuanto a los recursos materiales empleados en la operación de la actividad institucional en estudio, se revisó el registro de bienes muebles de la DGGCA. En la información proporcionada por el sujeto fiscalizado, se constató que la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles contó con equipo y mobiliario diverso propio

de oficina; y, específicamente, con un sistema portátil de medición de emisiones vehiculares, un analizador de gases (Met 6.3) y un contador de células (nanopartículas) denominado Nanomet 3.

En la visita de inspección realizada el 18 de diciembre de 2018 a las oficinas de la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles, se verificó la existencia física de los bienes en comento. Al respecto, el sujeto fiscalizado indicó que los bienes fueron empleados en octubre de 2017 para realizar pruebas piloto de emisiones contaminantes a diferentes unidades de Metrobús, en particular a los vehículos con tecnología EPA 16, lo que se corroboró con el estudio del “Reporte Determinación de Emisiones de Vehículos del Metrobús” del 17 de noviembre de 2017 que presentó la SEDEMA, generado en colaboración con el Consejo Internacional sobre Transporte Limpio (ICCT), en el que se especificó lo siguiente:

“Para confirmar los beneficios en reducción de emisiones de los nuevos autobuses, la SEDEMA a través de la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles (DPTSyFM) de la Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire llevó a cabo un estudio corto para determinar las emisiones contaminantes a 6 vehículos Enviro 500 a través de mediciones para poder realizar una comparación de las emisiones de estos vehículos con otros de la flota de MB [Metrobús], se efectuó además la medición de 5 vehículos con diversos estándares de emisión y tecnologías de reducción de emisiones contaminantes (EURO V, EURO V-EEV, EURO IV, Híbrido y Gas Natural Comprimido) que prestan servicio en diferentes líneas del sistema MB.

”Los resultados confirman que los sistemas de post-tratamiento de gases de escape con los que se encuentran equipados los vehículos Enviro 500, contribuyen a reducir de manera sustancial la emisión de gases y partículas contaminantes...”

Respecto de los recursos financieros, se analizó el Informe de Cuenta Pública de 2017 de la SEDEMA y se constató que, para el desempeño de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, el sujeto fiscalizado dispuso de un presupuesto aprobado de 264,699.5 miles de pesos y un presupuesto ejercido de 249,586.8 miles de pesos.

De acuerdo con el analítico de claves, el presupuesto original, modificado y ejercido por capítulo de gasto tuvo el siguiente comportamiento:

(Miles de pesos y por cientos)

Capítulo	Presupuesto			Variación absoluta (3) – (1)	Porcentaje respecto del presupuesto ejercido (%)
	Original	Modificado	Ejercido		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1000 "Servicios Personales"	175,783.4	165,938.6	165,938.6	(9,844.8)	66.5
2000 "Materiales y Suministros"	6,316.3	5,407.1	5,179.5	(1,136.8)	2.1
3000 "Servicios Generales"	82,599.8	75,141.1	75,140.6	(7,459.2)	30.1
5000 "Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles"	<u>0.0</u>	<u>3,727.3</u>	<u>3,328.1</u>	<u>3,328.1</u>	<u>1.3</u>
Total	<u>264,699.5</u>	<u>250,214.1</u>	<u>249,586.8</u>	<u>(15,112.7)</u>	<u>100.0</u>

Como se observa, el capítulo 1000 "Servicios Personales" representó el 66.5% del presupuesto ejercido, en el cual la partida más representativa fue la 1132 "Sueldos al personal a lista de raya base", por 42,471.6 miles de pesos.

En cuanto al capítulo 3000 "Servicios Generales", éste representó el 30.1% del presupuesto ejercido, con 75,140.6 miles de pesos, en el que sobresale la partida 3362 "Servicios de impresión", por 33,639.7 miles de pesos, lo que representó el 13.5% del presupuesto ejercido.

Asimismo, se identificó que en la actividad institucional en revisión se ejercieron recursos federales por 5,372.7 miles de pesos, correspondientes al Fondo para el Fortalecimiento Financiero.

Como prueba de cumplimiento, del ejercicio de los recursos federales se determinó, mediante un muestreo dirigido, revisar las CLC, núms. 10000174, 10000191 y 10000192, de los 514 instrumentos de pago (486 CLC y 28 DM), que corresponden a 3,328.1 miles de pesos, las cuales son representativas porque equivalen al 61.9% del presupuesto federal reportado como ejercido en la actividad institucional en revisión y que correspondió a las partidas presupuestales 5151 "Equipo de Cómputo y de Tecnologías de la Información" y 5911 "Software", conforme a lo siguiente:

(Miles de pesos)

Número de CLC	Descripción	Número de contrato	Número de factura	Monto
10000174	32 computadoras de escritorio marca Dell, 5 <i>lap-top</i> marca Dell, 11 PC de alto rendimiento con Windows 10 pro, y 9 multifuncionales de tinta continua, escáner y copiadora.	JUDAA/006 RM/2017	1253	1,364.1
10000191	Renovación 2017 para el <i>software</i> para virtualización <i>VMWARE</i> , <i>software</i> , antivirus para PC y servidores en red, etc.	JUDAA/005 RM/2017	28	1,608.0
10000192	Dos servidores de almacenamiento en red (nas) marca Synology. Incluye accesorios de montaje en <i>rack</i> y 12 discos duros de 8tb.	JUDAA/007 RM/2017	A 1013	356.0
Total				<u>3,328.1</u>

Las CLC en revisión contaron con los contratos, facturas, requisiciones de bienes y servicios, así como con el registro de entrada al almacén de los artículos adquiridos.

Por otra parte, en cuanto a los mecanismos de control para el manejo y operación del recurso federal, se identificó que el sujeto fiscalizado contó con el convenio del otorgamiento del subsidio, firmado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Gobierno de la Ciudad de México, con fecha del 6 de octubre de 2017, y también contó con el recibo de entero, por 750,000 miles de pesos.

Asimismo, en la revisión de toda la documentación relativa, se constató que ésta se encontró sellada con la leyenda “Operado FORTAFIN 2017”, por lo que el sujeto fiscalizado cumplió lo establecido en el artículo 70, fracción II, de la Ley General de Contabilidad Gubernamental, el cual señala:

“Los gobiernos de las entidades federativas, de los municipios y alcaldías de la Ciudad de México, deberán observar lo siguiente para la integración de la información financiera relativa a los recursos federales transferidos: [...]

”II. Cancelar la documentación comprobatoria del egreso con la leyenda ‘Operado’ o como se establezca en las disposiciones locales, identificándose con el nombre del fondo de aportaciones, programa o convenio respectivo...”

En la revisión de las requisiciones de bienes y servicios núms. JUDAA001FE y JUDAA04FE del 18 de diciembre de 2017, en su apartado de justificación y uso de lo solicitado, se constató que se relacionó con el proyecto “Servicios de Mantenimiento y adquisición de refacciones para el centro de datos, licenciamiento de software para la operación del soporte del SIMAT [Sistema de Monitoreo Atmosférico] y reforzamiento de la capacidad informática de la DGGCA”, y, que el área requirente fue a la Dirección de Monitoreo Atmosférico, la cual no opera la actividad institucional 307. Por lo que se concluye que, aun cuando existe contribución de los recursos utilizados en la operatividad de la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles, relacionada con el reforzamiento de la capacidad informática de la DGGCA, los recursos solicitados y ejercidos correspondieron a otra actividad institucional de la SEDEMA.

En este sentido, se revisaron las 85 afectaciones presupuestarias tramitadas por la SEDEMA ante la SEFIN en la actividad institucional fiscalizada, y no se detectó la reasignación de recursos a la actividad institucional 309 “Monitoreo atmosférico y calidad del aire”, actividad responsable de controlar y operar el SIMAT. Por tanto, la SEDEMA no observó el artículo 77, fracciones I y II, de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente de la Ciudad de México vigente en 2017, que señala: “Las adecuaciones presupuestarias, se realizarán siempre que permitan un mejor cumplimiento de los objetivos y metas de las vertientes de gasto a cargo de las Dependencias [...] mismas que tomarán en cuenta: I. El resultado de la evaluación que realicen respecto del cumplimiento de los objetivos y metas que lleven a cabo mensualmente, y II. Las situaciones coyunturales, contingentes y extraordinarias que incidan en el desarrollo de las vertientes de gasto”.

En suma, se concluye que en 2017 la SEDEMA, por medio de la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles, contó con recursos humanos, materiales y financieros que le permitieron operar la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, y que contribuyeron al cumplimiento de los objetivos de ésta, aunque los recursos financieros utilizados se relacionaron de forma indirecta con el desempeño del área que llevó a cabo la actividad institucional en revisión.

En la reunión de confronta, celebrada el 7 de marzo de 2019, el sujeto fiscalizado no proporcionó información adicional relacionada con el presente resultado, por lo que éste no se modifica.

Recomendación

ASCM-159-17-15-SEDEMA

Es necesario que la Secretaría del Medio Ambiente establezca mecanismos de control para garantizar que se lleven a cabo las adecuaciones presupuestarias pertinentes, con el fin de que éstas reflejen la reasignación del presupuesto de acuerdo con los objetivos y metas programados, en cumplimiento de la normatividad aplicable.

11. Resultado

Procedimientos Aplicados para la Operación de la Actividad Institucional

Con el fin de verificar si la SEDEMA contó con manuales y procedimientos que le permitieran llevar a cabo con eficiencia el otorgamiento de autorizaciones para operar centros de verificación vehicular durante 2017 en el marco de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, se revisaron el manual administrativo de la SEDEMA con registro núm. MA-07/150416-D-SEDEMA-29/011215, en sus apartados de organización y procedimientos; la Convocatoria Pública para obtener la Autorización para establecer y operar Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México, publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 27 del 14 de marzo de 2017, y las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”; así como información diversa proporcionada por el sujeto fiscalizado.

En el estudio del manual administrativo, se constató que la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles fue la responsable de operar la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles”, y que ésta fue operada mediante 10 procedimientos, de los cuales se determinó revisar la aplicación del procedimiento denominado “Autorización para operar y mantener Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México”, ya que se identificó que éste contribuye al cumplimiento del objetivo de la actividad institucional en revisión, en virtud de que su objetivo y

actividades principales, que se relacionan a continuación, contribuyen a controlar las emisiones contaminantes generadas por los vehículos automotores en circulación en la Ciudad de México.

Nombre del procedimiento	Objetivo general	Principales actividades
"Autorización para operar y mantener Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México"	"Autorizar a los Centros de Verificación Vehicular para ofrecer el servicio de verificación en la Ciudad de México y revalidar permisos vencidos, mediante la aplicación de requisitos emitidos en las convocatorias."	<ol style="list-style-type: none"> 1. La Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire expide la convocatoria o documento respectivo para autorización o revalidación para operar y mantener CVV. 2. El apoderado o representante legal del verificentro presenta solicitud y documentación indicada en la convocatoria. 3. La Jefatura de Unidad Departamental de Normas para el Transporte Sustentable revisa y evalúa solicitud y documentación para determinar si es procedente. 4. La Jefatura de Unidad Departamental de Normas para el Transporte Sustentable elabora la autorización, revalidación o resolución correspondiente por duplicado y la envía a rúbrica de la Subdirección de Coordinación y Normatividad; de la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles; y, de la Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire. 5. La Subdirección de Coordinación y Normatividad revisa un porcentaje de respaldos documentales indicados en la convocatoria vigente o documento que describa los lineamientos para la autorización o revalidación, para asegurarse de que sean debidamente integrados conforme al formato "REVC-01".

En la revisión de las Autorizaciones para establecer y operar un Centro de Verificación Vehicular en la Ciudad de México, emitidas por el sujeto fiscalizado en el ejercicio de 2017, se constató que una autorización contó solamente con la rúbrica del titular de la DGGCA (folio de base núm. 120), y 62 de ellas registraron dos de las tres rúbricas que debían incluir, conforme a lo establecido en su manual administrativo de la SEDEMA.

De acuerdo con el procedimiento autorizado, la Subdirección de Coordinación y Normatividad debió revisar un porcentaje de respaldos documentales indicados en las "Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México", con la finalidad de constatar que fueran debidamente integrados conforme al formato "REVC-01".

Se solicitaron al sujeto fiscalizado los mecanismos de control implantados por la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles para asegurarse de que los respaldos documentales de los expedientes generados por la autorización de los verificentros

contaran con la información indicada en la convocatoria, bases y anexos correspondientes de 2017, incluyendo el formato REVC-01, debidamente requisitado.

En respuesta, la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles declaró:

“Los mecanismos implementados por esta DPTSyFM, fue la revisión de dichas documentales, las cuales quedaron plasmadas dentro de los dictámenes con motivo de la evaluación de las solicitudes.

”Respecto del formato REVC-01 se informa que durante dicho proceso, el formato mencionado no se encontraba implementado por lo que no se cuenta con el mismo.”

Del estudio de la información y documentación proporcionada por el sujeto fiscalizado, se determinó que la SEDEMA, mediante la DGGCA, emitió la Convocatoria Pública para obtener la Autorización para establecer y operar Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México, publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 27 del 14 de marzo de 2017, la cual tuvo por objeto: “otorgar 55 (cincuenta y cinco) Autorizaciones para establecer y operar centros de verificación vehicular en el territorio de la Ciudad de México, contando opcionalmente como mínimo 3 líneas y máximo 7 líneas para realizar el proceso de verificación cada una de ellas, con una vigencia de 10 (diez) años prorrogable por un período igual”; o bien, de acuerdo con las bases respectivas, “hasta cubrir un total de 350 líneas a gasolina y 30 líneas a diésel”.

En el respectivo procedimiento, se estableció como responsables del proyecto a la DGGCA y a la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles.

Como prueba de cumplimiento, se determinó revisar la implementación del procedimiento establecido en las bases de participación, para lo cual se revisaron las actas circunstanciadas del proceso de otorgamiento para operar centros de verificación vehicular; la revisión de 55 de 63 expedientes de las propuestas que resultaron ganadoras, que equivale al 87.3% de las autorizaciones emitidas, muestra que se determinó mediante la técnica de muestreo aleatorio simple con un grado de confianza del 95.0% y un margen de error de $\pm 5.0\%$; los dictámenes

de evaluación de las propuestas; las autorizaciones para establecer y operar centros de verificación vehicular, expedidas a 63 participantes; los oficios por medio de los cuales, en su caso, se negó la autorización; y documentación diversa presentada por el sujeto fiscalizado.

En relación con el numeral 4.1 de las bases de participación, denominado “Sesión de aclaraciones de las bases en comento”, el sujeto fiscalizado presentó acta y lista de asistencia de la sesión de aclaraciones llevada a cabo el 28 de marzo de 2017. En su revisión, se constató la participación de 206 solicitantes.

Asimismo, de acuerdo con el numeral 4.2 “Sesión de presentación de las solicitudes”, de las mismas bases de participación, la DGGCA debió realizar el acto de presentación de propuestas el 27 de abril de 2017; y, una vez recibidas las solicitudes, levantar el acta correspondiente donde se hicieran constar los nombres de los interesados que ingresaron en tiempo y forma la documentación; sin embargo, el sujeto fiscalizado no contó con dicha documentación.

De acuerdo con los numerales 4.4. “Proceso de evaluación” y 4.8 “Dictamen previo a la notificación de los resultados”, la convocante debió emitir un dictamen por cada solicitud presentada, el cual serviría de base para el resultado del análisis de las solicitudes respecto de los requisitos y condiciones que éstas debieron cumplir para obtener una Autorización para establecer y operar Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México.

Al respecto, en el estudio de la documentación presentada por el sujeto fiscalizado, se determinó que este dictamen se estructuró en forma de lista de verificación respecto de los requisitos establecidos en las bases de participación, en los numerales 3.1, “Personalidad y capacidad económica”; 4.18, “Documentación legal y administrativa”; 5 “Plan de gestión del centro de verificación vehicular”; y 6, “Requisitos técnicos de los equipos”.

Los dictámenes revisados no contienen una valoración para llegar al resultado, y no establece el carácter de la resolución (positiva o negativa); asimismo, no se asentó el puesto o cargo del personal que realizó dicha evaluación y únicamente se escribieron las siglas del nombre del personal que participó en la elaboración del dictamen, por lo que se dificulta la identificación del o los servidores públicos que realizaron el dictamen.

Con objeto de corroborar que la integración de la documentación presentada por los participantes que acudieron en atención a la Convocatoria Pública para obtener la Autorización para establecer y operar Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México se ajustara a los numerales 3, “Documentos que integran la solicitud”; 4.10, “Documentación presentada”; y 4.18, “Documentación legal y administrativa que debe presentarse en la presentación de propuestas”, de las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”, se determinó revisar una muestra de 55 expedientes de 63 autorizaciones realizadas, lo que representó el 87.3% de las solicitudes a las que se les expidió una autorización.

En la revisión de la muestra, se determinó lo siguiente:

1. No se contó con los documentos originales de la información (bases identificadas con los núms. 17, 48, 56, 59, 94, 95, 146, 147 y 163).
2. Falta de uno o más de los tres juegos de copias solicitadas (bases núms. 50, 62, 66, 92, 98, 111 y 147).
3. Error en el foliado de la documentación presentada (bases núms. 53, 83 y 95).
4. Rúbricas incompletas (bases núms. 61, 62, 66 y 95).
5. No se presentó la propuesta en un medio magnético (bases núms. 17, 48, 94, 95, 98 y 116).
6. Omisión del proyecto virtual de imagen institucional (bases núms. 8, 98 y 108).
7. En las cajas que contienen la documentación presentada, se encontró información perteneciente a un participante distinto al que pertenecía la documentación (bases núms. 17, 57, 111 y 163).
8. No se incluyó el programa de actividades para la puesta en operación del centro de verificación vehicular (base núm. 38).

9. No se contó con documentación de las cartas compromiso para cumplir con interfaz SDB, internet, equipo de red y red privada, equipo de vídeo, equipo contador de partículas y equipo de inspección físico-mecánica (base núm. 56).

10. No se acreditó el arrendamiento del predio en donde se instalaría el verificentro por un mínimo de cinco años (bases núms. 94 y 179).

11. No se contó con el anexo núm. 6 “Manifiesto de no encontrarse en los supuestos de excepción de participación” (base núm. 95).

12. No se contó con el anexo núm. 9 “Compromiso de tener en tiempo y forma las obras” (bases núms. 95 y 146).

13. No se contó con el anexo núm. 8 “Escrito del interesado, en el que manifieste bajo protesta de decir verdad que cuenta con la capacidad legal, administrativa, técnica y financiera para establecer y operar un centro de verificación vehicular y proporcionar los servicios objeto de la autorización” (base núm. 146).

14. No se contó con el anexo núm. 13 “Cumplimiento de las normas” (bases núms. 38, 53, 116, 144 y 147).

15. Documentación presentada sin el orden indicado (base núm. 111).

16. No se incluye identificación oficial de la persona física o del representante o apoderado legal (base núm. 116).

17. Los catálogos del equipo técnico se presentaron en copia (base núm. 144).

18. No se incluyó el certificado de uso de suelo del predio en donde se instalaría el verificentro (base núm. 41).

Por lo anterior, se concluye que los expedientes de los participantes designados como ganadores no contaron con uno o más de los documentos de carácter obligatorio establecidos en las bases de participación; asimismo, la documentación no se encontró de acuerdo con lo establecido en la Ley de Archivos del Distrito Federal vigente en 2017, por lo que el sujeto fiscalizado no cumplió el artículo 28 de la mencionada ley, que establece: “Los documentos de archivo deben integrarse y obrar en expedientes, o unidades de documentación compuesta,

constituidos por uno o varios documentos de archivo, ordenados lógicamente y cronológicamente relacionándolos por un mismo asunto, materia, actividad o trámite”.

Por otra parte, en la revisión de las 63 autorizaciones proporcionadas por el sujeto fiscalizado, se constató que 55 autorizaciones tienen fecha de elaboración del 12 de mayo de 2017 (fecha establecida en la convocatoria y en las bases de participación para la notificación de resultados); cinco autorizaciones se emitieron el 1o. de febrero de 2018; y, tres más, el 20 de junio de 2018.

Al respecto, en el “considerando” de las autorizaciones emitidas en 2018 se especificó: “XII. [...] realizando una ponderación entre lo determinado por esta Secretaría el 12 de mayo de 2017, se estima que con base en el interés general y las buenas prácticas, esto es, garantizar la operación de manera directa o indirecta de los sistemas de verificación de fuentes de competencia local, considera oportuno otorgar la presente Autorización para Establecer y Operar Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México”.

El sujeto fiscalizado no contó con el acta circunstanciada del 12 de mayo de 2017, correspondiente a la etapa de notificación de resultados, ni de fecha posterior, elaborada con motivo de las nuevas autorizaciones emitidas; respecto de esa situación, mediante nota del 30 de enero de 2019, se indicó: “Se le informa que esta Autoridad realizó una búsqueda en los expedientes que recibió, sin que a la fecha se haya localizado el fallo que se emitió con motivo de las evaluaciones de las solicitudes presentadas derivado de la Convocatoria para obtener 55 autorizaciones para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”.

Por lo anterior, se determina que la SEDEMA no observó lo establecido en el numeral 4.9, “Notificación de resultados”, de las bases de participación, que señala: “Todos los actos que forman parte del procedimiento, se efectuarán puntualmente el día, hora y lugar señalado en la convocatoria y en las bases de participación, levantándose en cada uno de ellos, acta circunstanciada, que será rubricada y firmada por los servidores públicos que lleven a cabo el procedimiento y para el caso de la Sesión de Aclaraciones, por todos los participantes que hubieren adquirido las bases y asistido a la sesión, debiendo entregar a cada uno de ellos copia de la misma”.

De acuerdo con el numeral 4.12, "Inicio de operaciones, período de vigencia, ratificación y revalidación de las autorizaciones", incluido en las bases de participación, el centro de verificación vehicular autorizado se obligó a realizar una aportación económica por única ocasión, al Fondo de Acción Climática, por la cantidad de 250.0 miles de pesos por cada línea de verificación autorizada antes del 28 de septiembre de 2018, y que la falta de dicha aportación sería causa de revocación de la autorización para operar el centro de verificación vehicular. Al respecto, se solicitó a la SEDEMA que indicara los mecanismos de control que implementó para garantizar que se realizara esa aportación y los fines a los que se destinó.

En respuesta, el sujeto fiscalizado declaró: "Dicha aportación no fue realizada, toda vez que la misma no fue contemplada dentro de sus obligaciones establecidas en la Autorización para Establecer y Operar un Centro de Verificación Vehicular otorgada por la Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire, motivo por el cual no tenían la obligación de realizar dicha aportación"; por lo que se identificó que por esa circunstancia el sujeto fiscalizado no observó lo especificado en el numeral 4.12 de las "Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México".

Por otro lado, el sujeto fiscalizado proporcionó formatos requisitados de las listas de verificación que se emplearon para realizar las visitas de seguimiento del avance en la instalación de los centros de verificación autorizados, realizadas de abril a junio de 2018, con lo que se constató que la SEDEMA implantó mecanismos de control para el seguimiento del procedimiento de autorización de los centros de verificación vehicular que fueron autorizados, previo al inicio de su operación en julio de 2018.

En la prueba de cumplimiento de la presente auditoría, consistente en la visita realizada por personal auditor a cuatro centros de verificación vehicular, se proporcionaron expedientes de las verificaciones vehiculares correspondientes al primer semestre de operación de cada uno de esos verificentros, en específico, documentación de verificaciones vehiculares realizadas el 2 de julio de 2018; con esta información, se corroboró que las operaciones de estos centros de verificación vehicular, iniciaron el primer día hábil del mes de julio de 2018, aunque fue un día después de lo especificado en la convocatoria (1 de julio de 2018), ya que ese día fue domingo, considerado inhábil.

En suma, se concluye que los mecanismos de control implantados por la SEDEMA en el procedimiento de autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México denotaron deficiencias, toda vez que la DGGCA no garantizó el resguardo óptimo de la documentación relativa a dicho proceso en expedientes, en contravención de lo señalado en la Ley de Archivos del Distrito Federal; asimismo, la DGGCA no contó con evidencia de la elaboración de las actas circunstanciadas correspondientes a cada etapa del proceso en mención, con lo que contravino lo establecido en el numeral 4.9, “Notificación de Resultados”, de las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”; y no observó lo señalado en el numeral 4.12 de dichas bases de participación, determinadas por el propio sujeto fiscalizado.

En la reunión de confronta, celebrada el 7 de marzo de 2019, el sujeto fiscalizado proporcionó, mediante el oficio núm. SEDEMA/DGCA/840/2019 de fecha 5 del mismo mes y año, documentación complementaria a la entregada durante la ejecución de la auditoría, relacionada con el incumplimiento del último párrafo del numeral 4.12 de las mencionadas bases de participación, consistente en el diverso núm. FAP/FACC/003/2019 del 6 de febrero de 2019, con el cual la Coordinadora del Fondo Ambiental Público comunicó a la Dirección General de Calidad del Aire que no ha recibido depósito alguno en el Fondo Ambiental para el Cambio Climático por el concepto de 250.0 miles de pesos por cada línea de verificación vehicular autorizada, de acuerdo con la Convocatoria publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* el 14 de marzo de 2017; 58 oficios, todos de fecha 8 de febrero de 2019, mediante los cuales la Dirección General de Calidad del Aire requirió, a igual número de titulares de las Autorizaciones para establecer y operar Centros de Verificación Vehicular, la exhibición del recibo de depósito correspondiente a los 250.0 miles de pesos a que se refiere el último párrafo del numeral 4.12 de las referidas bases de participación, o la explicación por la cual no se realizó dicha aportación; el soporte documental de la respuestas de 58 centros de verificación vehicular, que se unificaron en tres tipos de respuesta, a saber, controversia del pago, que al pagar 30.0 pesos por cada verificación, y no los 20.0 pesos que se establecieron en las bases de participación, sustituye al pago de los 250.0 miles de pesos por cada línea autorizada, y que no han realizado éste último pago porque la SEDEMA no proporcionó información y datos específicos para realizar dicha aportación.

Con dicha documentación el sujeto fiscalizado no desvirtuó las observaciones vertidas en el presente resultado, ya que no presentó evidencia de que se hubiese realizado el pago de los 250.0 miles de pesos por cada línea de verificación autorizada, o de que gestionó la punición por no haberse realizado dicho pago en términos de lo dispuesto en el último párrafo del numeral 4.12. de las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México.

Recomendación

ASCM-159-17-16-SEDEMA

Es necesario que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Calidad del Aire, establezca un mecanismo de control que garantice el resguardo en buen estado de conservación de los documentos que conformen los expedientes de las autorizaciones otorgadas para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México, de conformidad con la Ley de Archivos del Distrito Federal vigente.

Recomendación

ASCM-159-17-17-SEDEMA

Es conveniente que la Secretaría del Medio Ambiente efectúe acciones de coordinación con el Fondo Ambiental Público a fin de que los titulares de autorizaciones de centros de verificación vehicular realicen el pago a que se refiere el último párrafo del numeral 4.12, “Inicio de operaciones, período de vigencia, ratificación y revalidación de las autorizaciones”, de las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México”, expedidas con motivo de la Convocatoria Pública para obtener la Autorización para establecer y operar Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México, publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 27 del 14 de marzo de 2017.

Recomendación

ASCM-159-17-18-SEDEMA

Es necesario que la Secretaría del Medio Ambiente lleve a cabo el cumplimiento del último párrafo del numeral 4.12, “Inicio de operaciones, período de vigencia, ratificación y revalidación de las autorizaciones”, de las “Bases de participación de la convocatoria pública para obtener la autorización para establecer y operar centros de verificación vehicular en

la Ciudad de México” que expidió con motivo de la Convocatoria Pública para obtener la Autorización para establecer y operar Centros de Verificación Vehicular en la Ciudad de México, publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 27 del 14 de marzo de 2017.

Recomendación

ASCM-159-17-19-SEDEMA

Es conveniente que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Calidad del Aire, implante un mecanismo de control para garantizar el cumplimiento de todas las bases o términos que emita para realizar el procedimiento mediante el cual otorgue autorizaciones para establecer y operar centros de verificación vehicular en la Ciudad de México.

Economía

12. Resultado

Medidas de Racionalidad y Austeridad

Con el fin de constatar que la SEDEMA hubiese implantado medidas de austeridad y racionalidad que sirvieran para optimizar los recursos presupuestales asignados a la operación de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles” y que éstas hubieran contribuido al logro del objetivo de dicha actividad, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 81 de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente de la Ciudad de México vigente en 2017; 26 del Decreto por el que se expide el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el Ejercicio Fiscal 2017, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 232 del 29 de diciembre de 2016; los Lineamientos que dictan las Acciones que la Administración Pública de la Ciudad de México debe realizar para mitigar el Impacto en el Presupuesto del Ejercicio 2017 tras el Incremento en el Precio de los Combustibles, publicados en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 246 del 18 enero de 2017, y el Acuerdo por el que se modifican y adicionan dichos Lineamientos, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 254 del 30 de enero de 2017, mediante los oficios núms. AE-A/18/381 del 3 de julio, AE-A/18/581 del 2 de octubre y AE-A/18/664 del 22 de noviembre, todos de 2018, se solicitó al sujeto

fiscalizado información y documentación soporte correspondiente a las medidas de racionalidad y austeridad implantadas durante el ejercicio de 2017.

Mediante los oficios núms. SEDEMA/DGGCA/2276/2018 del 10 de julio, SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/654/2018 del 10 de octubre y SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/1039/2018 del 28 de noviembre, todos de 2018, la SEDEMA informó que de acuerdo con la normatividad señalada implantó las siguientes medidas:

Medidas de racionalidad y austeridad
Resguardo obligatorio de los vehículos asignados a servidores públicos los días inhábiles y los días jueves de cada semana.
Reducción del 20.0% en la asignación de combustible respecto del presupuesto ejercido en el ejercicio fiscal 2016.
Conversión de vehículos de gasolina a gas natural, mediante esquemas de financiamiento.
Programa de uso racional de energía eléctrica, para obtener una reducción en el consumo de dicho servicio respecto del ejercicio inmediato anterior.
Servicio de radiocomunicación para servidores públicos de mandos medios y superiores.
Emisión digital de los recibos de nómina de los servidores públicos.
Restricción de todo incremento al gasto asignado del costo de estructuras orgánicas.
Restricción para la contratación de nuevos espacios y oficinas y no erogar mayores recursos con relación al ejercicio inmediato anterior por concepto de arrendamiento de bienes inmuebles.
Cancelación de la adquisición de agua en botella individualizada, endulzantes, café, refrescos, té, galletas, platos, vasos desechables, alimentos en general y consumibles para servidores públicos.
Impulsar la implementación de la duración máxima de la jornada laboral, para reducir el consumo de energía eléctrica.
Adquirir y utilizar, en su defecto, lámparas y focos que contribuyan al ahorro de energía eléctrica.
Limitación en el servicio de fotocopiado, suministro y consumo de papel.

En el estudio de la documentación proporcionada, se constató que dichas medidas fueron difundidas entre la DGGCA, la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles y entre el personal adscrito encargado de operar la actividad institucional en estudio mediante el oficio núm. SEDEMA/DEA/DRMSG/CPSG/010/2017 del 2 de enero, Nota del 5 de enero; nota del 23 de enero, la Circular DRMSG núm.1 del 24 de enero; el oficio núm. OM/CGCPUEA/0013/2017 del 30 de enero, y correo electrónico del 31 de enero, todos de 2017.

Respecto a la aplicación de las medidas establecidas, el sujeto fiscalizado proporcionó tres bitácoras de enero a diciembre de 2017 de los vehículos asignados a los servidores públicos,

solicitud de cancelación del servicio de radiocomunicación de 13 equipos de telefonía y los contratos de arrendamiento de las oficinas ocupadas por la Dirección de Programas de Transporte Sustentable y Fuentes Móviles durante el ejercicio de 2017.

En la revisión de la documentación comprobatoria remitida, se constató que, de los seis vehículos señalados, el sujeto fiscalizado sólo dispuso de tres bitácoras de uso, en las que se identificó que los vehículos no fueron resguardados todos los días jueves de cada semana, por lo que se incumplió la medida señalada, lo que denota deficiencias de control en el seguimiento y supervisión de dicha medida.

Por su parte, en la revisión de la solicitud de cancelación del servicio de radiocomunicación, emitida mediante el oficio núm. SEDEMA/DEA/0344/2017 del 16 de febrero de 2017, se constató que la DEA en la SEDEMA, en cumplimiento de las medidas establecidas, efectuó la entrega de 13 equipos de radiocomunicación a la Dirección General de Recursos Materiales y Servicios Generales de la OM, para su cancelación.

Por último, en la revisión de los contratos de arrendamiento proporcionados, núms. CPSG/009A/2017 del 1o. de enero, CPSG/021A/2017 del 30 de marzo y CPSG/086A/2017 del 28 de noviembre, todos de 2017, por los períodos de enero a marzo, abril a noviembre; y, diciembre, respectivamente, se constató el arrendamiento continuo de las oficinas de la DGGCA durante 2017; asimismo, la DGGCA, mediante el oficio núm. SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/1039/2018 del 28 de noviembre de 2018, informó que no contó con otras instalaciones, por lo que se constató que en cumplimiento de las medidas de austeridad y racionalidad no se arrendaron nuevos espacios y oficinas para el ejercicio de sus funciones.

En relación con las demás medidas establecidas en 2017, el sujeto fiscalizado no contó con documentación que comprobara que se hubieran aplicado, lo que denota deficiencias de control por no contar con documentación soporte que comprobara la implementación de las demás medidas de racionalidad y austeridad.

Con el fin de constatar los resultados obtenidos de la implantación de las medidas de racionalidad y austeridad en mención, mediante los oficios núms. AE-A/18/381 del 3 de julio,

AE-A/18/581 del 2 de octubre y AE-A/18/664 del 22 de noviembre, todos de 2018, se solicitaron los “Reportes de Acciones y Ahorros” correspondientes a los resultados obtenidos del 1o. de febrero al 31 de agosto de 2017, y los de los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre del mismo año, según lo establecido en el oficio circular núm. CGCDMX/12/2017 del 12 de septiembre de 2017, emitido por la Contraloría General de la Ciudad de México, en el que se señala la obligatoriedad de integrar y reportar dicha información.

En respuesta, mediante los oficios núms. SEDEMA/DGGCA/2276/2018 del 10 de julio, SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/654/2018 del 10 de octubre y SEDEMA/DGGCA/DPTSyFM/1039/2018 del 28 de noviembre, todos de 2018, el sujeto fiscalizado remitió únicamente el reporte referente al período del 1o. de septiembre al 31 de diciembre de 2017, por lo que se concluye que, del período del 1o. de febrero al 31 de agosto de 2017, la SEDEMA no contó con la documentación comprobatoria solicitada, lo que evidenció deficiencias de control en la generación de dicha documentación.

En la revisión del reporte proporcionado, en comparación con el ejercicio de 2016, se obtuvieron los siguientes resultados:

Acciones	1o. de septiembre al 31 de diciembre de 2016	1o. de septiembre al 31 de diciembre de 2017	Porcentaje de ahorro
Reducción del 20.0% en la asignación de combustible a vehículos (miles de pesos).	216.2	213.0	1.5
Conversión de vehículos de gasolina a gas natural (número de vehículos).	0.0	0.0	0.0
Programa de uso racional de energía eléctrica (miles de pesos).	5,431.8	5,803.1	0.0
Servicio de radiocomunicación para servidores públicos de mandos medios y superiores (miles de pesos).	46.8	8.9	80.1
Emisión digital de recibos de nómina en sustitución de impresiones en papel y pagos en efectivo (miles de pesos).	0.0	0.0	0.0
Restringir todo incremento a estructuras (miles de pesos).	0.0	0.0	0.0
Restringir la contratación de nuevos espacios y oficinas y no erogar mayores recursos por arrendamiento de bienes inmuebles (miles de pesos).	0.0	0.0	0.0
Cancelar la adquisición de agua en botella individualizada, endulzantes, café, refrescos, té, galletas, platos, vasos desechables, alimentos en general y consumibles (miles de pesos).	0.0	0.0	0.0

Como se observa, durante el período evaluado, la SEDEMA reportó de manera general disminuciones en el gasto realizado en relación con el consumo de combustibles y servicio de radiocomunicación. Asimismo, reportó la eliminación de presupuesto para la compra de papel, para impresión de recibos de nómina y pagos en efectivo, para incrementos en la estructura orgánica, arrendamiento de nuevos inmuebles y adquisición de agua en botella individual, endulzantes, café, refrescos, té, galletas, platos, vasos desechables, alimentos en general y consumibles.

Con el propósito de verificar el efecto en el presupuesto ejercido en la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles” de las medidas establecidas, se identificaron 11 partidas de gasto sujetas a racionalidad y austeridad presupuestaria y se comparó el presupuesto aprobado respecto de su presupuesto ejercido; además, se comparó su gasto en relación con el del ejercicio anterior. Al respecto, se obtuvieron los resultados siguientes:

(Miles de pesos)

Partida	Ejercido en 2016	Aprobado en 2017	Ejercido en 2017	Variación	
				(3) – (1)	(3) – (2)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1131 “Sueldos Base del Personal Permanente”	2,289.2	31,129.2	29,971.4	27,682.2	(1,157.8)
2111 “Materiales, Útiles y Equipos Menores de Oficina”	95.2	62.3	0.0	(95.2)	(62.3)
2211 “Productos Alimenticios y Bebidas para Personas”	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2611 “Combustibles, Lubricantes y Aditivos”	2,265.1	2,318.5	2,290.8	25.7	(27.7)
3112 “Servicio de Energía Eléctrica”	5,212	5,405.9	5,405.9	193.9	0.0
3131 “Agua Potable”	600.7	626.1	626.1	25.4	0.0
3191 “Servicios Integrales y Otros Servicios”	40.8	40.8	0.0	(40.8)	(40.8)
3221 “Arrendamiento de Edificios”	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
3361 “Servicios de Apoyo Administrativo, Fotocopiado e Impresión”	269.2	256.8	198.5	(70.7)	(58.3)
3552 “Reparación, Mantenimiento y Conservación de Equipo de Transporte Destinados a Servicios Públicos y Operación de Programas Públicos”	746.4	429.2	429.2	(317.2)	0.0
3553 “Reparación, Mantenimiento y Conservación de Equipo de Transporte destinados a Servidores Públicos y Servicios Administrativos”	215.9	194	193.3	(22.6)	(0.7)
Total	<u>11,734.5</u>	<u>40,462.8</u>	<u>39,115.2</u>	<u>27,380.7</u>	<u>(1,347.6)</u>

De acuerdo con los montos reportados en el ejercicio del 2017, las partidas de gasto sujetas a racionalidad y austeridad presupuestal, en comparación con el presupuesto ejercido en 2016, presentaron un incremento del gasto, en términos generales, de 27,380.7 miles de pesos.

La partida que presentó un incremento sustantivo entre los dos períodos fue la partida 1131 “Sueldos Base del Personal Permanente”, en la que, de un período a otro, se reportó un gasto mayor en 27,682.2 miles de pesos. Al respecto, se solicitó al sujeto fiscalizado la justificación de dicho incremento, a lo que la Dirección General de Administración y Finanzas en la SEDEMA, antes Dirección Ejecutiva de Administración, mediante nota del 23 de enero de 2019, respondió que “derivado de la revisión realizada a los archivos referentes a la integración y aplicación del presupuesto de los años en cuestión, la diferencia que solicita sea justificada, se derivó principalmente, a la programación del anteproyecto de presupuesto correspondiente y el ejercicio del gasto apegado al mismo”; en este sentido, del análisis a la documentación, se identificó que la SEDEMA remitió una respuesta general y no explicó las razones por las cuales se registró el incremento identificado, y no contó con mayor información ni documentación comprobatoria que permitiera sustentar la respuesta emitida; lo que denota deficiencias de control en el manejo y resguardo de la información y documentación.

Por otra parte, en relación con el presupuesto aprobado y ejercido durante 2017, se constató que la SEDEMA registró, respecto del presupuesto autorizado, una disminución de recursos en seis de las partidas de gasto analizadas, que son la 1131 “Sueldos Base del Personal Permanente”, 2111 “Materiales, Útiles y Equipos Menores de Oficina”, 2611 “Combustibles, Lubricantes y Aditivos”, 3191 “Servicios Integrales y Otros Servicios”, 3361 “Servicio de Apoyo Administrativo, Fotocopiado e Impresión” y 3553 “Reparación, Mantenimiento y Conservación de Equipo de Transporte Destinados a Servidores Públicos y Servicios Administrativos”, en 3.7%, 100.0%, 1.2%, 100.0%, 22.7% y 0.4%, respectivamente.

Con el fin de conocer si los recursos que no fueron ejercidos en las seis partidas mencionadas contribuyeron al logro de los objetivos de la actividad institucional 307 “Acciones enfocadas a transporte sustentable y fuentes móviles” en el ejercicio de 2017, se revisaron 23 afectaciones presupuestarias, en las que se identificó lo siguiente:

El monto no ejercido de 1,157.8 miles de pesos, referente a la partida 1131 “Sueldos Base al Personal Permanente”, fue trasladado, mediante la afectación presupuestaria núm. A 06 C0 01 3800, a la partida 1211 “Honorarios Asimilables a Salarios”, con objeto de poner en marcha la ampliación del Programa de Vehículos Contaminantes, para vigilar y sancionar a vehículos que rebasen los límites permisibles de contaminación, aquellos que no cuenten con la verificación vehicular, o que circulen en un día restringido de acuerdo con el Programa de Verificación Vehicular y el Programa Hoy no Circula de la Ciudad de México.

Los montos no ejercidos referentes a las partidas 2111, 2611, 3191, 3361 y 3553 fueron reintegrados a la SEFIN, una vez cumplidas las obligaciones establecidas para dichas partidas en relación con las metas física y financiera de la actividad institucional en estudio.

En este sentido, se identificó que, en el ejercicio de 2017, parte de los recursos no ejercidos resultantes del establecimiento e implementación de medidas de austeridad y racionalidad contribuyeron de manera indirecta al logro de los objetivos de la actividad institucional en revisión, al coadyuvar en el aumento de personal para ampliar la implementación del Programa de Vehículos Contaminantes, el cual tiene por objetivo vigilar que los vehículos que circulan en la Ciudad de México cumplan los niveles permisibles de emisión de contaminantes.

Derivado de lo anterior, se constató que para el ejercicio de 2017 la SEDEMA implantó y difundió entre el personal que desarrolló la actividad institucional revisada medidas de racionalidad y austeridad, las cuales, de manera general, sirvieron para optimizar los recursos presupuestales asignados, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 81 de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente de la Ciudad de México vigente en 2017; y 26 del Decreto por el que se expide el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el Ejercicio Fiscal 2017; los Lineamientos que dictan las Acciones que la Administración Pública de la Ciudad de México debe realizar para mitigar el Impacto en el Presupuesto del Ejercicio 2017 tras el Incremento en el Precio de los Combustibles; y el Acuerdo por el que se modifican y adicionan dichos Lineamientos; sin embargo, se detectaron deficiencias de control en cuanto al seguimiento y supervisión de las medidas establecidas, así como en el manejo y resguardo de su documentación comprobatoria.

En la reunión de confronta, celebrada 7 de marzo de 2019, el sujeto fiscalizado no proporcionó información adicional relacionada con el presente resultado, por lo que éste no se modifica.

Recomendación

ASCM-159-17-20-SEDEMA

Es conveniente que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Administración y Finanzas en dicha dependencia, establezca mecanismos de control y supervisión que le permitan realizar el seguimiento y verificar el cumplimiento de las medidas de racionalidad y austeridad implantadas.

Recomendación

ASCM-159-17-21-SEDEMA

Es conveniente que la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de la Dirección General de Administración y Finanzas en dicha dependencia, establezca mecanismos de control para el adecuado manejo y resguardo de la documentación soporte relativa a la implantación de medidas de racionalidad y austeridad, con el fin de conocer los resultados obtenidos al final del ejercicio y facilitar las acciones que permitan cumplir las determinaciones en la materia.

RESUMEN DE OBSERVACIONES Y ACCIONES

Se determinaron 12 resultados, que generaron 37 observaciones, las cuales corresponden a 21 recomendaciones.

La información contenida en el presente apartado refleja las acciones derivadas de las auditorías que hasta el momento se han detectado por la práctica de pruebas y procedimientos de auditoría; sin embargo, podrían sumarse observaciones y acciones adicionales a las señaladas, producto de los procesos institucionales, de la recepción de denuncias, y de las funciones de investigación y sustanciación a cargo de esta entidad de fiscalización superior de la Ciudad de México.

JUSTIFICACIONES Y ACLARACIONES

La documentación proporcionada a esta entidad de fiscalización superior de la Ciudad de México por el sujeto fiscalizado en la reunión de confronta fue analizada con el fin de determinar la procedencia de desvirtuar o modificar las observaciones incorporadas por la Auditoría Superior de la Ciudad de México en el Informe de Resultados de Auditoría para Confronta, cuyo resultado se plasma en el presente Informe Individual, que forma parte del Informe General Ejecutivo del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública de la Ciudad de México.

En atención a las observaciones señaladas, el sujeto fiscalizado remitió el oficio núm. SEDEMA/DGCA/840/2019 del 5 de marzo de 2019, mediante el cual presentó información y documentación con el propósito de atender lo observado; no obstante, derivado del análisis efectuado por la Unidad Administrativa de Auditoría a la información y documentación proporcionada por el sujeto fiscalizado, se advierte que los resultados núms. 1, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11 y 12 se consideran no desvirtuados.

PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS A CARGO DE REALIZAR LA AUDITORÍA

En cumplimiento del artículo 36, párrafo decimotercero, de la Ley de Fiscalización Superior de la Ciudad de México, se enlistan los nombres y cargos de las personas servidoras públicas de la Auditoría Superior de la Ciudad de México involucradas en la realización de la auditoría:

Nombre	Cargo
Fase de planeación	
Lic. Pedro Alfonso Del Rosal Martínez	Director General
Lic. José Manuel Sandoval Cepeda	Subdirector de Área
Lic. Efigenia Rendón Martínez	Auditora Fiscalizadora "C"
Lic. Margarita María Rocha Estrada	Auditora Fiscalizadora "C"
Lic. José Alberto García Cristi	Auditor Fiscalizador "C"
Lic. Martha Patricia Gutiérrez Cruz	Auditora Fiscalizadora "A"
Fase de ejecución	
Lic. Pedro Alfonso Del Rosal Martínez	Director General
Lic. Víctor Manuel Martínez Paz	Director General
Mtro. José Luis Cruz Flores	Director de Área
Lic. José Manuel Sandoval Cepeda	Subdirector de Área
Lic. Efigenia Rendón Martínez	Auditora Fiscalizadora "C"
Lic. Margarita María Rocha Estrada	Auditora Fiscalizadora "C"
Lic. José Alberto García Cristi	Auditor Fiscalizador "C"
Lic. Martha Patricia Gutiérrez Cruz	Auditora Fiscalizadora "A"
Fase de elaboración de informes	
Lic. Víctor Manuel Martínez Paz	Director General
Mtro. José Luis Cruz Flores	Director de Área
Lic. José Manuel Sandoval Cepeda	Subdirector de Área
Lic. Efigenia Rendón Martínez	Auditora Fiscalizadora "C"
Lic. Margarita María Rocha Estrada	Auditora Fiscalizadora "C"
Lic. José Alberto García Cristi	Auditor Fiscalizador "C"
Lic. Martha Patricia Gutiérrez Cruz	Auditora Fiscalizadora "A"