

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Regulación y Supervisión del Transporte Ferroviario

Auditoría de Desempeño: 12-0-09100-07-0488

DE-026

Criterios de Selección

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

Objetivo

Fiscalizar el desempeño de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en lo relativo a la eficacia en el cumplimiento de los objetivos y metas en la regulación y supervisión del transporte ferroviario, y la eficiencia de su operación mediante las actividades de verificación e inspección de los concesionarios y asignatarios 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 transporte ferroviario, mediante la evaluación del logro de las metas establecidas para la expedición de regulación necesaria para la operación de dicho servicio, y de la contribución de la regulación y supervisión del transporte ferroviario en la disminución de accidentes en 2012; así como de la eficiencia con la que realizó las actividades de supervisión a los concesionarios y asignatarios del transporte ferroviario, por medio de verificaciones dirigidas a la infraestructura, a la operación, y a los equipos y talleres de los prestadores del servicio del transporte ferroviario; de las relativas para asegurarse de que dichos concesionarios y asignatarios cumplieran con los compromisos establecidos en la normativa y en los títulos de concesión y asignación en 2012; de las relacionadas con el cumplimiento de las inversiones comprometidas en los títulos de concesión y de asignación, y de las que se llevaron a cabo para la imposición de sanciones cuando detectó irregularidades en la prestación de ese servicio.

Antecedentes

El transporte ferroviario es un factor importante para el desarrollo económico del país ya que permite la integración regional y el comercio nacional e internacional. La diferencia principal con el transporte aéreo consiste en el valor y volumen de las mercancías que se trasladan.

La primera línea ferroviaria en el país fue “Ferrocarril Mexicano”, de capital inglés, corría de la Ciudad de México a Veracruz, vía Orizaba y con un ramal de Apizaco a Puebla, y fue inaugurada, en toda su extensión, en enero de 1873. Para finales de 1876, la longitud de esa línea férrea era de 680 kilómetros.

Durante el periodo 1876-1880 se promovió la construcción ferroviaria por medio de concesiones a los Gobiernos de los Estados y a particulares mexicanos, además de las administradas en forma directa por el Estado.

En 1908 se crearon los Ferrocarriles Nacionales de México con la fusión de las tres líneas de ferrocarriles existentes (el central, el nacional y el internacional), con un total de 11,117 kilómetros de vías férreas en territorio nacional.

En 1914 se decretó la incautación de los ferrocarriles nacionales, y durante ese año y hasta 1925 se construyeron 639 kilómetros de vías, y fueron levantados 239 kilómetros para rectificar algunos trazos y diseñar nuevas rutas.

En 1929 se constituye el Comité Reorganizador de los Ferrocarriles Nacionales y en ese tiempo se inicia la construcción del Ferrocarril Sub-Pacífico, que unió a Nogales, Hermosillo, Guaymas, Mazatlán, Tepic y Guadalajara, y avanzó en la línea que cubría los estados de Sonora, Sinaloa y Chihuahua.

De 1939 a 1951 la construcción de nuevas vías férreas a cargo de la federación fue de 1,026 kilómetros, y el gobierno adquirió, además, el Ferrocarril Mexicano, que pasó a ser una institución pública descentralizada.

En 1960 el Ferrocarril Mexicano se incorporó a los Nacionales de México, y cuatro años después existían en el país diez entidades administrativas diferentes en los ferrocarriles; la longitud de la red alcanzó en ese año los 23,619 kilómetros, de los cuales 16,589 pertenecían a los Nacionales de México.

En los años 80 la labor ferroviaria se aplicó fundamentalmente a la modernización de vías, de infraestructura, corrección de pendientes, y al diseño de nuevos trazos; la principal línea beneficiada en esos años fue la de México-Veracruz, vía Orizaba del antiguo Ferrocarril Mexicano.

Para 1995, se promulgó la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario que sentó las bases para la entrada del sector privado en este tipo de transporte. En esta Ley se determinó que una empresa extranjera no podía disponer de más del 49.0% de la compañía privatizada. Más tarde, la SCT redactó las normas básicas del proceso de apertura al capital privado y, a mediados de 1996, salió a concurso la primera línea.

Con objeto de hacer eficiente el sistema ferroviario y abarcar mayores poblaciones en el país, fue dividido en tres regiones: la noreste, la cual en junio de 1997 fue concesionada a las compañías Kansas City, Southern Industries y Transportación Ferroviaria Mexicana y que contaba con 3,960 kilómetros de vías; la de la línea del pacífico norte, concesionada a las compañías Grupo México y Union Pacific, con 6,200 kilómetros de vías, y la región del sureste, que fue concesionada al grupo mexicano Tribasa el cual, a su vez, la vendió a la compañía denominada Frisco, filial del grupo Carso, dicha vía contaba con 2,200 kilómetros.

De acuerdo con el estudio "Actuales Condiciones de Competencia y Complementariedad entre el Ferrocarril y el Autotransporte" publicado por la SCT y el Instituto Mexicano del Transporte, el ferrocarril mexicano ha tenido avances significativos en cuanto a carga se refiere; sin embargo, en pasajeros muestra un grave descenso, tras reconocerse que su vocación estriba en mover grandes volúmenes de carga a grandes distancias; sobre ese aspecto, el estudio señala que el transporte de pasajeros sería una herramienta

indispensable para el pasajero mexicano, dado que éste ofrece recorridos largos a bajos costos.

El transporte ferroviario de pasajeros mostró la tendencia decreciente al pasar de 5 millones en 1997 a 260 mil pasajeros transportados en 2006. Dicha situación tuvo su origen en la propia reestructuración del sistema ferroviario nacional que se orientó a restituir la importancia del ferrocarril como eje central del sistema de transporte terrestre de carga, además del deterioro de los niveles de calidad, puntualidad y eficiencia del servicio, así como los elevados subsidios que se requerían para la prestación del servicio.

Por ello, se optó por prestar el servicio de transporte de pasajeros en aquellas regiones donde no existían otros medios de transporte e impulsar los servicios de transporte de pasajeros turísticos y/o suburbanos.

A partir de 2007, se impulsaron proyectos para revitalizar el servicio ferroviario de pasajeros en zonas suburbanas, como el Sistema 1 del Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, que es un proyecto federal, licitado al grupo español Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF). Dicho proyecto tiene la finalidad de conformar un sistema de transporte moderno, electrificado y confinado, su beneficio principal es la reducción en el tiempo de recorrido de la zona metropolitana (ahorro total de 2:40 horas en viaje redondo), que va de Cuautitlán a Buenavista. Asimismo, con dicho proyecto se pretendía mejorar el tráfico, evitando congestiones vehiculares, que además redujera las emisiones contaminantes, con el objetivo de mejorar la calidad de vida en dicha zona metropolitana.

Para el periodo de 2007-2012, el Gobierno Federal planteó el objetivo en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) de explotar la red ferroviaria, de forma segura, eficiente y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio en beneficio de los usuarios; y en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT), el de fortalecer el marco jurídico y regulatorio del sistema ferroviario y su cumplimiento, así como la capacidad rectora y supervisora de la autoridad para dar certidumbre a los concesionarios y proteger a los usuarios.

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” y 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 regulación y supervisión del transporte ferroviario.

2. Matriz de Indicadores de Resultados

El diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) 2012 del Programa presupuestario G002 “Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo”, es adecuado, ya que muestra los indicadores para los cuatro niveles de objetivo de fin, propósito, componente y actividad. Se determinó que existe una lógica

vertical, ya que permite identificar la relación causa-efecto entre los objetivos de cada nivel y los indicadores. En la lógica horizontal, se constató que los indicadores son adecuados, presentan métodos de cálculo, unidad de medida, metas propuestas y la frecuencia de medición, y son consistentes con lo que se pretende medir, por lo que la MIR del Programa Presupuestario G002 contiene los elementos necesarios para medir la contribución del programa en el cumplimiento de los objetivos estratégicos establecidos en el PND 2007-2012 y en el PSCT 2007-2012.

3. Regulación del servicio de transporte ferroviario

Se constató que en 2012 la SCT incluyó para su análisis, discusión y consulta 12 temas de Normas Oficiales Mexicanas (NOM) en el Programa Nacional de Normalización 2012, (8 temas a ser iniciados y desarrollados como normas; 3 normas vigentes a ser modificadas; y un tema a cancelarse), orientados a atender y resolver cuestiones técnicas y de operación del servicio ferroviario y sus servicios auxiliares.

Con la revisión de las comunicaciones y correos electrónicos con los que se enviaron para ser revisadas 10 NOM por los grupos de trabajo conformados para dicho fin por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM), para su posterior publicación, se constató que la SCT trabajó en la actualización dichas normas como se dispuso en su Programa de Trabajo 2012.

Sin embargo, en el periodo de 2007-2012, la SCT no publicó NOM relacionadas con el servicio de transporte ferroviario, por lo que incumplió con el PSCT 2007-2012, donde se indicó que en ese periodo se elaborarían y publicarían NOM en materia de operación y seguridad ferroviaria para cumplir con el objetivo de fortalecer el marco jurídico y regulatorio del sistema ferroviario, contenido en el mismo programa.

12-0-09100-07-0488-07-001 Recomendación al Desempeño

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca programas de trabajo que le permita cumplir con las metas de los indicaciones de sus programas de mediano plazo en lo relativo a la publicación de Normas Oficiales Mexicanas para regular el servicio de transporte ferroviario y, en su caso, los factores que lo motivan.

4. Accidentes en el servicio ferroviario

Para 2012 la SCT estableció un estándar de no rebasar 106 accidentes en cruces ferroviarios a nivel. En ese año se registraron 123 accidentes en cruces ferroviarios a nivel, 17 más que dicho estándar. Con la revisión de los registros de los accidentes, se verificó que los 123 accidentes, le ocurrieron a 5 de los 14 prestadores de servicios ferroviarios (10 concesionarios y 4 asignatarios) que operaron en 2012.

Al respecto, la SCT informó que la causa de dichos accidentes es la falta de precaución por parte de los automovilistas al cruzar la vía del tren, y la omisión de los mismos a las indicaciones y señalamientos ubicados en los cruces ferroviarios, y proporcionó convenios de coordinación suscritos de 2008 a 2012 con diferentes entidades federativas para la construcción de obras de paso a desnivel y de convivencia urbana-ferroviaria con la finalidad de incrementar la seguridad en el transporte ferroviario; sin embargo, se considera que las acciones realizadas por SCT si bien buscan soluciones a los puntos problemáticos identificados, no son suficientes, ya que en 2012 se rebasó el estándar de accidentes establecido.

12-0-09100-07-0488-07-002 Recomendación al Desempeño

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fortalezca los mecanismos de control y supervisión en los prestadores del servicio ferroviario a fin de evitar accidentes en cruces a nivel, y con ello se alcancen los estándares establecidos en sus programas de trabajo.

5. Integración de comisiones para la investigación de accidentes y elaboración de dictámenes

En 2012, la SCT no instauró las comisiones que, de conformidad con la normativa, debieron investigar los 123 accidentes en cruces a nivel ocurridos en ese año, y no elaboró los dictámenes de dichos accidentes en los que se especificaran las causas que los motivaron.

12-0-09100-07-0488-07-003 Recomendación al Desempeño

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin excepción instaure las comisiones encargadas de las investigaciones cuando ocurran accidentes ferroviarios, y cuente con los dictámenes de los accidentes que permitan conocer las causas que los propiciaron para cumplir la normativa, y establezca las medidas de control y supervisión que evite la recurrencia de los accidentes.

6. Supervisión del servicio de transporte ferroviario

En 2012, la SCT realizó 808 verificaciones, de las cuales 245 (30.3%) se dirigieron a equipos y talleres; 339 (42.0%) a la infraestructura, y 224 (27.7%) a la operación de los prestadores del servicio de transporte ferroviario, para contribuir al cumplimiento del objetivo de explotar la red ferroviaria, de forma segura y eficiente en beneficio de los usuarios.

Respecto de la programación original de 2012, en las verificaciones de equipos y talleres se rebasó en 136.1% la meta de 180 verificaciones; en las verificaciones de la infraestructura se tuvo un avance de 87.4% en la consecución de la meta de 388 verificaciones, y en las verificaciones de la operación el logro fue de 67.7% de la meta propuesta de 331 verificaciones.

12-0-09100-07-0488-07-004 Recomendación al Desempeño

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca un programa de trabajo con actividades específicas que le permitan cumplir las metas de los programas anuales para las verificaciones de infraestructura y operación de los prestadores del servicio de transporte ferroviario y, en su caso, informe los factores que motivaron el incumplimiento.

7. Verificaciones a concesionarios y asignatarios del transporte ferroviario

Con la revisión de los expedientes de las 808 verificaciones realizadas por la SCT en 2012, de equipos y talleres, de infraestructura y de operación de los prestadores del servicio de transporte ferroviario, se constató que contenían las actas circunstanciadas de cada verificación efectuada; los oficios de comisión del personal verificador, y de notificación al prestador del servicio de transporte ferroviario por verificar.

Con el análisis de las 808 actas levantadas con motivo de las verificaciones realizadas, se constató que en todos los casos las verificaciones tuvieron como finalidad dar certeza de la seguridad y de la prestación adecuada del servicio de transporte ferroviario, por lo que

contribuyó al cumplimiento del objetivo de explotar la red ferroviaria de forma segura y eficiente en beneficio de los usuarios.

8. Aseguramiento del cumplimiento de obligaciones de los concesionarios y asignatarios que prestan el servicio de transporte ferroviario

Se constató que en 2012 la SCT se aseguró de que los concesionarios y asignatarios que prestaron el servicio de transporte ferroviario cumplieron con sus obligaciones establecidas en la legislación y en sus respectivos títulos.

Con la revisión de los expedientes de cada prestador del servicio ferroviario, se constató que se encontraba la documentación relativa al establecimiento de los estándares de eficiencia y calidad en la prestación del servicio de transporte ferroviario; de los registros de las tarifas por la prestación del servicio; de los seguros contratados para la prestación del servicio de transporte ferroviario, y de los comprobantes del pago por los derechos por la operación y explotación de los bienes de dominio público objetos de la concesión o asignación.

Sólo en uno de los expedientes no se identificó el pago de derechos correspondiente al ejercicio fiscal de 2012, por lo que no fue posible determinar si la SCT se aseguró del cumplimiento de esa obligación, respecto a ese asignatario. De lo anterior, la SCT informó que la empresa asignataria no operó en ese año por encontrarse en juicio de nulidad, pero no presentó evidencia documental que comprobara lo informado.

12-0-09100-07-0488-07-005 Recomendación al Desempeño

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fortalezca los mecanismos de control para que la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal cuente con información sobre el pago de los derechos de una asignación, e implemente sistemas de supervisión que le permitan asegurar el correcto seguimiento de las obligaciones establecidas en la normativa y en sus títulos de concesión y asignación.

9. Seguimiento del cumplimiento de los compromisos de las inversiones de los concesionarios y asignatarios que prestan el servicio de transporte ferroviario

Con el análisis de la documentación sobre el cumplimiento de las inversiones establecidas en los Planes de Negocios a 2012 de los 10 concesionarios y 4 asignatarios del servicio de transporte ferroviario, se constató que la DGTFM realizó el seguimiento y se aseguró del cumplimiento de los compromisos de inversiones de los prestadores del servicio de transporte ferroviario.

En dos concesiones se detectaron irregularidades en el aseguramiento del cumplimiento de dichos compromisos, ya que en el caso de una concesionaria, no se identificó la realización de una de las acciones contenidas en el Plan de Negocios, y en otra concesionaria no se tuvo el Plan de Negocios actualizado, y no se identificó el cumplimiento de los compromisos establecidos.

12-0-09100-07-0488-07-006 Recomendación al Desempeño

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fortalezca los mecanismos de control a efecto de que se cuente con información sobre el cumplimiento de los compromisos establecidos en los planes de negocios del total de los concesionarios y asignatarios del transporte ferroviario, e implemente sistemas que le permitan asegurar el

correcto seguimiento de las obligaciones establecidas en la normativa y en sus títulos de concesión y asignación.

10. Sanciones impuestas a prestadores del servicio de transporte ferroviario

Se constató que la SCT cumplió con su atribución de sancionar a prestadores de servicios de transporte ferroviario, ya que en 2012, derivado de las verificaciones realizadas, impuso una sanción de 62.3 miles de pesos a una concesionaria por haber presentado bienes concesionados en mal estado y por suspender la prestación del servicio sin una causa justificada.

Consecuencias Sociales

La presencia de la acción gubernamental mediante la función de la rectoría del transporte ferroviario, al mantener actualizado su marco jurídico y regulatorio, y al ejercer las facultades de supervisión respecto de los prestadores del servicio de transporte ferroviario, permitió que dicho servicio se prestara de manera eficiente y que, en lo general, los concesionarios y asignatarios cumplieran con las obligaciones establecidas en los títulos; sin embargo, los resultados que denotan el incremento de accidentes respecto del estándar fijado, hace impostergable la intensificación de acciones de verificación en los puntos críticos identificados, a efecto de que éstas repercutan en la prestación del servicio de transporte ferroviario, para que las mercancías y personas que se trasladan en ese medio, cuenten con las condiciones máximas de seguridad.

Resumen de Observaciones y Acciones

Se determinó(aron) 6 observación(es) la(s) cual(es) generó(aron): 6 Recomendación(es) al Desempeño.

Dictamen: con salvedad

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

La Auditoría Superior de la Federación considera que, en términos generales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cumplió razonablemente con los objetivos de regulación y supervisión del transporte ferroviario, ya que contó con la regulación necesaria para que el servicio de transporte ferroviario se preste de forma segura y eficiente en beneficio de los usuarios; supervisó por medio de verificaciones dirigidas a equipos y talleres, a la infraestructura y a la operación de los concesionarios y asignatarios del servicio ferroviario que operaran de conformidad con la regulación establecida; se aseguró de que, en lo general, los concesionarios y asignatarios del servicio de transporte ferroviario cumplieran con las obligaciones contenidas en la normativa y en sus títulos de concesión y de asignación, y sancionó a los concesionarios y asignatarios cuando incumplieron con dichas obligaciones en la prestación de ese servicio.

Los resultados con observación se presentan en el apartado correspondiente de este informe y se refieren principalmente a que no se publicaron Normas Oficiales Mexicanas en materia de operación y seguridad ferroviaria en el periodo de 2007-2012, por lo que la SCT

incumplió lo señalado en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012; no se atendió el estándar de accidentes establecido, al ocurrir 123 accidentes, 17 más de los 106 previstos; no se instauraron las comisiones investigadoras a efecto de conocer los factores que causaron los 123 accidentes y para contar con los dictámenes de los mismos; no se alcanzaron las metas de supervisión en verificaciones de infraestructura y de operación de los prestadores del servicio ferroviario; respecto de las obligaciones de los concesionarios y asignatarios del servicio de transporte ferroviario, y dos expedientes no acreditaron contar con toda la documentación que establece la normativa.

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Revisar el diseño del sistema de control interno en las operaciones de la SCT, respecto de las actividades de regulación y supervisión del transporte ferroviario.
2. Verificar que la SCT elaboró su Matriz de Indicadores de Resultados (MIR) para el programa presupuestario G002 "Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo", y que su construcción permite medir el cumplimiento de los objetivos en la prestación del servicio de transporte ferroviario.
3. Verificar que la SCT emitió la regulación necesaria para la prestación del servicio de transporte ferroviario, a fin de dar certidumbre a los concesionarios y proteger a los usuarios de ese servicio.
4. Verificar que con las actividades de regulación y supervisión del transporte ferroviario se disminuyeron los accidentes presentados en su operación, y con ello la SCT cumplió con el objetivo de explotar la red ferroviaria de forma segura.
5. Comprobar que derivado de los accidentes ocurridos en el servicio de transporte ferroviario en 2012, la DGTFM integró las comisiones para las investigaciones procedentes, y elaboró los dictámenes correspondientes.
6. Verificar que la SCT supervisó la prestación del servicio de transporte ferroviario para contribuir en el cumplimiento del objetivo de explotar la red ferroviaria de forma segura y eficiente.
7. Comprobar que el proceso mediante el cual la SCT llevó a cabo las verificaciones dirigidas a los concesionarios y asignatarios que prestaron el servicio de transporte ferroviario se ajustó a la normativa aplicable.
8. Comprobar que la SCT se aseguró del cumplimiento de las obligaciones contenidas en la normativa y en los títulos de concesión y asignación por parte de los concesionarios y asignatarios que prestaron el servicio de transporte ferroviario en 2012.
9. Comprobar que la SCT dio seguimiento a los compromisos incluidos en los planes de negocios que forman parte de los títulos de concesión y asignación para prestar el servicio de transporte ferroviario.
10. Verificar que la SCT impuso las sanciones correspondientes cuando detectó infracciones a la normativa que regula el servicio de transporte ferroviario.

Áreas Revisadas

La Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM) 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: Art. 45.
2. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Ley Federal sobre Metrología y Normalización, Art. 38, Frac. I.

Programa de Trabajo de la SCT 201.

Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, Art. 6, Frac. II, III, IV; 12 Frac. IV; y 57.

Reglamento del Servicio Ferroviario, Art. 15, y 202 bis.

Manual de Organización de la DGTFM, Apartado 7.3.3.1.

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.