

---

**Secretaría de Comunicaciones y Transportes**  
**Regulación y Supervisión del Autotransporte Federal**

Auditoría de Desempeño: 12-0-09100-07-0237

DE-025

***Criterios de Selección***

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

***Objetivo***

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

***Alcance***

La auditoría comprendió la revisión de la eficacia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el cumplimiento del objetivo de regular y supervisar la prestación del servicio de autotransporte federal, mediante la evaluación del logro de las metas establecidas para la expedición de regulación necesaria de dicho servicio, y de la contribución de la regulación y supervisión del autotransporte federal en la disminución de accidentes en 2012; así como de la eficiencia con la que realizó las actividades de supervisión a los permisionarios del autotransporte federal, por medio de las verificaciones dirigidas a peso y dimensiones, y físico – mecánicas de los vehículos que prestan el servicio de autotransporte federal de carga, de pasaje y de turismo; de las acciones para asegurarse de que dichos permisionarios cumplieran con la contratación de seguros para sus vehículos, y de las que se llevaron a cabo para la imposición de sanciones cuando detectó irregularidades en la prestación de ese servicio.

***Antecedentes***

De acuerdo con el estudio “Retos y Perspectivas del Transporte en México”<sup>1/</sup>, el desarrollo de los transportes está íntimamente vinculado con la evolución del país y la economía en general. La necesidad de movilizar a personas y mercancías ha impulsado el crecimiento del subsector transportes.

En el estudio se señala que durante dicha evolución, el tipo de transporte terrestre que más creció fue el de carretera, aprovechando el debilitamiento que sufrió el ferrocarril debido, principalmente, a que ese tipo de transporte se mantuvo estático por casi 40 años. El mayor desarrollo de la infraestructura carretera y la rápida expansión de la flota vehicular,

---

<sup>1/</sup> Instituto Nacional de Administración Pública, A. C., Revista de Administración Pública No. 79, Sector Comunicaciones y Transportes. Retos y Perspectivas del Transporte en México, Gustavo Patiño Guerrero.

contribuyeron a un mejor aprovechamiento de las ventajas del autotransporte, lo que favoreció su participación en la economía nacional.

El autotransporte federal es relevante en el desarrollo económico y social del país, ya que atiende a todos los sectores productivos y comerciales, y ocupa un lugar preponderante en el movimiento de personas y en el intercambio de bienes y mercancías. Su flexibilidad operativa y su amplia cobertura lo han conducido a participar con más de la tercera parte del pasaje y carga nacionales que se transportan por vía terrestre.

En 1940 se promulgó la Ley de Vías Generales de Comunicación, mediante la cual se encomendó a la entonces Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la inspección y vigilancia, el otorgamiento y revocación de permisos, y en general la aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia, clasificaciones y todos los documentos relacionados con la explotación de los medios de transporte que operaban en las vías generales de comunicaciones, entre los que se encontraba el autotransporte federal.

Con la derogada Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, se creó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que asumió las atribuciones relacionadas con fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes, los servicios de autotransportes y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación, entre otras. Las funciones específicas del autotransporte federal fueron asignadas a la Dirección General de Tránsito Federal, y 9 años más tarde dicha área cambió su denominación por la de Dirección General de Autotransporte Federal.

Con la abrogación de la Ley sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados, vigente hasta 1993, y la derogación de diversos artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se expidió la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en la que se establecieron todas las atribuciones relacionadas con el autotransporte federal que contenía la Ley de Vías Generales de Comunicación. Un año después (1994), fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. En ambos instrumentos legales se otorgaron a la SCT las atribuciones para:

- Proponer e instrumentar las políticas y programas para el desarrollo del autotransporte federal.
- Otorgar permisos para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo, supervisar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación.
- Supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los permisos de autotransporte federal, y proponer, en su caso, su modificación, terminación, requisa o revocación.
- Realizar visitas de inspección a los prestadores del servicio del autotransporte federal, a fin de comprobar que opere en los términos y condiciones autorizados.
- Apercibir a los infractores, así como imponer, graduar, y en su caso, reducir y cancelar las sanciones aplicables por infracciones en materia de autotransporte federal.

En el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2007-2012, se menciona que el autotransporte federal de carga y pasajeros es la columna vertebral del sistema mexicano de transporte y una actividad fundamental para la economía nacional.

En el PSCT 2007-2012 se destaca que la problemática de ese tipo de transporte está referida a los aspectos siguientes:

- Necesidad de reforzar la supervisión y actualizar los ordenamientos jurídicos.
- Irregularidad en la prestación de servicios, con la consecuente competencia desleal.
- Elevado índice de accidentes por factores psicofísicos de conductores y físico-mecánicas de vehículos.
- Flota vehicular poco competitiva.
- Insuficientes fuentes de financiamiento e incentivos fiscales.
- Atomización excesiva de los prestadores de servicios.
- Exceso de peso y de dimensiones de las unidades.
- Terminales de pasajeros insuficientes y de baja calidad.
- Incipiente apertura internacional del autotransporte.
- Necesidad de implementar medidas para la reducción de emisiones contaminantes.

En el documento denominado “Estadística básica del autotransporte federal 2012” publicado por la SCT, se indica que el autotransporte federal participa con el 4.9% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional y contribuye con más del 78.0% del PIB del subsector transportes, además de que genera alrededor de los 2.0 millones de empleos directos.

En el mismo documento se indica que por medio del autotransporte federal se mueve el 82.0% de la carga terrestre y el 56.0% de la carga nacional, y en cuanto a pasajeros moviliza el 97.0% del total nacional.

En el PSCT 2007-2012 se plantearon dos objetivos referentes a la regulación y supervisión que realiza la SCT al autotransporte federal: reforzar las medidas de seguridad a fin de garantizar la integridad de los usuarios de las vías generales de comunicación, y mantener actualizado el marco jurídico y regulatorio para brindar certidumbre a los prestadores de servicios del autotransporte federal, y a los usuarios.

En la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal se establece que los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal son de pasajeros, de carga y de turismo, los que deberán cumplir con las especificaciones normativas sobre las condiciones físicas-

mecánicas<sup>2/</sup>, peso y dimensiones<sup>3/</sup>, y otras especificaciones, en los términos que establezcan los reglamentos y las normas oficiales mexicanas, y con base en dichas especificaciones deberán cumplir con las verificaciones que lleve a cabo la SCT.

En 2012, los vehículos registrados por la SCT que prestaron el servicio de autotransporte federal ascendieron a 807,808 unidades a nivel nacional, que se integran por 715,683 unidades de transporte de carga, 50,312 de transporte de pasajeros y 41,813 de transporte turístico, y contó con 170,341 permisos vigentes.

## **Resultados**

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

Con el análisis del “Informe Anual del Estado que Guarda el Sistema de Control Interno Institucional de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes”, de la “Evaluación del Órgano Interno de Control al Informe Anual del Estado que Guarda el Sistema de Control Interno Institucional de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes”, y con la información y documentación que soportan las respuestas proporcionadas con motivo de la aplicación del Cuestionario de Control Interno, se constató que el diseño del sistema de control interno de la SCT proporciona una seguridad razonable para el logro de los objetivos y metas institucionales en materia de autotransporte federal.

Sin embargo, mediante la revisión, se constató que el Manual de Organización de la DGAF no estaba actualizado conforme a la estructura orgánica autorizada para 2012; y que careció de una definición clara de responsabilidades, de una desagregación y delegación de funciones entre los actores que intervienen al interior de la SCT respecto a las actividades de supervisión del autotransporte federal, por lo tanto no demostró contar con una unidad de mando ni con una línea clara de dirección que controle las actividades que realizan las subdirecciones de transporte y los departamentos de Autotransporte Federal adscritos a los Centros SCT que operan en el país, debido a que la Dirección General de los Centros SCT, la Subsecretaría de Transportes, y la DGAF, cuentan con facultades para dictarles directrices, lo que representa un riesgo en el cumplimiento de los objetivos relacionados con el autotransporte federal. Dichas instrucciones pueden ser contradictorias, y con ello confundir a los operadores sobre la prioridad en la realización de las actividades encomendadas.

En el transcurso de la auditoría y con motivo de la intervención de la ASF, la SCT proporcionó información de las acciones siguientes:

Respecto del manual de organización, con el oficio núm. 4.2. 595/2013 del 7 de junio de 2013, la DGAF informó a la Dirección General de Programación Organización y Presupuesto (DGPOP) de esa dependencia, que había efectuado la actualización a su Manual de

---

<sup>2/</sup> Físico - mecánicas. En la verificación se identificará la presencia de materiales y residuos peligrosos, comprobará el documento de embarque de la carga, las bitácoras de servicio y la inspección ocular, respecto a la presencia de carteles y etiquetas de identificación, y se verificará el funcionamiento y condiciones físicas y mecánicas. Además, en vehículos de pasajeros, se verifica el área del conductor y de pasajeros; la evaluación de la verificación se anota en un formato establecido para cada tipo de transporte.

<sup>3/</sup> Peso y dimensiones. Se verifican las especificaciones de peso máximo por eje; el peso bruto vehicular máximo autorizado para cada tipo de vehículo; el peso de la carga; que se cuente con dictamen de condiciones físico mecánicas y de baja emisión de contaminantes; se utilizarán sistemas de medición, manuales o electrónicos; la evaluación de la verificación se anota en un formato establecido para cada tipo de transporte.

Organización para que fuera congruente con la estructura organizacional vigente en ese año. En respuesta, con el oficio núm. 5.1. 1442 del 15 de julio de ese año, la DGPOP remitió la revisión y las modificaciones propuestas al documento. A la fecha el Manual de Organización de la DGAF continúa en proceso de actualización, debido a que se encuentra en trámite de modificación el Reglamento Interior de la SCT, y dicho manual está supeditado a la autorización de éste último.

En cuanto a la falta de definición clara de responsabilidades en las actividades de supervisión del autotransporte federal, la SCT con el oficio núm. 4.2.2.-05/2014 del 9 de enero de 2014, proporcionó información respecto de las comunicaciones internas por medio de correos electrónicos entre la DGAF y la Coordinación Jurídica de la Subsecretaría de Transportes de esa secretaría del 22, 30 de abril y 15 de octubre de 2013, así como del 8 de enero de 2014, en las que se remitieron las propuestas de modificaciones al Reglamento Interior de la SCT, entre las cuales, en el artículo 2, fracción XVII, se señaló que para el despacho de los asuntos que le competen a la secretaría contará, entre otras unidades, con la DGAF, y en la fracción XVII.8 de ese mismo artículo, se propuso la creación de Unidades Regionales de Autotransporte Federal, mismas que dependen directamente de esa dirección general, con la finalidad de ejercer sus atribuciones en las entidades federativas.

De lo anterior, se desprende que la DGAF ha realizado las gestiones necesarias para que se actualice su manual de organización, y para que con la modificación al Reglamento Interior de la SCT, se cuente con una línea clara de dirección que controle las actividades de supervisión en la prestación del servicio de autotransporte federal, con lo que se solventa la observación.

## 2. Matriz de Indicadores para Resultados

El diseño de la MIR del programa presupuestario G006 “Centro de Pesaje y Dimensiones”, relativa a la supervisión del autotransporte federal, no es adecuado, ya que la lógica vertical de la MIR no permite identificar la causa-efecto entre sus objetivos.

Los objetivos de nivel fin, propósito, componente y actividad de la MIR no se vinculan con el objetivo estratégico del PND 2007-2012, ya que se enfocan a actividades relativas a incrementar los niveles de seguridad de la infraestructura y los servicios del subsector mediante la verificación del cumplimiento de la normativa aplicable por parte de los prestadores del servicio de autotransporte federal, mientras que el del PND 2007-2012 contiene aspectos relativos a ampliar la cobertura y mejorar la calidad de la infraestructura complementaria del servicio de autotransporte.

Asimismo, no se tuvo evidencia de la MIR para el programa presupuestario G002 “Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo”, aun cuando el Manual de Programación y Presupuesto para el Ejercicio Fiscal 2012 emitido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público obligaba a los ejecutores de gasto de los programas de la modalidad “G” a formular la MIR.

### 12-0-09100-07-0237-07-001 **Recomendación al Desempeño**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realice los análisis necesarios en la vinculación de los objetivos de fin, propósito, componente y actividad de la Matriz de Indicadores para Resultados de sus programas presupuestarios, con los establecidos en los programas nacionales de mediano plazos.

### 12-0-09100-07-0237-07-002 **Recomendación al Desempeño**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elabore sin excepción, la Matriz de Indicadores para Resultados de los programas presupuestarios que la requieran de acuerdo con la normativa vigente para el ejercicio fiscal que corresponda.

#### **3. Regulación del servicio de autotransporte federal**

Se constató que en 2012 la SCT contó con 53 Normas Oficiales Mexicanas (NOM) para regular el servicio de autotransporte federal. En ese año incluyó para su análisis, discusión y consulta 13 temas de NOM en el Programa Nacional de Normalización 2012 (1 tema nuevo para modificar la NOM; 9 temas reprogramados para ponerse a consulta pública y 3 temas programados a cancelarse), orientados a atender y resolver cuestiones técnicas y de operación del servicio de autotransporte federal.

Se constató que en 2012, la SCT publicó 3 de las 6 NOM programadas para su publicación definitiva en el Diario oficial de la Federación, lo que representó el 50.0% de la meta prevista para ese año.

La observación se solventa, ya que durante la revisión de la información proporcionada por la SCT en la etapa de prefronta, se constató que las 3 NOM pendientes de expedir en 2012, fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación del 20, 21, y 22 de marzo de 2013.

#### **4. Accidentes en el servicio de autotransporte federal**

Para 2012, la SCT careció de la información y documentación necesaria para acreditar el cumplimiento del estándar respecto a no rebasar el 20.7% de accidentes de vehículos de autotransporte federal en carreteras federales del total de accidentes ocurridos, lo anterior limitó conocer cómo las acciones de supervisión al autotransporte federal contribuyeron al incremento de los niveles de seguridad de la infraestructura y los servicios del subsector mediante el cumplimiento de la normativa en materia de transporte.

En el transcurso de la auditoría y con motivo de la intervención de la ASF, la SCT proporcionó el “Convenio de Colaboración con la Secretaría de Gobernación (Comisionado Nacional de Seguridad, Comisionado General de la Policía Federal y Comisionado del Servicio de Protección Federal)” suscrito el 15 de noviembre de 2013, con el objeto de establecer las bases de colaboración interinstitucional para instrumentar las acciones de vigilancia y seguridad para el cumplimiento de la normativa contenida en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y los diversos Reglamentos que se derivan de la misma. En el convenio referido se señaló que las partes involucradas compartirían la información que generan en el ámbito de sus atribuciones, con lo que se solventa la observación.

#### **5. Supervisar el servicio de autotransporte federal**

En respuesta al requerimiento de información formulado por la ASF, la SCT informó que en 2012 realizó 318,876 verificaciones, 257,075 (80.6%) dirigidas a peso y dimensiones, y 61,801 (19.4) a físico – mecánicas, de las cuales únicamente se tuvo constancia de 51,990 verificaciones en el primer caso, y de 37,159, en el segundo, sin poder constatar en sus reportes, un total de 229,727 verificaciones informadas como realizadas.

Lo anterior, limitó conocer si la SCT cumplió en ese año con las metas establecidas de 197,689 verificaciones de peso y dimensiones y de 16,288 verificaciones físico – mecánicas.

#### 12-0-09100-07-0237-07-003 **Recomendación al Desempeño**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes analice las causas por las que sus áreas administrativas que realizan verificaciones no cuentan con información confiable sobre el desarrollo de dichas actividades, y que implemente sistemas de información que permitan conocer el cumplimiento de las metas que se programen.

#### **6. Supervisión de la operación de los departamentos de Autotransporte Federal adscritos a los Centros SCT**

En 2012, la SCT realizó 2 revisiones a los departamentos de Autotransporte Federal adscritos a los Centros SCT de Aguascalientes y Sinaloa, de las 6 revisiones establecidas como meta, por lo que alcanzó el 33.3% de la misma.

En las dos revisiones practicadas a los departamentos de Autotransporte Federal de los Centros SCT de Aguascalientes y de Sinaloa, se constató que si bien existió una coordinación entre dichos centros con la DGAF para evaluar la operación de los servicios de autotransporte federal, y en la definición de los lineamientos y programas materia de autotransporte federal, como lo establece el Reglamento Interior de la SCT, en el caso del Centro SCT de Aguascalientes se comunicaron hallazgos a autoridades al interior de la secretaría que no coincidieron con las irregularidades determinadas en la supervisión realizada, adicionalmente no se acreditó el seguimiento realizado a las mismas, y respecto a la supervisión realizada al Centro SCT Sinaloa, la entidad fiscalizada comunicó que no cuenta con información relativa a la comunicación de los hallazgos detectados en la supervisión, ni del seguimiento realizado a las irregularidades determinadas.

En el transcurso de la auditoría y con motivo de la intervención de la ASF, la SCT proporcionó el “Avance en la implementación y ejecución del programa de trabajo del sector autotransporte federal 2014” en el que se reprogramaron las 4 supervisiones normativas a los Centros SCT pendientes de realizar en 2012, a realizarse una por cada trimestre del año. Asimismo, proporcionó cuatro oficios del 9 de diciembre de 2013, en los que presentó denuncia de hechos ante el Órgano Interno de Control en la SCT y ante la Procuraduría General de la República por las probables irregularidades detectadas en el Centro SCT de Aguascalientes y de Sinaloa, con lo que la observación se solventa.

#### **7. Aseguramiento de la SCT respecto a que los vehículos que prestaron el servicio de autotransporte federal contaron con seguros vigentes.**

Para 2012, la DGAF contó con los registros de pólizas de seguros vigentes de 320,821 vehículos que prestaron el servicio de autotransporte federal, de los cuales 248,253 correspondieron a vehículos de carga, 26,033 a vehículos de pasajeros, y 46,535 a vehículos de turismo.

El total de los registros con los que contó la entidad fiscalizada, representaron el 39.7% de los 807,808 vehículos de autotransporte federal con permiso vigente en 2012; por lo que se refiere al 60.3% restante (486,787 vehículos), la dependencia no acreditó con evidencia que estuvieran asegurados, y con ello del cumplimiento de dicha obligación.

En el transcurso de la auditoría y con motivo de la intervención de la ASF, la SCT proporcionó la distribución de las unidades vehiculares del autotransporte, en donde se señala que 380,342 (47.0%) corresponden a unidades motrices de carga, y 483 (0.1%) a grúas industriales, mismas que están sujetas a contar con póliza de seguro; otras 334,858 (41.5%) están registradas como unidades de arrastre y no están sujetas a este requisito. Asimismo, se reportaron 50,312 (6.2%) unidades motrices de transporte de pasajeros, y 41,813 (5.2%) unidades de turismo, ambas con opción de contar con un seguro o un fondo de garantía, además se proporcionaron las pólizas de seguros que amparan flotillas de unidades y otras pólizas que cuentan con sistema autoadministrable, las cuales tienen la opción de dar de alta o de baja las unidades a conveniencia del asegurado, con lo que se solventa lo observado.

#### **8. Sanciones impuestas a los prestadores del servicio de autotransporte federal**

La DGAF derivado de las verificaciones practicadas en 2012 a permisionarios que prestaron el servicio de autotransporte federal (en el Distrito Federal), impuso 2,187 sanciones por 25,985.8 miles de pesos (4,355.2 miles de pesos se encontraban pagadas y 21,630.6 miles de pesos sin pagar). En cuanto a los centros SCT, se constató que reportaron que impusieron 7,766 sanciones, por 54,302.0 miles de pesos (51,255.5 miles de pesos se encontraban pagadas por los infractores, y 3,046.5 miles de pesos sin pagar).

Con la información reportada, no se identificó la correspondiente a las sanciones impuestas por 5 Centros SCT; en el caso de un Centro SCT, no se acreditó el total de sanciones impuestas; de 11 Centros SCT no se identificó el monto de las sanciones pagadas, y en 21 Centros SCT el monto de las sanciones pendientes de pago.

#### **12-0-09100-07-0237-07-004 Recomendación al Desempeño**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca los mecanismos de control para que sus áreas administrativas cuenten con información confiable de las sanciones impuestas por las irregularidades detectadas en la prestación del servicio de autotransporte federal, e implemente mecanismos de información al interior de la entidad para que se cuenten con elementos que permitan conocer de manera puntual la cantidad y monto de las sanciones impuestas en el ejercicio fiscal que corresponda.

#### ***Consecuencias Sociales***

La deficiencia de la acción gubernamental en la función de la rectoría del autotransporte federal, se encuentra relacionada con la desactualización del marco jurídico y la falta de claridad para los actores que intervienen en la supervisión del autotransporte federal, lo cual limita que las acciones de regulación y supervisión que efectúa la SCT a ese tipo de transporte, se realicen de manera adecuada, lo que impide conocer con precisión el impacto que dichas acciones tienen en la prevención de los accidentes ocurridos en las carreteras federales, y en el cumplimiento del objetivo de garantizar la integridad de los usuarios de las vías generales de comunicación.

#### ***Resumen de Observaciones y Acciones***

Se determinó(aron) 8 observación(es), de la(s) cual(es) 5 fue(ron) solventada(s) por la entidad fiscalizada antes de la integración de este informe. La(s) 3 restante(s) generó(aron): 4 Recomendación(es) al Desempeño.

**Dictamen: negativo**

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

La Auditoría Superior de la Federación considera que, en términos generales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no cumplió con los objetivos y metas de regulación y supervisión del autotransporte federal, así como de la operación de las actividades de verificación e inspección de los permisionarios que prestaron el servicio, y no acreditó el estado que guardan dichas actividades, como se precisa en los resultados que se presentan en el apartado correspondiente de este informe y que se refieren principalmente a:

El manual de organización de la DGAF se encontró desactualizado, y se determinó falta de claridad en la definición de responsabilidades, y en la desagregación y delegación de funciones entre los actores que intervienen en las actividades de supervisión del autotransporte federal a nivel central y con los Departamentos de Autotransporte Federal adscritos a los Centros SCT; careció de información que permitiera conocer si se alcanzó el estándar de no rebasar el 20.7% de accidentes de vehículos de autotransporte federal en carreteras federales del total de accidentes ocurridos en las mismas; no contó con información confiable sobre las verificaciones realizadas, las multas impuestas a permisionarios del autotransporte federal, y sobre la acreditación de la obligación de contar con pólizas de seguros; en las supervisiones realizadas a los Centros SCT no comunicaron los hallazgos determinados; en la imposición de sanciones por incumplimientos a la normativa por parte de permisionarios del autotransporte federal no contó con información confiable que permitiera identificar el total de sanciones, el monto y el estado de las mismas, y la MIR del programa presupuestario G006 "Centro de Pesaje y Dimensiones", relativa a la supervisión del autotransporte federal, no permite identificar la causa-efecto entre sus objetivos, y no elaboró la correspondiente al programa presupuestario G002 "Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo".

**Apéndices***Procedimientos de Auditoría Aplicados*

1. Revisar el diseño del sistema de control interno en las operaciones de la SCT, respecto a las actividades de regulación y supervisión del autotransporte federal.
2. Verificar que la SCT elaboró su Matriz de Indicadores de Resultados (MIR) para los programas presupuestarios G002 "Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo", y G006 "Centro de Pesaje y Dimensiones", y que su construcción permite medir el cumplimiento de los objetivos en la prestación del servicio de autotransporte federal.
3. Verificar que la SCT emitió la regulación necesaria para la prestación del servicio de autotransporte federal, a fin de brindar certidumbre a los prestadores de servicios del autotransporte federal y a los usuarios.

4. Verificar que con las actividades de regulación y supervisión del autotransporte federal disminuyeron los accidentes en su operación, y con ello la SCT cumplió con el objetivo de garantizar la integridad de los usuarios en las vías generales de comunicación.
5. Verificar que la SCT supervisó la prestación del servicio de autotransporte federal para contribuir en el cumplimiento del objetivo de incrementar los niveles de seguridad de la infraestructura y los servicios del subsector mediante el cumplimiento de la normativa en materia de transporte.
6. Comprobar que la SCT supervisó la aplicación del marco normativo que regula el autotransporte por parte de los departamentos de Autotransporte Federal de los Centros SCT ubicados en las entidades federativas, a fin de asegurar el cumplimiento y observancia de los procesos, procedimientos, y disposiciones administrativas por parte de dichos departamentos.
7. Comprobar que la SCT se aseguró que los vehículos registrados para prestar el servicio de autotransporte federal en 2012, contaron con sus pólizas de seguros vigentes, para cubrir los daños a terceros en sus bienes y personas por accidentes causados por su actividad.
8. Verificar que la SCT impuso las sanciones correspondientes cuando detectó infracciones a la normativa que regula el servicio de autotransporte federal.

#### *Áreas Revisadas*

La Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

#### *Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas*

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

1. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: Artículo 45 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.
2. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Primera norma general de control interno del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones en Materia de Control Interno y se expide el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno.

Numeral 5 del apartado "Matriz de Indicadores para Resultados", del Anexo Único "Criterios Actualización y Mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados" del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2012.

Numeral 33 del Manual de Programación y Presupuesto para el Ejercicio Fiscal de 2012.

Programa de Trabajo 2012 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Artículo 22, fracciones III, XI y XLIX, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Artículos 5, fracción IV; 35; 39, 63 bis, 70 y 74, fracción II, y último párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Artículo 83 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

*Fundamento Jurídico de la ASF para Promover Acciones*

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

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

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

*Comentarios de la Entidad Fiscalizada*

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