

I.6.2. AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO CON ENFOQUE EN TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

I.6.2.1. SISTEMA DE INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL

Auditoría ASCM/20/19

FUNDAMENTO LEGAL

La auditoría se llevó a cabo con fundamento en los artículos 122, apartado A, base II, sexto y séptimo párrafos, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 62 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 13, fracción CXI, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1; 2, fracciones XIV y XLII, inciso a); 3; 8, fracciones I, II, IV, VI, IX, XXVI y XXXIII; 9; 10, incisos a) y b); 14, fracciones I, VIII, XVII, XX y XXIV; 22; 24; 27; 28; 30; 32; 33; 34; 35; 36; 37; 61; y 62 de la Ley de Fiscalización Superior de la Ciudad de México; y 1; 4; 5, fracción I, inciso b); 6, fracciones VI, VII y VIII; y 31 del Reglamento Interior de la Auditoría Superior de la Ciudad de México.

ANTECEDENTES

En el formato “AR Acciones Realizadas para la consecución de Metas de las Actividades Institucionales” del Informe de Cuenta Pública 2019 de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), se indicó que, entre las acciones efectuadas por la dependencia en relación con la actividad institucional 340 “Desarrollo y gestión de sistemas de información de movilidad y seguridad vial”, se encuentran las siguientes:

“Se firmó convenio de colaboración con CentroGeo a fin de efectuar los análisis sistemáticos para el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

”Se llevó a cabo reunión con la Coordinadora de Peritos de la Procuraduría General de Justicia, para establecer trabajos de colaboración en análisis hechos de tránsito.

”Se llevó a cabo reunión con el INEGI, para evaluar la calidad de datos referente a los hechos de tránsito que se usarán en el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

”Se continúa trabajando reportes trimestrales y análisis de hechos de tránsito con la Secretaría de Seguridad Ciudadana, Procuraduría General de Justicia, Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5), Aseguradora AXA, Proyecto Ciudadano República.

”Se han efectuado mesas de trabajo técnicas y legales con SSC, PGJ, Tribunal Superior de Justicia, INCIFO; SEDESA, Metrobús, RTP, Transportes Eléctricos, Consejería Jurídica y ADIP. Lo anterior para definir los datos que se publicarán y analizarán en el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.”

CRITERIOS DE SELECCIÓN

Esta auditoría se propuso de conformidad con los siguientes criterios generales de selección, contenidos en el Manual de Selección de Auditorías de esta entidad de fiscalización superior:

“Propuesta e Interés Ciudadano”. Se consideró que este rubro tiene impacto social e interés para la ciudadanía, debido a que una de las funciones del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial es construir una base datos unificada de hechos viales, con datos provenientes de las principales instancias que generan información, georreferenciada y en formatos interoperables para definir acciones integrales y monitorearlas mediante líneas base e indicadores acordados.

“Presencia y Cobertura”. Con este criterio se asegura que eventualmente se revisen todos los sujetos de fiscalización y conceptos susceptibles de ser auditados, por estar incluidos en la Cuenta Pública de la Ciudad de México.

OBJETIVO

El objetivo de la revisión consistió en verificar que el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, así como la infraestructura tecnológica (*hardware*, *software* y redes de datos) que le da soporte y demás sistemas relacionados, operen de manera efectiva, eficaz y eficiente; y que éstos correspondan a los objetivos para los que fueron adquiridos, de acuerdo con la normatividad de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TIC) aplicable, y derivados del ejercicio de las funciones y atribuciones de la dependencia.

ALCANCE Y DETERMINACIÓN DE LA MUESTRA

En cuanto a los elementos que integraron el objetivo de la auditoría, de manera enunciativa, mas no limitativa, se revisó lo siguiente:

Operaciones de TIC

Se verificaron los controles que permiten una gestión efectiva, eficaz y eficiente para la operación del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial en cuanto a la gestión de la información (entrada, procesamiento y almacenamiento de datos) para asegurar su confidencialidad, disponibilidad e integridad; los enlaces de datos que dan soporte al sistema para asegurar una adecuada operación de TIC; el funcionamiento de servidores, suministro de espacio en dispositivos de almacenamiento y prestación del servicio; las encuestas de satisfacción con el servicio realizadas a los usuarios finales y, en su caso, el programa de capacitación para la gestión y operación del sistema.

Gobernanza de TIC

Se evaluaron los controles relativos a la gobernanza de TIC implementados en el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, si éstos se ajustaron a las normas y buenas prácticas y si se contó con procedimientos que permitieran el adecuado desempeño del sistema y con un área responsable de administrarlo.

Seguridad de la Información

Se evaluaron las políticas y controles de seguridad implementados para la operación y administración del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial y la infraestructura tecnológica que le da soporte (accesos lógicos y físicos).

Continuidad del Servicio y Recuperación de Desastres

Se verificaron las políticas de continuidad del servicio y recuperación de desastres, el plan de mantenimiento correctivo y preventivo de la infraestructura de TIC y los controles de accesos autorizados y de seguridad en el centro de datos que salvaguardan los equipos de misión crítica e infraestructura tecnológica para que el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial proporcione un servicio de manera ininterrumpida.

Desarrollo y Adquisición de TIC

Se evaluaron los controles implementados para el desarrollo y adquisición de TIC relacionados con el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, su alineación a las mejores prácticas de TIC y los dictámenes técnicos solicitados para realizar adquisiciones y celebrar contratos.

Derivado de los trabajos que se llevaron a cabo en la fase de planeación de la auditoría y del estudio y evaluación del diseño del control interno, se determinó revisar 250 hechos de tránsito.

Para determinar la muestra sujeta a revisión, se consideraron los criterios siguientes:

1. Se identificó que en el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial se registran hechos de tránsito e infracciones que son solicitados por la SEMOVI mediante oficio y remitidos en medios electrónicos por la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) y el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5), como entes encargados de generar la información.
2. Se integró el universo de hechos de tránsito gestionados por el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial e incluidos en las bases de datos que la SEMOVI proporcionó a esta entidad de fiscalización.

Cabe mencionar que el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial no está automatizado, sino que es operado manualmente mediante bases de datos en hojas de cálculo gestionadas en el programa Excel, en las cuales se registra, procesa y actualiza la información en materia vial.

3. Se seleccionaron de forma aleatoria 125 hechos de tránsito de cada ente que los registró, mediante el programa MySQL (My Structured Query Language, por sus siglas en inglés, Lenguaje de Consulta Estructurado) con la función *rand*.

Derivado de los trabajos que se llevaron a cabo en la fase de planeación de la auditoría, se determinó revisar 250 hechos de tránsito, 125 por cada ente seleccionado, como se presenta a continuación:

Emisor	Cantidad de hechos de tránsito		
	Universo	Muestra	Porcentaje
SSC	18,014	125	0.7
C5	<u>229,466</u>	<u>125</u>	0.1
Total	<u>247,480</u>	<u>250</u>	0.1

El muestreo de auditoría permite al auditor obtener y evaluar la evidencia de auditoría sobre una determinada característica de los elementos seleccionados con el fin de alcanzar, o contribuir a alcanzar, una conclusión respecto a la población de la que se ha extraído la muestra; y puede aplicarse utilizando enfoques de muestreo estadístico o no estadístico. Al respecto, la muestra del universo por auditar de hechos de tránsito incorporados al Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial se determinó mediante un método de muestreo no estadístico, con fundamento en la Norma Internacional de Auditoría (NIA) 530, “Muestreo de Auditoría”, emitida por la Federación Internacional de Contadores (IFAC), la Norma Internacional de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (ISSAI) 1530, “Muestreo de Auditoría”, emitida por el Comité de Normas Profesionales de la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI), y en el Manual del Proceso General de Fiscalización de la Auditoría Superior de la Ciudad de México.

Los trabajos de auditoría se efectuaron en la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable de la SEMOVI, por ser la unidad administrativa encargada de realizar las actividades relacionadas con los elementos del objetivo de la auditoría, según las atribuciones y funciones previstas en el manual administrativo de la dependencia, vigente en 2019.

PROCEDIMIENTOS, RESULTADOS Y OBSERVACIONES

Evaluación del Control Interno

1. Resultado

Con la finalidad de evaluar el diseño y la efectividad del control interno implementado por la SEMOVI y disponer de una base para determinar la naturaleza, extensión y oportunidad de las pruebas de auditoría en cuanto al diseño, se analizaron las atribuciones de la dependencia, el marco normativo y su manual administrativo, vigentes en 2019; se aplicó un cuestionario

de control interno, en particular, a servidores públicos de la SEMOVI responsables de las operaciones y gobernanza de TIC, de la seguridad de la información, de la continuidad del servicio y recuperación de desastres y del desarrollo y adquisición del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, en relación con los cinco componentes del control interno (Ambiente de Control, Administración de Riesgos, Actividades de Control Interno, Información y Comunicación y Supervisión y Mejora Continua); se requisó la cédula de evaluación del ambiente de control con base en las respuestas obtenidas; y se elaboraron tres matrices: una de riesgos, para identificar los riesgos a que están sujetas las operaciones del rubro en revisión; otra de control, para analizar la probabilidad de ocurrencia y el impacto de cada riesgo; y una de unidades administrativas, para determinar la participación conforme a las funciones y atribuciones de cada una de las áreas del sujeto fiscalizado relacionadas con las operaciones del rubro en revisión.

En cuanto a la efectividad del control interno, durante la etapa de ejecución de la auditoría, se aplicaron pruebas de controles y procedimientos sustantivos, que incluyeron pruebas de detalle y procedimientos analíticos sustantivos, para determinar la idoneidad, eficacia y eficiencia en la aplicación del control interno en las unidades administrativas, así como en los procesos, funciones y actividades de la dependencia.

La evaluación se realizó tomando como parámetro de referencia 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 el 1o. de septiembre de 2017 y su modificación publicada en el mismo medio del 27 de noviembre de 2018; los Lineamientos de Control Interno de la Administración Pública de la Ciudad de México publicados en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* del 8 de enero de 2018; el Manual del Proceso General de Fiscalización de la Auditoría Superior de la Ciudad de México (ASCM), en lo relativo a la evaluación del ambiente de control; y el Modelo de Evaluación del Control Interno para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública de la Ciudad de México de la Auditoría Superior de la Ciudad de México, elaborado con base en el Marco Integrado de Control Interno, para ser aplicado a los sujetos de fiscalización de la Ciudad de México, con objeto de diagnosticar el estatus de su control interno establecido y proponer acciones de mejora dirigidas a su fortalecimiento.

Ambiente de Control

Se identificaron las unidades administrativas de la SEMOVI que estuvieron relacionadas con las operaciones y gobernanza de TIC, la seguridad de la información, la continuidad del servicio y recuperación de desastres y el desarrollo y adquisición del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial; las funciones, objetivos, actividades y procedimientos aplicados; las normas, procesos y estructura orgánica que proporcionan la base para llevar a cabo el control interno en el sujeto fiscalizado, así como la normatividad que proporciona disciplina y estructura para apoyar al personal en la consecución de los objetivos institucionales; y se verificó si la dependencia estableció y mantuvo un ambiente de control que implique una actitud de respaldo hacia el control interno, como se indica a continuación:

1. En 2019, la SEMOVI contó con la estructura orgánica núm. D-SEMOVI-25/010119, dictaminada favorablemente por la Subsecretaría de Capital Humano y Administración de la Secretaría de Administración y Finanzas (SAF), notificada a la dependencia por medio del oficio núm. SAF/SSCHA/000004/2019 del 2 de enero de 2019 y vigente a partir del día 1o. del mismo mes y año.

En dicha estructura orgánica se previeron 161 plazas: 37 en la Oficina del Secretario de Movilidad; 50 en la Subsecretaría de Planeación, Políticas y Regulación; 65 en la Subsecretaría del Transporte; y 9 en la Coordinación General de Enlace Interinstitucional Territorial y Ciudadano.

2. En 2019, la SEMOVI contó con un manual administrativo elaborado con base en el dictamen de estructura orgánica núm. D-SEMOVI-24/110817, registrado por la entonces Coordinación General de Modernización Administrativa (CGMA) con el núm. MA-29/261118-D-SEMOVI-24/110817, notificado al titular de la dependencia con el oficio núm. OM/CGMA/3332/2018 del 26 de noviembre de 2018, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 461 el 28 de noviembre de ese mismo año con el “Aviso por el cual se da a conocer el Manual Administrativo de la Secretaría de Movilidad con Número de Registro: MA-29/261118-D-SEMOVI-24/110817, validado por la Coordinación General de Modernización Administrativa mediante oficio número OM/CGMA/3332/2018 de fecha 26 de noviembre de 2018”, y vigente a partir del día siguiente de su publicación y durante 2019.

El manual administrativo registrado con el núm. MA-29/261118-D-SEMOVI-24/110817 se integró con los apartados de marco jurídico de actuación, atribuciones, misión, visión y objetivos institucionales, organigrama de la estructura básica, organización y procedimientos, glosario y aprobación del manual administrativo; y consideró los objetivos, funciones, facultades y responsabilidades de los servidores públicos adscritos a las unidades administrativas que conformaron la SEMOVI.

La SEMOVI actualizó su manual administrativo con base en el último dictamen de estructura orgánica núm. D-SEMOVI-25/010119, registrado por la Coordinación General de Evaluación, Modernización y Desarrollo Administrativo (CGEMDA) con el núm. MA-60/241219-D-SEMOVI-25/010119, notificado al titular de la dependencia con el oficio núm. SAF/CGEMDA/0661/2019 del 24 de diciembre de 2019, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 262 el 15 de enero de 2020 con el “Aviso por el que se da a conocer el enlace electrónico donde podrá consultarse el Manual Administrativo de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, con número de registro MA-60/241219-D-SEMOVI-25/010119, validado por la Coordinación General de Evaluación, Modernización y Desarrollo Administrativo mediante oficio SAF/CGEMDA/0661/2019, de fecha 24 de diciembre de 2019”, y vigente a partir del día siguiente de su publicación.

La SEMOVI obtuvo el registro del manual administrativo con el núm. MA-60/241219-D-SEMOVI-25/010119 con fecha 24 de diciembre de 2019; es decir, con un desfase de 129 días hábiles (del 26 de junio al 24 de diciembre de 2019), ya que no se realizó dentro de los 120 días hábiles establecidos en el numeral aplicable (entre el 2 de enero y el 25 de junio de 2019).

Al respecto, con el oficio núm. SM/DGAyF/2632/2020 del 10 de noviembre de 2020, la Dirección General de Administración y Finanzas en la SEMOVI proporcionó el oficio núm. SM/SST/732/2020 del 8 de octubre de 2020, con el cual el Subsecretario del Transporte informó lo siguiente:

“... mediante [el] oficio SM/0122/2019 de fecha 22 de febrero de 2019, fui designado como para llevar a cabo los trabajos de proceso de registro del Manual Administrativo y de los Manuales Específicos de Operación. [...]

”Con fecha 3 de abril del 2019, se remitió Calendario de entregas económicas de avances de integración del Manual Administrativo, mismo que se envió por e-mail a la [...] Jefa de Unidad Departamental de Arquitectura Organizacional de Gabinete ‘C’, quien dio seguimiento a los avances. A dicho calendario de trabajo se le dio cumplimiento durante el período febrero-agosto 2019 con los eventos y acciones que a continuación se detallan:

”▪ Conforme al calendario, en el mes de julio se entregaría el proyecto de Manual Administrativo para dictaminación; cumpliendo con este compromiso, conforme a lo expresado en el oficio DGSPAEM-00251-2019 de fecha 12 de julio de 2019 por el cual se remitió el Proyecto para su revisión y posterior Dictaminación. [...]

”▪ Mediante [el] oficio SAF/SSCHA/CGEMDA/1306/2019 de fecha 22 de agosto de 2019, se comunicó a la SEMOVI que se llevó a cabo la revisión integral al Proyecto del Manual Administrativo, señalando elementos a subsanar. [...]

”▪ Mediante [el] oficio DGSPAEM-00353-2019 de fecha 30 de septiembre de 2019, recibido el 1 de octubre del 2019 por la Secretaría de Administración y Finanzas - Coordinación General de Evaluación, Modernización y Desarrollo Administrativo, se dio por atendido el oficio SAF/SSCHA/CGEMDA/1306/2019. [...]

”▪ Mediante [el] oficio SAF/CGEMDA/0477/2019 de fecha 10 de diciembre de 2019, se comunicó la emisión del Dictamen de Procedencia al Manual Administrativo de la Secretaría de Movilidad. [...]

”▪ Mediante [el] oficio SAF/CGEMDA/0661/2019 del 24 de diciembre de 2019, se comunicó el número de registro del Manual Administrativo de la Secretaría de Movilidad: MA-60/241219-D-SEMOVI-25/010119.”

Como se observa, la SEMOVI remitió su manual administrativo elaborado con base en el dictamen de estructura orgánica núm. D-SEMOVI-25/010119 para su registro a la CGEMDA el 12 de julio de 2019, después de la fecha límite que tenía para hacerlo (25 de junio 2019).

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la observación prevalece.

Por no haber obtenido el registro de su manual administrativo con el núm. MA-60/241219-D-SEMOVI-25/010119 dentro de los 120 días hábiles posteriores a la dictaminación de su estructura orgánica, la SEMOVI incumplió el lineamiento Décimo cuarto, párrafo primero, de los Lineamientos Generales para el Registro de los Manuales Administrativos y Específicos de Operación de la Administración Pública de la Ciudad de México, publicados en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 334 el 1o de junio de 2018, vigente hasta el 20 de febrero de 2019, en relación con el lineamiento Décimo segundo, fracción III, inciso a), del mismo ordenamiento normativo, que establecen lo siguiente:

“Décimo Segundo. Los Órganos de la Administración Pública y los Órganos Administrativos iniciarán el proceso de registro de sus Manuales ante la Coordinación General cuando se configuren los supuestos siguientes: [...]

”III. Se requiera actualizar los contenidos de los Manuales derivado de los siguientes supuestos:

”a) Se haya emitido un Dictamen de Estructura Orgánica por parte de la Oficialía con motivo de la modificación o cancelación de puestos de estructura orgánica que integran el Órgano de la Administración Pública.”

“Décimo Cuarto. Los Órganos de la Administración Pública contarán con un término que no excederá de 120 días hábiles para obtener el registro de sus Manuales, a partir de la fecha en que se presenten los supuestos señalados en el numeral Décimo Segundo, el cual comprenderá la totalidad del proceso de registro que establecen los presentes Lineamientos.”

La unidad administrativa de la SEMOVI que participó en las operaciones del rubro sujeto a revisión fue la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, adscrita a la Subsecretaría de Planeación, Políticas y Regulación.

3. La SEMOVI dispuso de unidades administrativas encargadas de cumplir las obligaciones en materia de transparencia y acceso a la información, fiscalización, rendición de cuentas y armonización contable, así como de administrar los recursos humanos y financieros, para lo cual implementó procedimientos específicos que se formalizaron con su registro ante la CGMA y se incorporaron a su manual administrativo; se sujetó al Código de Ética de la Administración Pública de Ciudad de México, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 26 del 7 de febrero de 2019 y difundido entre su personal, de conformidad con lo señalado en su Disposición Décima primera, segundo párrafo, y dispuso de un código de conducta publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 165 del 27 de agosto de 2019, y difundido entre su personal de conformidad con lo señalado en su artículo primero transitorio. Asimismo, la dependencia implementó un programa de capacitación dirigido a los servidores públicos, para lo cual previamente evaluó al personal para determinar las necesidades de formación y desarrollo con base en competencias; y en la revisión de los manuales administrativos, se identificaron mecanismos para evaluar el desempeño de su personal. Sin embargo, en su programa de capacitación la dependencia no incluyó actividades de capacitación para el personal vinculado con la operación y gestión del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, como se detalla en el resultado núm. 2 del presente informe.

En cuanto a su Código de Conducta, la SEMOVI no lo publicó en los 90 días naturales establecidos (a más tardar el 8 de mayo de 2019), sino hasta el 27 de agosto de 2019; es decir, con un desfase de 111 días naturales.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la observación prevalece.

Por no publicar oportunamente su código de conducta, la SEMOVI incumplió el artículo Segundo Transitorio del Código de Ética de la Administración Pública de la Ciudad de México, que establece lo siguiente:

“Transitorios [...]

”Segundo: Los entes públicos de la Administración Pública de la Ciudad de México, deberán publicar en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* su respectivo Código de Conducta dentro de los 90 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Código.”

Como resultado de la evaluación al componente Ambiente de Control, se determinó la SEMOVI contó con una estructura orgánica, un manual administrativo dictaminado por la CGMA, debidamente publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* y difundido entre su personal por medio de su página electrónica; con unidades administrativas encargadas de cumplir las obligaciones en materia de transparencia y acceso a la información, fiscalización, rendición de cuentas y armonización contable; y con un programa de capacitación, un código de ética y un código de conducta difundidos a su personal, lo que denota que la dependencia ha establecido y mantenido un ambiente de control que implica una actitud de respaldo hacia el control interno. No obstante, el componente de control interno es medio, ya que la SEMOVI obtuvo con desfase el registro de su manual administrativo elaborado con base en su dictamen de estructura orgánica núm. D-SEMOVI-25/0101190, publicó su Código de Conducta después del plazo límite establecido para ello; y en su programa de capacitación, no incluyó actividades de capacitación para el personal vinculado con la operación y gestión del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, como se detalla en el resultado núm. 2 del presente informe.

Administración de Riesgos

Se revisó que la SEMOVI contara con un Comité de Administración de Riesgos y Evaluación de Control Interno (CARECI) que le haya permitido desarrollar respuestas al riesgo, así como administrarlo y controlarlo; y con un Órgano Interno de Control (OIC) que la vigile y, en su caso, que hubiese practicado auditorías al rubro sujeto a revisión, como se indica a continuación:

1. La SEMOVI contó con su CARECI, constituido el 18 de enero de 2018 y un Manual de Integración y Funcionamiento publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 159 del 19 de agosto de 2019, de conformidad con los Lineamientos de Control Interno de la Administración Pública de la Ciudad de México, publicados en el mismo medio con el núm. 235 del 8 de enero de 2018; con unidades administrativas encargadas de atender, dar seguimiento y cumplir las obligaciones en materia de transparencia y acceso a la información; con un portal de transparencia y de atención ciudadana en el sitio web de la dependencia; con un área de armonización contable; y con áreas para la administración de recursos humanos y financieros.

En el CARECI participó el OIC en la SEMOVI. Dicho Comité tuvo un Programa de Revisión de Control Interno e integrantes nombrados o ratificados; y en su operación dio seguimiento a las observaciones determinadas por el OIC en las revisiones de control interno practicadas y en áreas identificadas de alto riesgo, derivado de lo cual propició la implementación de controles internos.

2. El OIC en la SEMOVI, adscrito a la Secretaría de la Contraloría General de la Ciudad de México (SCGCDMX), tuvo atribuciones para ejecutar auditorías, intervenciones y control interno al sujeto fiscalizado a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y administrativas en materia de: adquisiciones, activos fijos, gasto de inversión, sistema de información y registro, estadística, organización y procedimientos; y en su Programa de Auditoría no consideró auditorías al rubro sujeto a revisión por el ejercicio de 2019.

En el Programa Anual de Control Interno (PACI) de la SEMOVI, proporcionado por la SCGCDMX, no se consideraron revisiones al control interno relacionadas con el rubro en revisión.

Se determinó que el componente Administración de Riesgos establecido por la SEMOVI es alto, pues la dependencia dispuso de mecanismos efectivos para asegurar el control de sus operaciones, como es el CARECI, que le permitió desarrollar respuestas al riesgo, así como administrarlo y controlarlo, y el OIC que la vigila, aun cuando no auditó el rubro sujeto a revisión en el ejercicio de 2019; y con un PACI en el que no se observó la implementación de controles internos relacionados con el rubro sujeto a revisión.

Actividades de Control Interno

Se verificó si la SEMOVI contó con procedimientos que le hayan permitido prevenir, minimizar y responder a los riesgos que pudieran afectar el cumplimiento y logro de los objetivos del rubro en revisión y asegurar la eficacia y eficiencia de las operaciones; y si tuvo actividades de control para asegurar que los informes y reportes que genera el sujeto fiscalizado sean presentados oportunamente y con información confiable, como se indica a continuación:

1. En 2019, la SEMOVI dispuso de 80 procedimientos integrados en el manual administrativo registrado con el núm. MA-29/26118-D-SEMOVI-24/110817, de los cuales, 15 tienen relación con las TIC, como se describe a continuación:

Elemento	Procedimientos
Operaciones de TIC	<p>“Inscripción, Actualización y Corrección de Datos de Licencias y Transporte en sus Distintas Modalidades”</p> <p>“Recepción de Diversas Solicitudes de Información”</p> <p>“Análisis y Seguimiento por sí o por Terceros de Programas y Proyectos en materia de Movilidad”</p> <p>“Registro de las Personas Morales que Operan, Utilizan o Administran Aplicaciones Informáticas para el Control, Programación y/o Geolocalización en Dispositivos Fijos o Móviles a través de las cuales los Particulares contratan el Servicio Privado de Transporte con Chofer en la Ciudad de México”</p> <p>“Reposición de Tarjeta de Circulación por Cambios de Domicilio, Motor o requieran cualquier otra Corrección de Datos, para actualizar la Tarjeta de Circulación al amparo de la cual circulan los Vehículos, así como el Banco de Datos”</p> <p>“Desarrollo y Mantenimiento de Software”</p> <p>“Procedimiento a Solicitud de Servicio Técnico”*</p>
Gobernanza de TIC	<p>“Atención a Usuarios Vía Redes Sociales (Twitter y Facebook)”</p> <p>“Gestión de Movimientos en el Padrón de Control Vehicular Particular de la Ciudad de México. Reposición y Renovación de Tarjeta de Circulación, Cambio de Propietario, Cambio de Motor y Cambio de Domicilio”</p> <p>“Estudios y Proyectos para Medidas Correctivas de Seguimiento en materia de Movilidad, Transporte y Vialidad”</p>
Seguridad de la información	“Control de Solicitudes de Registro y Cancelación de Claves de Usuario con Acceso al Sistema de Control Vehicular y/o al Sistema de Licencias y Permisos Tipo ‘A’ y ‘A1’”
Continuidad del servicio y recuperación de desastres	<p>“Monitoreo de la Movilidad en la Ciudad de México”</p> <p>“Solicitud de Instalación de un Nodo de Datos”</p> <p>“Procedimiento a Solicitud de Servicio Técnico”*</p>
Desarrollo y adquisición	<p>“Generación de Contenidos para Página Web y Redes Sociales”</p> <p>“Creación y Desarrollo de Sistemas de Medición Estadística y de Gestión para Toma de Decisiones”</p>

* Procedimiento relacionado con más de un elemento.

Conforme a lo anterior, se determinó que la dependencia no acreditó contar en 2019 con procedimientos que apoyaran el correcto desempeño y el desarrollo y adquisición de TIC, específicamente del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, como se detalla en los resultados núms. 3 y 6 del presente informe.

2. Para registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial, la SEMOVI diseñó y desarrolló el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

Se determinó que el componente Actividades de Control Interno establecido por la SEMOVI es medio, pues aun cuando la dependencia dispuso de procedimientos que tienen relación con las TIC y que, en términos generales, le permitieron prevenir, minimizar y responder a los riesgos que pudieran afectar el cumplimiento y logro de los objetivos del rubro sujeto

a revisión y asegurar la eficacia y eficiencia de las operaciones, no acreditó tener procedimientos que apoyaran el correcto desempeño y el desarrollo y adquisición de TIC, específicamente, del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial en 2019, como se detalla en los resultados núms. 3 y 6 del presente informe.

Información y Comunicación

Se revisó si la SEMOVI contó con líneas de comunicación e información reguladas entre los mandos medios y superiores con las personas servidoras públicas a su cargo que le permitieron comunicarles sus responsabilidades, así como los objetivos y metas institucionales; y si generó información necesaria, oportuna, veraz y suficiente, tanto al interior como al exterior del sujeto fiscalizado, como se indica a continuación:

1. De las respuestas al cuestionario de control interno, así como de la información y documentación analizadas, se determinó que la SEMOVI tuvo líneas de comunicación e información reguladas entre los mandos medios y superiores con el personal a su cargo que le permitieron comunicarles sus responsabilidades, así como los objetivos y metas institucionales.
2. La dependencia generó reportes e informes sobre la gestión de los recursos humanos y financieros, así como en materia de transparencia y acceso a la información, fiscalización, rendición de cuentas y contabilidad gubernamental.
3. La SEMOVI dispuso del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, donde se integra y opera la información en materia vial, se proporciona información georreferenciada y estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa e indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas. Asimismo, respecto al Sistema de Armonización de Información y Control (SAIC) para dar seguimiento a los controles internos observados en las revisiones de la SCGCDMX, ésta indicó que el sistema no estuvo en operación en 2019.

Se determinó que el componente Información y Comunicación establecido por la SEMOVI es alto, toda vez que contó con líneas de comunicación e información reguladas y mecanismos de control que le permitieron asegurar la generación de información necesaria, oportuna, veraz, confiable y suficiente, tanto al interior como al exterior.

Supervisión y Mejora Continua

Se verificó si el manual administrativo de la SEMOVI consideró actividades de supervisión a fin de constatar si las operaciones institucionales relacionadas con el rubro en revisión se ajustaron a las líneas de mando y actividades establecidas en el citado manual administrativo, como se indica a continuación:

1. De las respuestas al cuestionario de control interno, así como de la información y documentación analizadas, se determinó que la SEMOVI promovió el seguimiento y mejora de los controles internos, y supervisó que las operaciones relacionadas con el rubro en revisión cumplieran sus objetivos para el ejercicio de 2019.
2. El CARECI de la SEMOVI estableció controles para supervisar las actividades susceptibles de corrupción, contó con planes y programas para supervisar las actividades de control interno y las operaciones del rubro sujeto a revisión, llevó a cabo autoevaluaciones para el mejor desarrollo del control interno y cumplimiento de metas y objetivos y elaboró un programa de acciones para resolver las problemáticas detectadas.
3. En el manual administrativo de la SEMOVI se encontraron plasmados los tramos de control y supervisión en los diferentes niveles jerárquicos para el cumplimiento de los objetivos de la dependencia.

Sin embargo, se presentaron deficiencias en las operaciones de TIC, la seguridad de la información, la continuidad del servicio y recuperación de desastres y el desarrollo y adquisición de TIC, como se detalla en los resultados núms. 2, 4, 5 y 6 del presente informe.

Como resultado de la evaluación al componente Supervisión y Mejora Continua establecido por la SEMOVI, se determinó que si bien la dependencia supervisó para el ejercicio de 2019 que las operaciones relacionadas con el rubro en revisión cumplieran sus objetivos, y su CARECI estableció controles para supervisar las actividades susceptibles de corrupción, contó con planes y programas para supervisar las actividades de control interno y las operaciones del rubro sujeto a revisión, llevó a cabo autoevaluaciones para el mejor desarrollo del control interno y cumplimiento de metas y objetivos y elaboró un programa de acciones para resolver las problemáticas detectadas; el componente de control interno es

bajo , toda vez que se presentaron deficiencias en las operaciones de TIC, la seguridad de la información, la continuidad del servicio y recuperación de desastres y el desarrollo y adquisición de TIC, que denotaron debilidad en los procesos de supervisión establecidos.

Por lo expuesto, se determinó que, no obstante que la SEMOVI cuenta principalmente con riesgos controlados o de seguimiento, el diseño de su control interno es medio, toda vez que de la documentación proporcionada en el cuestionario de control interno se observaron deficiencias en los componentes Ambiente de Control, ya que la SEMOVI obtuvo con desfase el registro de su manual administrativo, publicó su Código de Conducta después del plazo límite establecido para ello y en su programa de capacitación no incluyó actividades de capacitación para el personal vinculado con la operación y gestión del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial; y Actividades de Control Interno, pues no acreditó disponer de procedimientos que apoyaran el correcto desempeño y el desarrollo y adquisición de TIC, específicamente del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial en 2019.

En cuanto a su efectividad, el control interno de la SEMOVI es medio, pues aunque contó con procedimientos establecidos en el manual de administrativo que regularan las operaciones y gobernanza de TIC, la seguridad de la información, la continuidad del servicio y recuperación de desastres y el desarrollo y adquisición del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial en 2019, que le permitieron prevenir, minimizar y responder a los riesgos que pudieran afectar el cumplimiento y logro de los objetivos del rubro sujeto a revisión y asegurar la eficacia y eficiencia de las operaciones, se materializan riesgos con un impacto en el componente Supervisión y Mejora Continua, como se detalla en los resultados núms. 2, 4, 5 y 6 del presente informe.

Como resultado del estudio y evaluación del control interno y con base en las herramientas utilizadas, se determinó que el control interno de la SEMOVI es medio, pues aunque en su diseño propició el cumplimiento de la normatividad, con los resultados obtenidos al verificar la efectividad del control interno en materia de TIC, se observó que las condiciones de los componentes de control interno no estuvieron documentadas o autorizadas conforme a lo establecido en la normatividad aplicable, lo cual no aseguró razonablemente la ejecución de las operaciones ni la consecución, en términos generales, de los objetivos específicos institucionales de la dependencia e impactó en su logro.

En el informe de la auditoría ASCM/12/19, practicada a la SAF y a la SEMOVI, resultado núm. 1, recomendación ASCM-12-19-1-SEMOVI, se considera el mecanismo de control para asegurar que el envío del proyecto del manual administrativo actualizado a la Coordinación General de Evaluación, Modernización y Desarrollo Administrativo y la solicitud de su registro se realicen en los plazos establecidos, por lo que se dará tratamiento a dicha circunstancia como parte del seguimiento de la recomendación citada.

En el informe de la auditoría ASCM/12/19, practicada a la SAF y a la SEMOVI, resultado núm. 1, recomendación ASCM-12-19-2-SEMOVI, se considera el mecanismo de supervisión para asegurarse de que su Código de Conducta se publique en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* en el plazo establecido, por lo que se dará tratamiento a dicha circunstancia como parte del seguimiento de la recomendación citada.

Operaciones de TIC

2. Resultado

Con el objetivo de verificar que los controles de la operación de TIC permitieran una gestión efectiva, eficaz y eficiente del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, en cumplimiento de la normatividad relativa a la gestión de la información (entrada, procesamiento y almacenamiento de datos) para asegurar su confidencialidad, disponibilidad e integridad; que los enlaces de datos hayan proporcionado soporte al sistema para asegurar una adecuada operación de TIC, de acuerdo con la normatividad aplicable; que los servidores funcionen adecuadamente y que el espacio en los dispositivos de almacenamiento sea suficiente; y que se hayan llevado a cabo encuestas de satisfacción con el servicio a los usuarios finales y sesiones de capacitación al personal vinculado con la operación y gestión del sistema, la ASCM aplicó cuestionarios y solicitudes de información.

Derivado del análisis de la información y documentación proporcionadas por la Dirección de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información de la SEMOVI con los oficios núms. SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0440/2020, SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0485/2020 y SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0494/2020 del 6, 20 y 26 de octubre de 2020, respectivamente, se determinó lo siguiente:

1. Para la operación e integración del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, la SEMOVI informó que se sujetó a los artículos 48 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* del 14 de julio de 2014, y 196, fracciones I y II del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* del 2 de enero de 2019, vigentes en 2019. Sin embargo, la dependencia no evaluó los riesgos que pudieran comprometer la operación y seguridad de la información en la operación del sistema y careció de un registro del inventario de los activos utilizados para operar el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial con el objetivo de permitir una gestión efectiva, eficaz y eficiente, y proporcionar el nivel de protección adecuado para asegurar la integridad y disponibilidad de la información.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la Dirección de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información, en representación del titular de la SEMOVI, entregó el oficio núm. SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0576/2020 del 8 del mismo mes y año, en el que presentó los resguardos de bienes informáticos de las Direcciones de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable y de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información, así como de la Subdirección de Normas Técnicas.

Al analizar la documentación presentada en la respuesta de confronta, se determinó que los resguardos proporcionados no representan un registro del inventario de los activos utilizados para operar el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, y que la SEMOVI no acreditó haber establecido controles para evaluar los riesgos que pudieran comprometer la operación y seguridad de la información en la operación del sistema, por lo que la observación no se modifica.

Por no evaluar los riesgos que pudieran comprometer la operación y seguridad de la información en la operación del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial y carecer de un registro del inventario de los activos utilizados para operarlo, la SEMOVI incumplió el artículo 14 de la Ley de Gobierno Electrónico del Distrito Federal publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* núm. 192 del 7 de octubre de 2015, vigente en 2019; y los numerales 7.3.1.1, fracciones I, II y III de la 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 2015), publicada en la *Gaceta Oficial*

del Distrito Federal el 18 de septiembre de 2015, vigente hasta el 2 de agosto de 2019, y 8.3.1.1, fracciones I, II y III de la Circular Uno 2019, Normatividad en materia de Administración de Recursos, publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* del 2 de agosto de 2019, vigente a partir del 3 de agosto de 2019.

El artículo 14 de la Ley de Gobierno Electrónico del Distrito Federal vigente en 2019, señala:

“Artículo 14. Los instrumentos para operar el Gobierno Electrónico deberán responder a los criterios de efectividad, eficiencia, confidencialidad, integridad, disponibilidad y accesibilidad.”

El numeral 7.3.1.1, fracciones I, II y III, de la 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 2015), vigente hasta el 2 de agosto de 2019, establece:

“7.3.1.1 La DGA a través del área de almacenes e inventarios, verificará y supervisará que se realice el registro y control de los bienes instrumentales que ingresen a sus respectivas áreas, a través de la asignación de un número de inventario, mismo que se conforma con los siguientes datos:

”I. Clave presupuestal de la unidad responsable de la ejecución del presupuesto de gasto (6 caracteres);

”II. Código CAMBSDF (10 caracteres) y

”III. Número progresivo que se determine (6 dígitos).”

El numeral 8.3.1.1, fracciones I, II y III de la Circular Uno 2019, Normatividad en materia de Administración de Recursos vigente a partir del 3 de agosto de 2019, dispone:

“8.3.1.1 La DGA a través del área de almacenes e inventarios, verificará y supervisará que se realice el registro y control de los bienes instrumentales que ingresen a sus

respectivas áreas, a través de la asignación de un número de inventario, mismo que se conforma con los siguientes datos:

”I. Clave presupuestal de la Unidad Responsable de la ejecución del presupuesto de gasto (6 caracteres);

”II. Código CAMBSCDMX (10 caracteres), y

”III. Número Progresivo que se determine (6 dígitos).”

2. La SEMOVI no contó con evidencia de la respuesta a las solicitudes de información de hechos de tránsito realizadas mediante los oficios núms. SEMOVI/SPPR/DGSVSMUS/1311/2019 del 23 de octubre de 2019, dirigido a la SSC, y SEMOVI/SPPR/DGS C5VSMUS/858/2019 y SEMOVI/SPPR/DGSVSMUS/1313/2019 del 29 de julio y 23 de octubre de 2019, respectivamente, dirigidos al C5, lo que representa un riesgo en la gestión de información administrada en el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la presente observación prevalece.

Por carecer de controles operativos en la gestión de la información administrada en el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial con la finalidad de proteger documentos impresos, dispositivos de almacenamiento o de cómputo y para prevenir la difusión no autorizada, modificación, eliminación o destrucción de activos de dicha información, la SEMOVI incumplió el artículo 13, norma 7, “Seguridad de las Operaciones”, objetivo del apartado 7.4 “Manejo de dispositivos y documentos”, de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal, vigentes en 2019, que establece lo siguiente:

“Artículo 13. Para los efectos de los presentes acuerdos, las Normas Generales para la Seguridad de la Información, son las siguientes: [...]

"7 Seguridad de las Operaciones [...]

"7.4 Manejo de dispositivos y documentos

"Objetivo. Prevenir la difusión no autorizada, modificación, eliminación o destrucción de activos de información, así como la interrupción de las actividades de la institución.

"Se deben establecer procedimientos operativos para proteger documentos impresos, dispositivos de almacenamiento o de cómputo (cintas, discos, casetes, discos y memorias USB, DVD's, agendas electrónicas), datos de entrada/salida de sistemas de información, así como la documentación de los sistemas; contra daño, robo y acceso no autorizado."

3. La SEMOVI acreditó contar con códigos de programación desarrollados en lenguaje R, que permiten estructurar y depurar los archivos con la información de los hechos de tránsito que los entes le remiten, así como para elaborar los gráficos resultantes del análisis geoestadístico; sin embargo, la dependencia careció de mecanismos que permitan encontrar errores durante el procesamiento de la citada información y validar los datos que emite el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial para identificar inconsistencias en la entrega de resultados.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la presente observación prevalece.

Por carecer de mecanismos que validen los datos que se ingresan, procesan y emite el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial y que permitan encontrar errores durante el procesamiento, la SEMOVI incumplió el artículo Cuarto, fracción III, de la Política de Gestión de Datos de la Ciudad de México, publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 178 el 13 de septiembre de 2019, vigente en 2019, que señala:

"CUARTO. Al recabar, procesar, generar y utilizar cualquier tipo de datos o información, los Entes deberán atender a los siguientes principios: [...]

”III Calidad de la información: La información y los conjuntos de datos deben ser ciertos, adecuados, pertinentes y proporcionales, no excesivos en relación con el ámbito y finalidad para la que fueron recabados. De igual manera se procurará, cuando sea posible, que la información provenga de una fuente única autorizada e identificable. Los entes generadores o recolectores de información procurarán un proceso de mejora continua que eleve la calidad de la información y datos bajo su autoridad.”

4. Con el objetivo de verificar la gestión de la información (entrada, procesamiento y almacenamiento de datos) en el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, la ASCM solicitó la información de 250 hechos de tránsito seleccionados como muestra, proporcionada a la SEMOVI por la SSC y el C5, así como los archivos procesados y depurados por la SEMOVI con dicha información.

Se realizó una revisión y validación a la información correspondiente al C5 y a la SSC y se comparó con la información procesada y remitida por la SEMOVI por medio de una consulta en el gestor de bases de datos MySQL.

Derivado de la revisión y validación, se observó que la información emitida por el C5 y la SSC correspondió completamente con los datos procesados por la SEMOVI en 2019.

Por lo anterior, se constató que la información del C5 y de la SSC correspondiente a la muestra de 125 registros por cada ente coincide con los registros procesados por la SEMOVI en 2019, lo que aseguró la validación de los datos ingresados al Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, en cumplimiento del artículo 13, norma 9 “Adquisición, desarrollo y mantenimiento de sistemas”, apartado 9.2 “Controles de aplicación”, subapartado 9.2.1 “Validación de datos de entrada”, de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal, vigentes en 2019.

5. La SEMOVI informó que el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial es operado de forma manual por medio de la solicitud de información a los diferentes organismos y entes que generan información en materia de hechos de tránsito e infracciones mediante oficios y se constató que los reportes trimestrales de

hechos de tránsito son publicados en el sitio web de la SEMOVI en el enlace <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito>; sin embargo, no se proporcionó evidencia de haber adquirido o contratado el servicio de internet necesario para operar el sistema y publicar los informes trimestrales y mantenerlos disponibles para consulta.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la Dirección de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información, en representación del titular de la SEMOVI, entregó el oficio núm. SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0576/2020 del 8 del mismo mes y año, al que anexó el oficio núm. SM/DGAYF/CRMAS/1167/2020 del 7 de diciembre de 2020, en el que indicó lo siguiente:

“La contratación del servicio de internet se realiza de manera consolidada a través de la Dirección General de Recursos Materiales y Servicios Generales de la ahora, Secretaría de Administración y Finanzas...”

Sin embargo, la SEMOVI no presentó evidencia de haberse adherido a la adquisición o contratación consolidada del servicio de internet necesario para publicar los informes trimestrales y mantenerlos disponibles para consulta, por lo que la observación no se modifica.

Por no acreditar la adquisición o contratación del servicio de internet para operar el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial y publicar los informes trimestrales y mantenerlos disponibles para consulta, la SEMOVI incumplió el artículo 35 de la Ley de Gobierno Electrónico del Distrito Federal, publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* núm. 192 el 7 de octubre de 2015, vigente en 2019, que señala:

“Artículo 35. La Administración Pública deberá contar con la infraestructura que le permita aprovechar al máximo el uso de las tecnologías de la información y comunicaciones y generar las condiciones de comunicación con los ciudadanos...”

6. La SEMOVI dispuso del “Procedimiento a Solicitud de Servicio Técnico” en su manual administrativo con registro núm. MA-29/261118-D-SEMOVI-24/110817, el cual reguló

el apoyo a las áreas en los servicios técnicos que soliciten la reparación o actualización de equipo de cómputo con la finalidad de asegurar que el equipo opere adecuadamente.

Por haber contado con controles para que el equipo de cómputo asegure que el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial opere adecuadamente, la SEMOVI cumplió con el artículo 13, objetivo de la norma 11 “Continuidad de las operaciones”, de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal, vigentes en 2019.

7. La SEMOVI no llevó a cabo encuestas de satisfacción dirigidas a los usuarios finales del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial ni a los usuarios (lectores) finales de los reportes trimestrales de hechos de tránsito que se publican en su sitio web.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la presente observación prevalece.

Por no realizar encuestas de satisfacción tanto a los usuarios finales del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial como a los usuarios (lectores) finales de los reportes trimestrales de hechos de tránsito que se publican en su sitio web, la SEMOVI incumplió el artículo cuarto, fracción X, de la Política de Gobierno Abierto de la Ciudad de México publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 178 el 13 de septiembre de 2019, vigente en 2019, que señala:

“CUARTO. En la implementación de la presente política, se observarán los siguientes principios: [...]

”X. Retroalimentación: La promoción de intercambios cíclicos y medidos, de conocimientos e información entre la sociedad y los Entes, para promover la mejora continua y la innovación en las acciones y procedimientos gubernamentales.”

8. Respecto a la capacitación a su personal vinculado con la operación y gestión del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, la SEMOVI no acreditó haber realizado eventos de capacitación para su operación y gestión.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la presente observación prevalece.

Por no realizar eventos de capacitación, la SEMOVI incumplió el artículo 19 de la Ley de Gobierno Electrónico del Distrito Federal, publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* núm. 192 el 7 de octubre de 2015, vigente en 2019, que señala:

“Artículo 19. Cada uno de los Órganos de la Administración Pública, en el ámbito de sus respectivas competencias, propiciará la capacitación de los servidores públicos a su cargo en materia de tecnologías de la información y comunicaciones.”

Se concluye que la SEMOVI dispuso de normatividad para la operación del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, con códigos de programación que permiten estructurar y depurar la información de los hechos de tránsito y un procedimiento de soporte técnico a los equipos de cómputo; sin embargo, careció de un registro del inventario de los activos utilizados para operar dicho sistema, con una gestión de documentos y de dispositivos de almacenamiento y de cómputo efectiva y eficaz, y de mecanismos que validen los datos que se ingresan, procesan y emiten en el sistema y que permitan encontrar errores durante su procesamiento; no presentó evidencia del contrato del servicio de internet para operar el sistema ni de la publicación de los informes trimestrales para su consulta; no efectuó encuestas de satisfacción del servicio dirigidas a los usuarios finales del sistema y a los usuarios (lectores) de los reportes trimestrales de hechos de tránsito que se publican en su sitio web; y no realizó eventos de capacitación para la operación y gestión de dicho sistema.

Recomendación

ASCM-20-19-1-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que se evalúen los riesgos que comprometan la operación y seguridad de la información del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, y que se lleve el registro del inventario de los activos utilizados para operarlo, en cumplimiento de la normatividad aplicable.

Recomendación

ASCM-20-19-2-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para proteger documentos impresos, dispositivos de almacenamiento o de cómputo y para prevenir la difusión no autorizada, modificación, eliminación o destrucción de activos de información del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, en cumplimiento de la normatividad aplicable.

Recomendación

ASCM-20-19-3-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurar la validación de los datos que se ingresan, procesan y emiten en el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial de la dependencia y que permitan encontrar errores durante su procesamiento, en cumplimiento de la Política de Gestión de Datos de la Ciudad de México.

Recomendación

ASCM-20-19-4-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurar la adquisición o contratación del servicio de internet requerido para operar el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial y la publicación de los informes trimestrales para su consulta, en cumplimiento de la Ley de Gobierno Electrónico del Distrito Federal.

Recomendación

ASCM-20-19-5-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que se realicen encuestas de satisfacción tanto a los usuarios finales del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial como a los usuarios (lectores) finales de los reportes trimestrales de hechos de tránsito que se publican en su sitio web, en cumplimiento de la Política de Gobierno Abierto de la Ciudad de México.

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurar que se realicen eventos de capacitación que coadyuven al fortalecimiento de la efectividad de la operación y gestión del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, en cumplimiento de la Ley de Gobierno Electrónico del Distrito Federal.

Gobernanza de TIC

3. Resultado

Con el objetivo de evaluar si los controles relativos a la gobernanza de TIC se sujetan a las normas y buenas prácticas aplicables; y que se cuente con procedimientos que permitan el correcto desempeño del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial y con un área responsable de la gestión de TIC y del sistema, la ASCM aplicó cuestionarios y solicitudes de información. Al respecto, del análisis a la información y documentación proporcionadas por la Dirección de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información en la SEMOVI con el oficio núm. SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0485/2020 del 20 de octubre de 2020, se determinó lo siguiente:

1. En 2019, la SEMOVI contó con procedimientos en el manual administrativo núm. MA-29/261118-D-SEMOVI-24/110817, que regulan la atención a usuarios vía redes sociales a la gestión de movimientos en el padrón vehicular y para la realización de estudios y proyectos para medidas correctivas de seguimiento en materia de movilidad, transporte y vialidad, lo que permite regular los controles relativos a la gobernanza de TIC que atienden las normas y buenas prácticas aplicables, en cumplimiento con el artículo 13, norma 7. “Seguridad de las Operaciones”, apartado 7.1 “Procedimientos operativos y responsabilidades”, subapartado 7.1.1 “Documentación de los procedimientos operativos”, de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal vigentes en 2019.
2. En 2019, la SEMOVI careció de procedimientos en su manual administrativo núm. MA-29/261118-D-SEMOVI-24/110817, que apoyaran el correcto desempeño del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

Sin embargo, actualmente cuenta con el procedimiento “Integración y Operación de un Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial en la Ciudad de México” en su manual administrativo núm. MA-60/241219-D-SEMOVI-25/010119, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 262 el 15 de enero de 2020, el cual facilita la recolección, recuperación, procesamiento, almacenamiento, análisis y distribución de la información en materia de seguridad vial, en cumplimiento del artículo 13, norma 7. “Seguridad de las Operaciones”, apartado 7.4 “Manejo de dispositivos y documentos”, subapartado 7.4.2 “Procedimientos para el manejo de la información”, de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal, vigentes en 2019, por lo que no se emite recomendación.

3. Se tuvo conocimiento de que en 2019 el área responsable de la gestión y gobernanza de TIC, así como de operar y mantener el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, fue la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en cumplimiento del artículo 196 del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 1 Bis el 2 de enero de 2019, vigente en 2019.

Se concluye que la SEMOVI dispuso de controles relativos a la gobernanza de TIC en sujeción a las normas y buenas prácticas aplicables; de procedimientos que apoyen el correcto desempeño del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial; y de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable como área responsable de la gestión y gobernanza de TIC.

Seguridad de la información

4. Resultado

Con la finalidad de verificar que se haya contado con políticas y controles de seguridad de la información suficientes y efectivos y con políticas y controles de seguridad física, lógica y de red en la infraestructura tecnológica para la operación y administración del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, la ASCM aplicó cuestionarios y solicitudes de información. Al respecto, al analizar la información y documentación proporcionadas por

la Dirección de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información en la SEMOVI con los oficios núms. SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0432/2020 y SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0485/2020 del 1 y 20 de octubre de 2020, respectivamente, se determinó lo siguiente:

1. La SEMOVI careció de políticas y controles de seguridad de la información suficientes y efectivos.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la presente observación prevalece.

Por carecer de políticas y controles de seguridad de la información suficientes y efectivos para la operación y administración del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, la SEMOVI incumplió el artículo 13, norma 2 “Política de Seguridad”, apartado 2.1 “Definición y documentación de la política de seguridad de la información”, de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal, vigentes en 2019, que señala:

“Artículo 13. Para los efectos de los presentes acuerdos, las Normas Generales para la Seguridad de la Información, son las siguientes. [...]

”2 Política de Seguridad [...]

”2.1 Definición y documentación de la política de seguridad de la información [...]

”La institución debe definir la política de seguridad que contenga la declaración del compromiso que asume la institución en torno al tema, debiendo ser aprobado por la Administración en las dependencias, delegaciones, órganos desconcentrados y entidades, publicado y comunicado a todos los empleados y terceros con los que interactúa (otras instituciones, contratistas, proveedores, etc.

”Debe revisarse y actualizarse periódicamente o en función de cambios relevantes para mantener su efectividad.”

2. Respecto a si las políticas y controles de seguridad física, lógica y de red en la infraestructura tecnológica fueron suficientes y efectivas para la operación del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, se observó lo siguiente:

- a) La SEMOVI no acreditó haber contado con energía eléctrica polarizada y aterrizada para evitar que la infraestructura de TIC sufra daños en caso de alguna situación adversa.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la Dirección de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información, en representación del titular de la SEMOVI, entregó el oficio núm. SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0571/2020 del 3 de diciembre de 2020, con el cual solicitó a la Dirección Ejecutiva de Tecnologías de la Información y Comunicación que le informara sobre la energía eléctrica polarizada y aterrizada con que se contó en 2019, sin que se proporcionara respuesta a dicha solicitud.

Al analizar la documentación recibida en la confronta, se constató que la SEMOVI no presentó evidencia suficiente de haber contado con energía eléctrica polarizada y aterrizada para evitar que la infraestructura de TIC sufriera daños en caso de alguna situación adversa, por lo que la observación no se modifica.

Por no haber contado con energía eléctrica polarizada y aterrizada, la SEMOVI incumplió el artículo 13, norma 6 “Seguridad Física y del Entorno”, objetivo del apartado 6.2 “Seguridad del Equipamiento”, de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal, vigentes en 2019, que señala:

“Artículo 13. Para los efectos de los presentes acuerdos, las Normas Generales para la Seguridad de la Información, son las siguientes. [...]

”6 Seguridad Física y del Entorno [...]

”6.2 Seguridad del Equipamiento [...]

”Objetivo. Prevenir daños, pérdidas, robo de equipo y cualquier interrupción en las actividades de la Institución.”

- b) La SEMOVI no acreditó tener evidencia de la utilización y aplicación de sistemas antivirus para salvaguardar la información, tampoco de filtrar accesos no autorizados y dar protección contra códigos maliciosos en el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la Dirección de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información, en representación del titular de la SEMOVI, entregó el oficio núm. SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0571/2020 del 3 de diciembre de 2020, con el cual solicitó a la Dirección Ejecutiva de Tecnologías de la Información y Comunicación que le informara respecto de la utilización y aplicación de sistemas antivirus, sin que se proporcionara la respuesta a dicha solicitud.

Al analizar la documentación recibida en la confronta, se constató que la SEMOVI no mostró evidencia suficiente de haber contado con sistemas antivirus para salvaguardar la información, ni filtrar accesos no autorizados y dar protección contra códigos maliciosos en el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

Por no haber incluido elementos de seguridad de la información y aplicación de sistemas antivirus para salvaguardar la información contra códigos maliciosos y filtrar accesos no autorizados, la SEMOVI incumplió el artículo 13, norma 7 “Seguridad de las Operaciones”, apartado 7.3 “Protección contra código malicioso”, subapartado 7.3.1 “Controles contra código malicioso”, de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal vigentes en 2019, que señala:

“Artículo 13. Para los efectos de los presentes acuerdos, las Normas Generales para la Seguridad de la Información, son las siguientes. [...]

”7. Seguridad de las Operaciones [...]

”7.3 ‘Protección contra código malicioso [...]

”7.3.1 ‘Controles contra código malicioso

”Se deben definir, implementar y difundir procedimientos de prevención, detección, contención y recuperación de ataques por código malicioso y ser apropiados para

todos los grupos de usuarios identificados. En la medida de lo posible, se debe utilizar más de una herramienta o método de detección de las amenazas potenciales.”

- c) La SEMOVI no acreditó disponer de controles que permitan prevenir y detectar accesos o actividades no autorizadas a la red de cómputo de la infraestructura del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la presente observación prevalece.

Por carecer de controles para prevenir y detectar accesos o actividades no autorizadas a la red de cómputo de la infraestructura del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, la SEMOVI incumplió el artículo 13, norma 7 “Seguridad de las Operaciones”, objetivo del apartado 7.6 “Monitoreo de los sistemas”, subapartado 7.6.2 “Monitoreo de los Sistemas y recursos en uso”, de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal, vigente en 2019, que señala:

“Artículo 13. Para los efectos de los presentes acuerdos, las Normas Generales para la Seguridad de la Información, son las siguientes. [...]

”7.6 Monitoreo de los sistemas

”Objetivo. Detectar actividades no autorizadas. El monitoreo de los sistemas y aplicaciones críticos es un control muy efectivo sobre la seguridad de la información. El monitoreo comprende una serie de controles específicos que deben implementarse para detectar las actividades no autorizadas. [...]

”7.6.2 Monitoreo de los Sistemas y recursos en uso

”Se deben desarrollar procedimientos formales para que de forma periódica se revisen las bitácoras de auditoría, de al menos los recursos críticos de TI, a fin de detectar actividades no autorizadas. El análisis de riesgos y los requerimientos regulatorios, ayudan a determinar el nivel de seguimiento necesario.”

3. La SEMOVI no acreditó evidencia de los equipos de cómputo en donde se aloja y opera el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, así como de sus características técnicas y lógicas, que ayuden a definir los requerimientos de seguridad.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la presente observación prevalece.

Por no acreditar las características técnicas y lógicas de los equipos de cómputo en donde se aloja y opera el Sistema de Información y Seguimiento Vial, la SEMOVI incumplió el artículo 13, norma 7. "Seguridad de las Operaciones", objetivo del apartado 7.2 "Pruebas de aceptación", de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal vigentes en 2019, que señala:

"Artículo 13. Para los efectos de los presentes acuerdos, las Normas Generales para la Seguridad de la Información, son las siguientes. [...]"

"7 Seguridad de las Operaciones [...]"

"7.2 Pruebas de aceptación"

"Objetivo. Minimizar el riesgo de fallas en los sistemas. Previo al desarrollo de un nuevo sistema o al mantenimiento a uno existente, se deben definir y documentar los requerimientos de seguridad.

"Se deben definir, documentar y probar los requerimientos operativos y de seguridad de nuevos sistemas o mantenimientos a los existentes, antes de su aprobación y uso."

Se concluye que la SEMOVI careció de políticas y controles de seguridad de TIC suficientes y efectivos, con energía eléctrica polarizada y aterrizada para evitar que la infraestructura de TIC sufra daños en caso de alguna situación adversa, de controles para salvaguardar la información contra códigos maliciosos y para detectar accesos o actividades no autorizadas; tampoco acreditó evidencia de las características de los equipos en donde se aloja y opera el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial que ayuden a definir los requerimientos de seguridad.

Recomendación

ASCM-20-19-7-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurar la implementación de políticas y controles de seguridad de la información suficientes y efectivos para la operación y administración del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, en cumplimiento de la normatividad aplicable.

Recomendación

ASCM-20-19-8-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurar la implementación de elementos de seguridad de la información, como controles de seguridad física, lógica y de red en la infraestructura tecnológica, para contar con energía eléctrica polarizada y aterrizada, y antivirus para detectar accesos o actividades no autorizadas, y filtrar accesos inapropiados y códigos maliciosos en el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, en cumplimiento de la normatividad aplicable.

Recomendación

ASCM-20-19-9-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurar la identificación de las características técnicas y lógicas de los equipos de cómputo donde se aloja y opera el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, para definir los requerimientos de seguridad, en cumplimiento de la normatividad aplicable.

Continuidad del Servicio y Recuperación de Desastres

5. Resultado

Con el objetivo de evaluar si las políticas de continuidad del servicio y recuperación de desastres, el plan de mantenimiento correctivo y preventivo a la infraestructura de TIC y los controles de accesos no autorizados y de seguridad en el centro de datos fueron suficientes y efectivos y salvaguardaron los equipos de misión crítica e infraestructura tecnológica para

que el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial dé un servicio de manera ininterrumpida, la ASCM aplicó cuestionarios y solicitudes de información. Al respecto, del análisis a la información y documentación proporcionadas por la Dirección de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información en la SEMOVI con el oficio núm. SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0485/2020 del 20 de octubre de 2020, se determinó lo siguiente:

1. La SEMOVI no contó con un plan de continuidad del servicio y de recuperación de desastres.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la presente observación prevalece.

Por carecer de un plan de continuidad del servicio y de recuperación de desastres, la SEMOVI incumplió el artículo 13, norma 11 “Continuidad de las operaciones”, apartado 11.1 “Plan de continuidad de las operaciones”, subapartado 11.1.1 “Planeación de la continuidad de las operaciones”, de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal, vigentes en 2019, que señala:

“Artículo 13. Para los efectos de los presentes acuerdos, las Normas Generales para la Seguridad de la Información, son las siguientes. [...]

”11 Continuidad de las operaciones [...]

”11.1 Plan de continuidad de las operaciones [...]

”11.1.1 Planeación de la continuidad de las operaciones [...]

”Se debe definir, desarrollar e implementar un plan para mantener o restaurar las operaciones, que asegure la disponibilidad de la información en el nivel y escala de tiempo requeridos por la Institución...”

2. La SEMOVI no tuvo políticas o controles para la gestión de los respaldos de información del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la presente observación prevalece.

Por no contar con políticas o controles para la gestión de los respaldos de información del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, la SEMOVI incumplió el artículo 39 de la Ley de Gobierno Electrónico del Distrito Federal vigente en 2019, que señala:

“Artículo 39. La información que generen, reciban o administren los Órganos de la Administración Pública y que se encuentre contenida en cualquier medio o soporte electrónico, informático o de cualquier otro derivado de innovaciones tecnológicas, se denominará genéricamente documento electrónico.

”Los documentos electrónicos deberán ser organizados, conservados y custodiados de acuerdo a lo establecido en la ley de la materia.”

3. La SEMOVI contó con el Procedimiento a Solicitud de Servicio Técnico en su manual administrativo núm. MA-29/261118-D-SEMOVI-24/110817; sin embargo, no acreditó haber contado con planes de mantenimiento preventivo y correctivo o un documento de acciones específicas para realizar el mantenimiento a la infraestructura tecnológica con el fin de asegurar disponibilidad, fiabilidad y vida útil del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la presente observación prevalece.

Por carecer de plan de mantenimiento preventivo y correctivo para la infraestructura de TIC, la SEMOVI incumplió el artículo 13, norma 11 “Continuidad de las operaciones”,

objetivo, primer párrafo, de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal vigentes en 2019, que señala:

“Artículo 13. Para los efectos de los presentes acuerdos, las Normas Generales para la Seguridad de la Información, son las siguientes [...]

”11 Continuidad de las operaciones.

”Objetivo

”Minimizar los efectos de las posibles interrupciones de las actividades normales de la institución (sean éstas resultado de desastres naturales, accidentes, fallas en el equipamiento, acciones deliberadas u otros hechos) y proteger los procesos críticos mediante una combinación de controles preventivos y acciones de recuperación.”

4. Respecto a la seguridad y protección para salvaguardar los equipos en las instalaciones y controlar su acceso físico, se observó lo siguiente:
 - a) La SEMOVI no tuvo evidencia de controles ante exposiciones ambientales y accidentes en las instalaciones en donde se aloja el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la presente observación prevalece.

Por no tener controles implementados para proteger las instalaciones donde se aloja el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial contra exposiciones ambientales y accidentes, la SEMOVI incumplió el artículo 13, norma 6 “Seguridad física y del entorno”, apartado 6.1 “Áreas seguras”, subapartado 6.1.1 “Protección contra amenazas internas y externas”, de las Normas Generales que deberán Observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal, vigentes en 2019, que señala:

“Artículo 13. Para los efectos de los presentes acuerdos, las Normas Generales para la Seguridad de la Información, son las siguientes. [...]

”6. Seguridad física y del entorno [...]

”6.1 Áreas seguras [...]

“6.1.1 Protección contra amenazas internas y externas.

”La Institución debe protegerse contra desastres tales como fuego, inundaciones, explosiones, incluyendo eventos naturales, así como los originados por personas de forma intencional o no intencional. Los controles físicos deben ser evaluados, diseñados, implementados y monitoreados para asegurar que éstos sean efectivos y suficientes.”

- b) La SEMOVI no contó con evidencia de cerraduras mecánicas en puertas, cerraduras electrónicas o biométricas como controles de acceso físico en las instalaciones donde se aloja el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la SEMOVI no presentó información y documentación adicionales a las proporcionadas durante la auditoría, por lo que la presente observación prevalece.

Por carecer de controles de acceso físico a las instalaciones donde se aloja el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, la SEMOVI incumplió el artículo 13, norma 6, “Seguridad física y del entorno”, apartado 6.1 “Áreas seguras”, subapartado 6.1.2 “Perímetro de seguridad físico”, de las Normas Generales que deberán observarse en materia de Seguridad de la Información en la Administración Pública del Distrito Federal, vigente en 2019, que señala:

“Artículo 13. Para los efectos de los presentes acuerdos, las Normas Generales para la Seguridad de la Información, son las siguientes. [...]

"6. Seguridad física y del entorno [...]

"6.1 Áreas seguras [...]

"6.1.2 Perímetro de seguridad físico.

"El perímetro de seguridad debe estar delimitado por una barrera física, como por ejemplo una pared, una puerta de acceso controlada por dispositivos de autenticación, circuito cerrado de TV, un escritorio u oficina de recepción, los cuales deben ser usados para proteger las instalaciones de procesamiento de información."

Se concluye que la SEMOVI careció de un plan de recuperación de desastres, con controles para generar respaldos de información, así como de un plan de mantenimiento preventivo y correctivo a la infraestructura de TIC; y no acreditó evidencia de los controles implementados para proteger las instalaciones en donde se aloja el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial contra exposiciones ambientales y accidentes; y no tuvo con controles de acceso físico a las instalaciones.

Recomendación

ASCM-20-19-10-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que se disponga de un plan de continuidad del servicio y de recuperación de desastres que considere el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, en cumplimiento de la normatividad aplicable.

Recomendación

ASCM-20-19-11-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión que aseguren la gestión de los respaldos de información del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, en cumplimiento de la Ley de Gobierno Electrónico del Distrito Federal.

Recomendación

ASCM-20-19-12-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que se disponga de un plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura tecnológica, en cumplimiento de la normatividad aplicable.

Recomendación

ASCM-20-19-13-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurar la protección de las instalaciones donde se aloja la infraestructura tecnológica del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial contra exposiciones ambientales y accidentes, en cumplimiento de la normatividad aplicable.

Recomendación

ASCM-20-19-14-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para asegurarse de que se disponga de controles de acceso físico a las instalaciones donde se aloja el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, en cumplimiento de la normatividad aplicable.

Desarrollo y Adquisición de TIC

6. Resultado

Con el objetivo de evaluar los controles implementados para el desarrollo y adquisición de TIC relacionados con el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, alineados a las mejores prácticas de TIC y con la solicitud de dictámenes técnicos para realizar adquisiciones o arrendamientos y celebrar contratos, la ASCM aplicó cuestionarios y solicitudes de información. Al respecto, del análisis a la información y documentación proporcionadas por la Dirección de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información en la SEMOVI con el oficio núm. SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0485/2020 del 20 de octubre de 2020, se determinó lo siguiente:

1. La SEMOVI tuvo su manual administrativo núm. MA-29/261118-D-SEMOVI-24/110817 con procedimientos que controlan el desarrollo de TIC; sin embargo, no acreditó contar con procedimientos de desarrollo y adquisición de TIC relacionados con el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial alineados con la “Circular ADIP 2019, también denominada ‘Criterios para la Dictaminación de Adquisiciones y Uso de Recursos Públicos relativos a las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones de la Ciudad de México’”, cuyo objetivo es “establecer los procedimientos para la dictaminación de adquisiciones, arrendamientos y prestaciones de servicios en materia de tecnologías de la información y comunicaciones de la Administración Pública de la Ciudad de México”.

En la confronta, realizada por escrito con fecha 9 de diciembre de 2020, la Dirección de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información, en representación del titular de la SEMOVI, entregó el oficio núm. SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0576/2020 del 8 de diciembre de 2020, en el cual informó que “debido a que el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial se encontró en proceso de planeación durante 2019, no se contó con procedimientos de desarrollo y adquisición de TIC relacionados con el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial”.

Al analizar la documentación presentada en la confronta, se determinó que la SEMOVI careció de controles para el desarrollo y adquisición de TIC relacionados con el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial alineadas con la Circular ADIP 2019, por lo que la observación prevalece.

Por no tener controles para el desarrollo y adquisición de TIC relacionados con el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial alineadas con la Circular ADIP 2019, la SEMOVI incumplió el “Apartado Primero: Del Objetivo de la Circular”, numeral 1.4, de la “Circular ADIP 2019, también denominada ‘Criterios para la Dictaminación de Adquisiciones y Uso de Recursos Públicos relativos a las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones de la Ciudad de México’”, publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* núm. 56 Bis el 22 de marzo de 2019, y su modificación publicada en el mismo medio con el núm. 176 el 11 de septiembre de 2019, vigente en 2019, que dispone:

“1.4 Para poder adquirir, arrendar y contratar la prestación de servicios en materia de tecnologías de la información y comunicaciones, los Entes Públicos deberán contar con la Autorización o el Dictamen Favorable respectivo, conforme a lo siguiente:

”I. Autorización, cuando la adquisición se apegue a los estándares técnicos que determine la ADIP; y

”II. Dictamen, cuando los Proyectos no se ajusten o no se encuentren previstos en los estándares técnicos que determine la ADIP, en cuyo caso los Entes Públicos deberán obtener previo al inicio del procedimiento, una opinión favorable de la ADIP.”

La SEMOVI también incumplió la función principal 1 de la Dirección de Sistemas de la SEMOVI del manual administrativo núm. MA-29/261118-D-SEMOVI-24/110817, vigente en 2019, que establece:

“Función principal 1:

”Dirigir con eficiencia y efectividad las acciones para obtener los sistemas basados en Tecnologías de la Información y Comunicación requeridos por las diferentes áreas de la Dependencia.”

2. La SEMOVI informó que el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial es operado de forma manual por medio de solicitudes de información a los diferentes organismos y entes que generan información en materia de hechos de tránsito e infracciones mediante oficios, y está conformado por bases de datos en hojas de cálculo editables proporcionadas por los organismos y entes por medios electrónicos como CD o correo electrónico, por lo que no fue necesario realizar solicitudes de dictámenes técnicos relacionados con el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial.

Adicionalmente, mediante el oficio núm. SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0542/2020 del 5 de noviembre de 2020, la SEMOVI informó lo siguiente:

“Debido a que la estructura de las bases de datos solicitadas a las diferentes instituciones y dependencias se encontraba en proceso de definición aunado al análisis realizado para verificar que la información compartida por las dependencias correspondía con las

variables solicitadas por la SEMOVI para construir una base de datos única y homologada sobre hechos de tránsito ocurridos en la Ciudad de México no se realizó durante 2019 un dictamen técnico a la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP) que detallara la necesidad tecnológica para el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial [...] No obstante [...] se solicitó el apoyo de la ADIP para sistematizar y fortalecer el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial sin que a la fecha se haya dado la respuesta correspondiente.”

Se concluye que la SEMOVI careció de controles para el desarrollo y adquisición de TIC relacionados con el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial alineados con la Circular ADIP 2019; y no solicitó dictámenes técnicos debido a que consideró no necesario realizarlos.

Recomendación

ASCM-20-19-15-SEMOVI

Es necesario que la Secretaría de Movilidad, por medio de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, establezca mecanismos de control y supervisión para regular las actividades de desarrollo y adquisición de las Tecnologías de la Información y Comunicaciones relacionadas con el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, que delimiten las responsabilidades de los servidores públicos que las ejecutan, en cumplimiento de los Criterios para la Dictaminación de Adquisiciones y Uso de Recursos Públicos relativos a las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones de la Ciudad de México.

RESUMEN DE OBSERVACIONES Y ACCIONES

Se determinaron 6 resultados, los cuales generaron 20 observaciones, las cuales corresponden a 15 recomendaciones.

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

JUSTIFICACIONES Y ACLARACIONES

La documentación proporcionada a esta entidad de fiscalización superior de la Ciudad de México por el sujeto fiscalizado en la confronta por escrito 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. SM/SPPR/DGSVSMUS/DSVSI/0576/2020 del 8 de diciembre de 2020, 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 proporcionadas por el sujeto fiscalizado, se advierte que los resultados núms. 1, 2, 4, 5 y 6 se consideran no desvirtuados.

DICTAMEN

La auditoría se realizó con base en las guías de auditoría, manuales, reglas y lineamientos de la Auditoría Superior de la Ciudad de México; las Normas Profesionales del Sistema de Fiscalización; las Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores, emitidas por la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores; y demás disposiciones de orden e interés públicos aplicables a la práctica de la auditoría.

Este dictamen se emite el 14 de enero de 2021, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría, la cual se practicó sobre la información proporcionada por el sujeto fiscalizado, que es responsable de su veracidad. Con base en los resultados obtenidos en la auditoría, cuyo objetivo fue “verificar que el Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial de la SEMOVI, así como la infraestructura tecnológica (*hardware*, *software* y redes de datos) que le da soporte y demás sistemas relacionados, operen de manera efectiva, eficaz y eficiente; y que éstos correspondan a los objetivos para los que fueron adquiridos, de acuerdo con la normatividad de TIC aplicable, y derivados del ejercicio de las funciones y atribuciones

de la dependencia”, y específicamente respecto de la muestra revisada que se establece en el apartado relativo al alcance y determinación de la muestra, se concluye que, en términos generales, el sujeto fiscalizado cumplió parcialmente las disposiciones legales y normativas aplicables en la materia.

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:

Persona servidora pública	Cargo
Mtra. María Guadalupe Xolalpa García	Directora General
L.A.I. Elvia Valencia Villa	Subdirectora de Área y Encargada del Despacho de la Dirección de Auditoría “B”
Mtro. Jesús López Juárez	Subdirector de Auditoría
Mtro. Daniel Jesús Zepeda Madrigal	Auditor Fiscalizador “C”
Lic. Ramsés Gutiérrez Zepeda	Auditor Fiscalizador “C”