

**Secretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Regulación y Supervisión del Transporte Aéreo**  
Auditoría de Desempeño: 12-0-09100-07-0238  
DE-027

***Criterios de Selección***

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios cuantitativos y cualitativos establecidos en la Normativa Institucional de la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2012, considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF 2011-2017.

***Objetivo***

Fiscalizar el desempeño de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en lo relativo a la eficacia en el cumplimiento de los objetivos y metas en la regulación y supervisión del transporte aéreo, y la eficiencia de su operación mediante las actividades de verificación e inspección de los concesionarios y permisionarios que prestan ese servicio.

***Alcance***

La auditoría comprendió la evaluación de los resultados obtenidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en las actividades de regular y supervisar la prestación del servicio de transporte aéreo; para lo cual se analizó la normativa vigente en el ejercicio fiscal de 2012, y las disposiciones emitidas en la regulación, así como las acciones realizadas y el resultado obtenido en materia de supervisión; se verificó el avance en el cumplimiento de las metas en materia de regulación y supervisión; se analizaron las verificaciones e inspecciones realizadas a los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo; se verificaron las acciones de la SCT para asegurarse del cumplimiento de las obligaciones por parte de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, y se verificó que, cuando se detectaron irregularidades en la prestación del servicio, se sancionó a los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo.

Para la revisión de las acciones realizadas por la SCT para asegurarse del cumplimiento de las obligaciones de los prestadores del servicio de transporte aéreo, en el caso de los concesionarios se tomaron el 100.0% de los 10 que operaron en el ejercicio fiscal de 2012; y en el caso de los permisionarios, se determinaron muestras por tipo de servicio, y se analizaron 863 de los 2,356 permisionarios vigentes en ese mismo año, lo que representó en total el 36.6% del universo seleccionado.

En cuanto a las verificaciones de la SCT a los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo, del universo de 818 expedientes de verificaciones realizadas, se seleccionó una muestra de 262, lo que representó el 32.0% del universo.

***Antecedentes***

El transporte aéreo es un factor estratégico indispensable para el desarrollo económico, la integración regional, el turismo y el comercio nacional e internacional; representa el segundo modo de comunicación de transporte de pasajeros más importante del país, después del carretero.

En 1924 se otorgó la primera concesión a la Compañía Mexicana de Aviación (CMA), y se emitió la reglamentación en materia de concesión del transporte aéreo. Los primeros servicios de la CMA cubrieron la ruta de México - Tampico, y fueron para transportar a los obreros petroleros a diversos campos de la huasteca veracruzana.

En 1940 se promulgó la Ley de Vías Generales de Comunicación para ordenar, regular y supervisar la operación del autotransporte federal y el transporte marítimo, aéreo y ferroviario en el país. En 1946, Aeronaves de México adquirió Transportes Aéreos del Pacífico (TAP), para dar servicio en la ruta México - Acapulco. En 1943, Líneas Aéreas Mineras (LAMSA) fue adquirida por United Air Lines que tiempo después cambio su nombre a Líneas Aéreas Mexicanas, S.A.

En 1942 se creó el Departamento de Aeronáutica Civil, con el nivel de Dirección de Área y en 1956 se elevó a la categoría de Dirección General.

En 1964 el sector aeroportuario entró en crisis debido al acelerado desarrollo de la actividad aérea como resultado del incremento de la demanda de pasajeros y carga en el ámbito nacional e internacional, así como por la introducción de aeronaves de mayor tamaño y velocidad, lo que provocó la necesidad de cerrar varios aeropuertos que registraban deficiencias en materia de seguridad para el transporte.

El Gobierno Federal estableció una política aeroportuaria orientada, entre otros aspectos, a desarrollar una adecuada operación y supervisión de la actividad aérea en el país, que requería un cambio estructural para actualizar el marco regulatorio, por medio del otorgamiento de concesiones y permisos, bajo un contexto de rectoría del Estado.

Desde 1995 se atendió la regulación del servicio de transporte aéreo, por medio de la promulgación de la Ley de Aviación Civil, con los considerandos siguientes:

- Fortalecer las atribuciones de la SCT como autoridad aeronáutica, y actualizar el marco jurídico de la aviación civil, a fin de mantener la soberanía nacional sobre el espacio aéreo.
- Impulsar la reestructuración del subsector aéreo mediante la participación de la inversión de los particulares.
- Precisar el régimen de otorgamiento de concesiones y permisos para la explotación de rutas aéreas, de acuerdo con la importancia de la prestación de los diferentes servicios aéreos.
- Supervisar el cumplimiento de las disposiciones de esta ley y, en su caso, imponer las sanciones correspondientes a los permisionarios o concesionarios.

En 1996 el Gobierno Federal creó el Comité de Reestructuración del Subsector Aéreo para establecer las estrategias de ese proceso de reestructuración, y la Comisión Intersecretarial para el Otorgamiento de Concesiones y Permisos, para definir la viabilidad en el otorgamiento de concesiones y permisos.

El 29 de octubre de 2001, la SCT estableció, por acuerdo secretarial, la política aeronáutica que reorganiza las actividades del Estado, de los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo, con objeto de supervisar y promover en forma ordenada el transporte aéreo.

La problemática del transporte aéreo que planteó el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2007-2012 se refiere a la necesidad de fortalecer la función reguladora y supervisora de la autoridad aeronáutica para incrementar la eficiencia operativa de la industria aérea, para que los operadores aéreos cumplan con la normativa vigente.

En el PSCT 2007-2012 se planteó el objetivo de reforzar la prevención de accidentes en las aerolíneas que prestan los servicios de transporte aéreo para alcanzar máximos niveles de seguridad operativa. Su línea estratégica era incrementar la seguridad operacional de las aerolíneas, y su línea de acción, intensificar el programa de verificación de empresas aéreas y aeronaves por parte de la autoridad en la materia.

También se definió el objetivo de fortalecer la autoridad aeronáutica en la función de rectoría del transporte aéreo manteniendo actualizado su marco jurídico y regulatorio. Su línea estratégica consistió en incrementar la supervisión a las líneas aéreas para garantizar rigurosos estándares de desempeño en los servicios aeroportuarios, y la línea de acción fue crear un ente regulador del sector aeronáutico civil con autoridad técnica y de supervisión con mayor autonomía administrativa de la SCT.

### **Resultados**

#### **1. Evaluación del diseño del Sistema de Control Interno**

Con el análisis del Informe Anual del Estado que guarda el Sistema de Control Interno Institucional, y de la Evaluación del Órgano Interno de Control en la SCT sobre el Informe Anual del Estado que guarda el Control Interno Institucional, y con la aplicación del cuestionario de control interno al personal de la DGAC, se concluyó que el diseño del sistema de control interno de la SCT, en las actividades de regulación y supervisión del servicio de transporte aéreo, proporciona una seguridad razonable del logro de los objetivos y metas institucionales.

#### **2. Matriz de Indicadores para Resultados**

Se detectó que el diseño de la MIR elaborada por la SCT no es adecuado ya que no contiene los indicadores correspondientes a los objetivos de fin y de propósito del programa presupuestario G002 "Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo"; el objetivo de nivel fin involucra aspectos relativos a infraestructura aeroportuaria, eficiencia y calidad del servicio de transporte aéreo, que no se miden en la matriz; los objetivos de nivel componente, no permiten precisar con qué elementos se pretenden incrementar los niveles de seguridad de las líneas aéreas, ni cuáles son los "índices elevados" que se pretenden alcanzar de seguridad; y el objetivo estratégico de la MIR no se vincula con los 9 indicadores incluidos.

#### **12-0-09100-07-0238-07-001 Recomendación al Desempeño**

Para que la SCT realice los análisis necesarios para que en la construcción de la MIR relativa a la regulación y supervisión del transporte aéreo, se incluyan los indicadores y elementos de medición de cada objetivo de nivel; que los objetivos se encuentren alineados por los aspectos que se pretenden medir a efecto de que no existan aspectos sin evaluar, y que el objetivo de la matriz de sea congruente con los indicadores que se incluyen en la misma.

**3. Cumplimiento del objetivo de la SCT de regular el servicio de transporte aéreo**

La SCT cumplió la meta establecida en el Programa de Trabajo 2012 de publicar en el Diario Oficial de la Federación el proyecto de la NOM "PROY-NOM-064-SCT3-2011"; al incluir para su análisis, discusión y consulta 33 temas de NOM contenidos en el Programa Nacional de Normalización 2012 (10 temas nuevos, 15 temas reprogramados, y 8 temas a cancelarse), y al publicar en el mismo medio de difusión oficial 4 NOM relacionadas con la prestación del servicio de transporte aéreo, enfocadas al incremento de la seguridad de las operaciones aeronáuticas y a la prevención de accidentes e incidentes aéreos, contribuyó con el cumplimiento del objetivo establecido en el PSCT 2007-2012 de fortalecer la autoridad aeronáutica en la función de rectoría del transporte aéreo manteniendo actualizado su marco jurídico y regulatorio.

**4. Cumplimiento del objetivo de la SCT de supervisar el servicio de transporte aéreo**

Se determinó que la DGAC contribuyó con el cumplimiento del objetivo establecido en el PSCT 2007-2012, de reforzar la prevención de accidentes en las aerolíneas que prestan los servicios de transporte aéreo para alcanzar máximos niveles de seguridad operativa, luego de la supervisión realizada en 2012 a los concesionarios y permisionarios que prestaron el servicio de transporte aéreo, por medio de la práctica de 818 verificaciones técnico-administrativas y de 4,629 inspecciones en rampa, y que al tener como finalidad, en el caso de las verificaciones, la de revisar la documentación administrativa, técnica y jurídica para determinar que la prestación de los servicios se realizó en condiciones máximas de seguridad y de operación, y en el caso de las inspecciones, la de garantizar el nivel de seguridad en la operación, el cumplimiento de la normativa aeronáutica durante las operaciones, y la detección de actos o acciones inseguras durante las operaciones.

Utilizando el tipo de muestreo aleatorio simple, con un nivel de confianza del 95.0%, un margen de error del 5.0%, y una probabilidad de incumplimientos del 50.0%, se determinó la revisión de 262 actas de un universo de 818, y se comprobó que 2, no se realizaron, toda vez que una empresa no operaba desde 2009, y la otra, su base de operaciones no fue bien ubicada al momento de su programación. La ASF revisó el 100.0% de los reportes finales de comandancia generados por las 4,629 inspecciones en rampa que se practicaron de 5,500 programadas, y se comprobó que no se realizaron inspecciones en rampa en el periodo de semana santa, por no contar los inspectores con licencias vigentes para realizar su labor.

**12-0-09100-07-0238-07-002 Recomendación al Desempeño**

Para que la SCT adopte mecanismos de supervisión y control a fin de que las metas fijadas para las verificaciones técnico-administrativas e inspecciones de rampa coincidan en cantidad con las establecidas en el programa respectivo y en la Matriz de Indicadores de Resultados; que se establezcan estrategias para que dichas metas se alcancen en el ejercicio fiscal que correspondan; que se vigilen los sistemas de información para que las verificaciones técnico-administrativas reportadas como realizadas coincidan con las que realmente se realizaron; que se establezcan controles para que se realicen sin excepción las inspecciones en los periodos de mayor afluencia en el año, y que se establezca un programa de supervisión dirigido a los comandantes de aeropuerto, para que se verifique que las licencias de los inspectores se encuentren vigentes durante todo el ejercicio fiscal.

**5. Cumplimiento del objetivo de la SCT de disminuir los accidentes aéreos en el servicio de transporte aéreo**

En 2012 la SCT logró un índice de accidentes de 0.16 por cada 10,000 operaciones de las líneas aéreas, índice que quedó por debajo del establecido en la MIR para ese mismo año de 0.38 por cada 10,000 operaciones de líneas aéreas, por lo que cumplió con el objetivo establecido en el PSCT 2007-2012, de reforzar la prevención de accidentes en las aerolíneas que prestan los servicios de transporte aéreo para alcanzar máximos niveles de seguridad operativa.

**6. Cumplimiento de la SCT en las especificaciones contenidas en las Normas Oficiales Mexicanas para el transporte aéreo emitidas en 2012**

La SCT por medio de su Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo aprobó cuatro NOM para la prestación del servicio de transporte aéreo, las cuales fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación, y establecieron en su contenido las características y especificaciones que reúnen los aspectos regulados, con lo que definió la importancia de su aplicación; incluyeron la denominación y clave, las finalidades, la identificación de sus objetos; las especificaciones y características conforme a la razón de su finalidad; el grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y las NOM tomadas como base para su elaboración, y la bibliografía que se utilizó.

**7. Cumplimiento de la SCT del procedimiento para llevar a cabo las Verificaciones Técnico – Administrativas y las Inspecciones en Rampa a concesionarios y permisionarios del transporte aéreo**

Con las 260 verificaciones revisadas de la muestra seleccionada, se constató que la SCT contó con evidencia documental de la emisión de las órdenes de verificación firmadas por el comandante del aeropuerto respectivo, y que en éstas se precisó el lugar a verificarse y el objetivo correspondiente; que se elaboraron las actas de verificación, y que en las mismas se incluyó el nombre del concesionario o permisionario visitado, la fecha del inicio y término de la diligencia, el domicilio donde se practicó la visita, el nombre y cargo de la persona con quien se entendió la diligencia, y el nombre y firma de quienes intervinieron en ésta.

Con las 4,629 Inspecciones en Rampa realizadas, se constató que se contó con los formularios núms. DGAC-SA-IR02 y DGAC-SA-IR03 por cada inspección realizada, y que se asentaron los aspectos técnicos inspeccionados; que se emitieron los oficios para comunicar a las Comandancias Regionales y Comandancias de Aeropuertos las inspecciones en rampa por aplicarse; que se emitieron los 19 “Reportes Finales de Comandancia de Región”, los cuales contenían el número de inspecciones por comandancia realizadas.

**8. Aseguramiento de la SCT del cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios que prestaron el servicio de transporte aéreo**

La SCT se aseguró del cumplimiento por parte de los 10 concesionarios que prestaron el servicio de transporte aéreo en 2012, de sus obligaciones contenidas en la normativa y en los títulos de concesión, ya que contó con evidencia documental que acreditó dicho cumplimiento, como lo son: que se trataban de personas morales mexicanas; que contaban con la disponibilidad de aeronaves, y que las mismas tuvieron la clasificación XA; que contaron con la autorización para operar sus nuevas rutas; que contaron con pólizas de

seguro vigentes; que registraron sus nuevas tarifas, y que entregaron los informes trimestrales y anuales correspondientes a 2012 dictaminados por un tercero especializado.

**9. Aseguramiento de la SCT del cumplimiento de las obligaciones de los permisionarios que prestaron el servicio de transporte aéreo**

Con la revisión de una muestra de 863 de los 2,356 permisionarios vigentes en 2012, que representó el 36.6% del universo seleccionado, se determinó que la SCT se aseguró del cumplimiento por parte de los permisionarios que prestaron el servicio de transporte aéreo en ese año, de sus obligaciones contenidas en la normativa y de los títulos de permiso, además contó con la evidencia documental siguiente: se trataron de personas morales mexicanas o sociedades extranjeras para cada tipo de transporte establecido en la normativa; mantuvieron vigentes sus pólizas de seguros en los casos que registraron operaciones en territorio nacional, y se contó con la autorización de la SCT en los vuelos o paquetes de vuelos correspondientes.

**10. Sanciones impuestas a prestadores del servicio de transporte aéreo**

Se constató que la SCT cumplió con la atribución de sancionar a prestadores de servicios de transporte aéreo, ya que en 2012 impuso 7 sanciones por infracciones detectadas mediante las verificaciones técnico-administrativas realizadas en 2012, de las cuales en 6 se dictaron medidas de apremio consistentes en multas con base en salarios mínimos; y en la sanción restante se hizo una amonestación con suspensión de actividades.

Respecto de las 6 sanciones en las que se impusieron multas, se comprobó que 5 fueron cobradas por un monto de 102,507.0 miles de pesos y al cierre de la revisión, la sanción restante no había sido cobrada debido a que la resolución se expidió el 6 de mayo de 2013.

***Consecuencias Sociales***

La presencia de la acción gubernamental mediante la función de la rectoría del transporte aéreo, al mantener actualizado su marco jurídico y regulatorio; y al ejercer las facultades de supervisión a los prestadores del servicio de transporte aéreo, por medio de Verificaciones Técnico-Administrativas e Inspecciones en Rampa a las aeronaves, se garantiza que las operaciones aeronáuticas se realicen en condiciones máximas de seguridad para los usuarios y sus pertenencias.

***Resumen de Observaciones y Acciones***

Se determinó(aron) 2 observación(es) la(s) cual(es) generó(aron): 2 Recomendación(es) al Desempeño.

***Dictamen: con salvedad***

La auditoría se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada, de cuya veracidad es responsable; fue planeada y desarrollada de acuerdo con el objetivo y alcance establecidos, y se aplicaron los procedimientos de auditoría que se estimaron necesarios. En consecuencia, existe una base razonable para sustentar el presente dictamen, que se refiere sólo a las operaciones revisadas.

La Auditoría Superior de la Federación considera que, en términos generales y respecto de la muestra auditada, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cumplió razonablemente con los objetivos de la política pública en la función de rectoría del

transporte aéreo y de mantener actualizado su marco jurídico y regulatorio, así como de la supervisión para reforzar la prevención de accidentes en las aerolíneas que prestan los servicios. En las acciones de regulación y supervisión la Secretaría cumplió con las obligaciones establecidas en la legislación y en los títulos de concesión y de permiso para prestar ese servicio, excepto por los resultados con observación que se presentan en el apartado correspondiente de este informe y que se refieren principalmente a:

Deficiencias en la construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados para el programa presupuestario G002 "Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo", y que no se alcanzaron las metas de supervisión en verificaciones e inspecciones.

## **Apéndices**

### *Procedimientos de Auditoría Aplicados*

1. Revisar el diseño del sistema de control interno en las operaciones de la SCT, respecto a las actividades de regulación y supervisión del transporte aéreo.
2. Verificar que la SCT elaboró su Matriz de Indicadores de Resultados (MIR) para el programa presupuestario G002 "Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo", y que la construyó adecuadamente para medir el cumplimiento de los objetivos en la prestación del servicio de transporte aéreo.
3. Verificar que la SCT emitió la regulación necesaria para la prestación del servicio de transporte aéreo, a fin de contribuir en el cumplimiento de su objetivo de fortalecer la autoridad aeronáutica en la función de la rectoría del transporte aéreo y que mantuvo actualizado su marco jurídico y regulatorio.
4. Verificar que la SCT supervisó la prestación del servicio de transporte aéreo para contribuir en el cumplimiento del objetivo de reforzar la prevención de accidentes en las aerolíneas que prestan los servicios de transporte aéreo.
5. Verificar que la SCT con las actividades de regulación y supervisión del transporte aéreo cumplió con el objetivo de prevenir accidentes en las aerolíneas para alcanzar máximos niveles de seguridad operativa.
6. Verificar que las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) expedidas en 2012 por la SCT para el servicio de transporte aéreo, cumplieron con las especificaciones requeridas para su expedición.
7. Comprobar que las verificaciones técnico-administrativa y las inspecciones en rampa realizadas por la SCT a los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, se realizaron de conformidad con los procedimientos establecidos.
8. Comprobar que la SCT se aseguró del cumplimiento de las obligaciones contenidas en la normativa y en los títulos de concesión por parte de los concesionarios que prestaron el servicio de transporte aéreo en 2012.
9. Comprobar que la SCT se aseguró del cumplimiento de las obligaciones contenidas en la normativa y en los títulos de permisos por parte de los permisionarios que prestaron el servicio de transporte aéreo en 2012.

10. Verificar que la SCT impuso las sanciones correspondientes cuando detectó infracciones a la normativa que regula el servicio de transporte aéreo.

#### *Áreas Revisadas*

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de la SCT.

#### *Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas*

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

1. Presupuesto de Egresos de la Federación: Numerales 5, del apartado "Matriz de Indicadores para Resultados", y 10, del apartado "Objetivos", del Anexo Único "Criterios Actualización y Mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados".
2. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: Artículo 27, fracción II, párrafo segundo, y 45.

#### *Fundamento Jurídico de la ASF para Promover Acciones*

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

Artículo 79, fracción II, párrafos tercero y quinto y fracción IV, párrafos primero y penúltimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículos 6, 12, fracción IV; 13, fracciones I y II; 15, fracciones XIV, XV y XVI; 29, fracción X; 32; 39; 49, fracciones I, II, III y IV; 55; 56, y 88, fracciones VIII y XII, de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

#### *Comentarios de la Entidad Fiscalizada*

Es importante señalar que la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada para aclarar o justificar los resultados y las observaciones presentadas en las reuniones fue analizada con el fin de determinar la procedencia de eliminar, rectificar o ratificar los resultados y las observaciones preliminares determinadas por la Auditoría Superior de la Federación, y que se presentó a esta entidad fiscalizadora para los efectos de la elaboración definitiva del Informe del Resultado.

La SCT realizó argumentaciones sobre las observaciones determinadas en la auditoría, las cuales se muestran a continuación:

#### **Resultado Núm. 2 Con Observaciones y Acciones**

*Se relaciona con el (los) procedimiento(s): 2*

Matriz de Indicadores para Resultados

“En la Cédula de Resultados Preliminares se indica lo siguiente:

”Se constató que 8 de los 9 indicadores incluidos en la MIR, con excepción del denominado ‘número de accidentes en el transporte aéreo ocurridos en el país por cada 10,000 operaciones’, tuvieron determinadas sus metas en números absolutos, y no en índice, medida, cociente o fórmula que permitiera establecer un parámetro de medición de lo que

se pretendía lograr en 2012, por lo que no cumplió con el artículo 27 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

"El artículo 27 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH) establece lo siguiente:

"La estructura programática facilitará la vinculación de la programación de los ejecutores con el Plan Nacional de Desarrollo y los programas, y deberá incluir indicadores de desempeño con sus correspondientes metas anuales. Deberán diferenciarse los indicadores y metas de la dependencia o entidad de los indicadores y metas de sus unidades responsables. Dichos indicadores de desempeño corresponderán a un índice, medida, cociente o fórmula que permita establecer un parámetro de medición de lo que se pretende lograr en un año expresado en términos de cobertura, eficiencia, impacto económico y social, calidad y equidad.

"Al respecto, esta DDE estima que la presentación de la MIR 2012 si se apega a lo establecido en el citado artículo 27 de la LFPRH por las siguientes razones:

- Las metas establecidas efectivamente están expresadas en números absolutos; sin embargo, los indicadores de desempeño sí están expresados en fórmulas porcentuales (cociente), excepto el indicador de "índice de accidentes en el transporte aéreo ocurridos en el país por cada 10,000 operaciones" (el cual corresponde a un índice)", como puede apreciarse en la MIR 2012 que se adjunta para pronta referencia. Asimismo, también se adjunta el archivo en donde se realiza el reporte bimestral del avance expresado en puntos porcentuales, así como el acumulado en números absolutos.
- La MIR 2012 también indica los términos de cobertura, eficiencia, impacto económico y social, calidad y equidad, como puede observarse en el archivo adjunto correspondiente.
- Los resultados alcanzados sí permiten establecer parámetros de medición con lo que se pretendía lograr en 2012, como puede observarse en el archivo adjunto de reporte bimestral.

"Por otro lado esta DDE reconoce que existe una importante área de oportunidad en la elaboración de la MIR para mantener la congruencia en las lógicas horizontal y vertical, ya que aquélla se estructuró de acuerdo a lo planteado en el PSCyT, lo cual limitó el pleno desarrollo y alcance de la MIR en los niveles de fin, propósito y componentes a nivel de unidad administrativa.

"Por lo tanto, y en cumplimiento a las observaciones 1 y 2 de la Auditoría 07/2013 practicada por el Órgano Interno de Control en la SCT, misma que se adjunta para pronta referencia, esta DDE se coordinará con la Dirección de Administración a efecto de desarrollar un Programa de Trabajo en la DGAC sustentado en el PSCyT, 2013-2018 y el Plan Nacional de Desarrollo, 2013-2018 (PND).

"Dicho Programa de Trabajo tendrá la premisa de identificar los objetivos estratégicos mediante los cuales la DGAC enfocará sus actividades y metas. Por ende se desarrollará el Presupuesto basado en Resultados (PbR) y el Sistema de Evaluación del Desempeño (SED). En esta sentido, por cada programa presupuestario se elaborará una MIR."

**Resultado Núm. 4 Con Observaciones y Acciones**

*Se relaciona con el (los) procedimiento(s): 4*

Cumplimiento del objetivo de la SCT de supervisar el servicio de transporte aéreo

”Para estar en condiciones de cumplir, esta DGAC a través de su Dirección General Adjunta de Seguridad Aérea (DGASA), implementará la respectiva sistematización al Departamento de Verificaciones teniendo como primer objetivo, responder al incremento de movimientos, manteniendo un nivel de alta calidad del servicio prestado hacia el usuario externo o interno.

”En alcance de los objetivos propuestos para sistematizar y actualizar al Departamento de Verificaciones, debe considerar una mejor administración, así también a las estadísticas sobre asuntos turnados y resueltos, y deben significar otra forma de racionalizar esfuerzos y distribuir cargas de trabajo, la sistematización debe darse como consecuencia del mejoramiento de los procesos mecánicos, para identificar los reportes que resulten estratégicos.

”Se debe establecer la metodología utilizada para el control y seguimiento de las Verificaciones Técnico Administrativas, a través de reuniones con las Direcciones Generales Adjuntas de Transporte y Control Aeronáutico, y de Aviación, las cuales por instrucción del Director General de Aeronáutica Civil deberán cumplir con el plan de trabajo de la sistematización de los permisos y concesiones en esta DGAC.”