



*Documentos filtrados por Guacamaya muestran cómo la Auditoría Superior de la Federación ayudó a la Sedena para salir mejor librada con el AIFA.*

## Una ayudadita al AIFA

**E**n 2021, la Auditoría Superior de la Federación, ASF, examinaba el proyecto del nuevo aeropuerto Felipe Ángeles, AIFA, obra emblemática del obradorismo. La institución auditada era la Secretaría de la Defensa Nacional, la Sedena, que construyó y administra el aeropuerto. En los archivos militares filtrados por el grupo Guacamaya encontré cómo la ASF ayudó a la Sedena a enmendar recomendaciones serias y salir mejor librada.

Los documentos más importantes sobre esta maniobra son dos anexos a una reunión entre la Sedena y la ASF. La ley de fiscalización superior dice que la ASF puede reunirse con las instituciones a las que revisa y hacer observaciones, cuando terminan de auditar. El organismo auditado puede responder con justificaciones y aclaraciones. La ASF entonces valora la información y determina si rectifica, elimina o ratifica los resultados.

En este caso, la ASF elaboró dos documentos con sus “hallazgos preliminares” y sus “pre-recomendaciones” a la Sedena. La ASF respondió a esta columna que “por mandato legal tiene la obligación de dar a conocer los resultados preliminares a los entes auditados para que estos hagan los comentarios correspondientes y se pueda llegar a los resultados definitivos”. En la ley, sin embargo, no existe la figura de “pre-recomendaciones”, ni “hallazgos preliminares”, y por supuesto no se establece que los auditores ayuden a los fiscalizados en proyectos en ejecución.

“Nunca había visto que las entidades fiscalizadas tuvieran un documento así”, me dijo Muna Dora Buchahin, experta en auditoría forense,

sobre las pre-recomendaciones a la Sedena. “Esta ‘preauditoría’ incluye conceptos inexistentes en la ley, no tiene profundidad, no plantean cómo llegaron a esos hallazgos ni dan recomendaciones útiles. No hay detalles de qué pruebas aplicó la ASF ni cómo evaluaron el proyecto”.

La primera “pre-recomendación” es sobre la cantidad de pasajeros que tendrá el AIFA. En 2019, un Análisis Costo Beneficio (ACB) dijo que serían unos 13 millones en 2022. El año pasado, el Ejército contrató una evaluación para reestimar la demanda. El nuevo estudio determinó que en realidad habría un 81% menos, apenas 2.5 millones de pasajeros en 2022. Tímidamente, la ASF dice que “en caso de que la Sedena lo considere conveniente, resulta relevante que se remita la evidencia documental sobre los avances en la actualización del ACB”, pero la Sedena no lo consideró conveniente. En la auditoría que se publicó este febrero no se menciona la reestimación de los pasajeros y se dice que el número de usuarios del AIFA es información de seguridad nacional.

Luego, la ASF encontró que la Sedena encargó 12 estudios complementarios sobre la geotecnia y seguridad del aeropuerto. Los estudios encontraron que en la zona donde se ampliaría el tren de Lechería hay asentamientos que afectarían las vías. En la auditoría, se omiten las advertencias sobre los asentamientos.

Otra preocupación de la ASF eran los riesgos. En 2020, los auditores encontraron que la Sedena no incluyó los vuelos militares en el rediseño del espacio aéreo. La “pre-recomendación” fue que la Sedena calculara si es viable



PERIÓDICO	PÁGINA	FECHA	SECCIÓN
	8	22/10/2022	COLUMNAS Y ARTÍCULOS

que operen en el AIFA vuelos civiles y militares y cómo estaban implementando el rediseño del espacio aéreo, para acomodar los vuelos que llegan al AIFA, al aeropuerto de Ciudad de México, Toluca, Puebla y Cuernavaca. Esto tampoco ocurrió. En uno de los documentos filtrados, la ASF dice que no pudo evaluar la total implementación de este rediseño. Entonces, la ASF

advirtió a la Sedena que, para implementar estos cálculos, el proyecto necesitaba más tiempo de construcción. Los estudios de viabilidad, en 2019, daban un balance positivo para la inversión. Pero advertían que, para que fuera rentable a largo plazo, el aeropuerto debía inaugurarse en 2022. Esto sucedió antes de la pandemia de Covid-19. Después, cuando la Sedena hizo otro estudio, determinó que ha-

bría 81% menos pasajeros y por tanto, menos ingresos para el proyecto. A pesar de esto, ni los documentos secretos de Guacamaya ni la auditoría incluyen ningún nuevo cálculo sobre las ganancias a la baja estimadas con ese 81% menos. En marzo el Presidente inauguró el AIFA. La pregunta es, ahora, si existe alguna estimación que indique si, hoy, el AIFA es rentable o no.