

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.**Gestión Operativa y Financiera**

Auditoría Financiera y de Cumplimiento: 14-2-09J3L-02-0018

DE-098

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 2014, considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF 2011-2017.

Objetivo

Fiscalizar la gestión operativa y financiera para comprobar que los recursos asignados para la conservación y operación de infraestructura ferroviaria, se justificaron, autorizaron, ejercieron, registraron en la contabilidad y presentaron en la Cuenta Pública de acuerdo con las disposiciones legales y normativas.

Alcance

	EGRESOS
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	656,672.6
Muestra Auditada	60,408.9
Representatividad de la Muestra	9.2%

En la Cuenta Pública 2014 la entidad fiscalizada reportó 656,672.6 miles de pesos de gasto corriente ejercido, de los cuales 84,700.5 miles de pesos correspondieron al programa E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria" y 571,972.1 miles de pesos al programa E022 "Operación de Infraestructura Ferroviaria", de los cuales se revisaron 23,392.5 y 35,908.7 miles de pesos, respectivamente. Se verificó también el cálculo y entero de 1,107.7 miles de pesos por concepto de derechos pagados al Gobierno Federal por la asignación otorgada.

Antecedentes

El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), es una empresa de participación estatal mayoritaria del Gobierno Federal con personalidad jurídica y patrimonio propio, creada el 19 de octubre de 1999 para la operación y explotación de la vía general de comunicación ferroviaria, que comprende la vía férrea del Istmo de Tehuantepec de Medias Aguas, Veracruz a Salina Cruz, Oaxaca, y el aprovechamiento y explotación de los bienes de dominio público asignados por la Secretaría de Comunicaciones Transportes (SCT).

La SCT, a través del oficio núm. 4.3-1081/2007 del 10 de agosto de 2007, impuso al FIT la modalidad para operar, explotar y mantener las vías de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab, y prestar el servicio público de transporte ferroviario por el tiempo y en la proporción que resultaran estrictamente necesarios para restituirlos a un buen estado operativo.

Resultados

1. Justificación y autorización de los recursos asignados en los programas presupuestarios E011 “Conservación de Infraestructura Ferroviaria” y E022 “Operación de Infraestructura Ferroviaria”

Mediante el acuerdo núm. 21/50/agosto/2013, el Consejo de Administración del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), aprobó el Proyecto de Presupuesto Institucional 2014 de esa entidad, para iniciar las gestiones de autorización por parte de la coordinadora sectorial y de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), por un monto de 519,942.2 miles de pesos para gasto corriente, integrado de la forma siguiente:

✓ Para el capítulo 1000 “Servicios Personales”, se estimaron 182,372.8 miles de pesos, de los cuales 40,490.3 miles de pesos se destinarían para operar la línea (“Z”), que comprende la línea férrea de Medias Aguas, Veracruz a Salina Cruz, Oaxaca, y 141,882.5 miles de pesos para operar las líneas Chiapas y Mayab (“K” y “FA”).

✓ En el capítulo 2000 “Materiales y Suministros”, se estimaron 108,870.5 miles de pesos, 10,641.3 miles de pesos se destinarían a la adquisición de diversos materiales de vía para los trabajos de conservación y mantenimiento en la línea “Z”, y los 98,229.2 miles pesos restantes a la adquisición de aceite, grasas y diesel para las locomotoras que prestan el servicio público de carga en las líneas “K” y “FA”.

✓ Del capítulo 3000 “Servicios Generales”, se estimó un monto de 228,698.9 miles de pesos, 37,534.7 miles de pesos para la conservación y mantenimiento de la Línea “Z” y 191,164.2 miles de pesos para la operación de las líneas “K” y “FA”.

El FIT informó que algunos montos planeados sufrieron variaciones por algunas reconsideraciones planteadas por la coordinadora sectorial. Proporcionó el oficio circular núm. 307-A.-4715 del 17 de diciembre de 2013, con el cual la Unidad de Política y Control Presupuestario de la SHCP comunicó de manera oficial los calendarios de presupuesto para el ejercicio fiscal 2014, así como el oficio circular núm. 095 del 27 de diciembre de 2014, con un presupuesto autorizado para el FIT por 520,648.7 miles de pesos, en este último la Dirección General de Programación y Presupuesto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le informó la distribución del PEF autorizado y el calendario financiero.

En el PEF para 2014 se le asignaron al FIT 520,648.7 miles de pesos para "Gasto corriente de operación", de los cuales 505,201.7 miles de pesos, el 97.0%, correspondieron a los programas E011 “Conservación de Infraestructura Ferroviaria” y E022 “Operación de Infraestructura Ferroviaria”, como se detalla a continuación:

REPRESENTATIVIDAD DEL PRESUPUESTO ORIGINAL AUTORIZADO PARA LOS PROGRAMAS E011 Y E022 EN EL PEF 2014
(Miles de pesos)

Concepto	Monto	E011	E022	Suma	%
Gasto corriente					
Servicios personales	183,079.3	27,164.4	141,882.5	169,046.9	92.3
Gastos de operación*	337,569.4	46,761.3	289,393.5	336,154.8	99.6
Total	520,648.7	73,925.7	431,276.0	505,201.7	97.0

FUENTE: PEF 2014 y "Estado Análítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos en Clasificación Funcional-Programática" de la Cuenta Pública 2014.

* Incluye capítulos 2000 "Materiales y Suministros" y 3000 "Servicios Generales".

De los 505,201.7 miles de pesos de presupuesto original autorizado a los dos programas durante 2014, se realizaron 27 adecuaciones, 14 fueron internas y 13 externas, éstas contaron con la autorización de la SHCP.

Las justificaciones de las adecuaciones presupuestarias externas se enfocaron principalmente en la asignación de recursos para dar suficiencia al programa de inversiones del FIT, a fin de estar en posibilidad de cubrir los pasivos relacionados con los trabajos de mantenimiento y rehabilitación de las líneas "FA" del Mayab y "K" de Chiapas.

También, se solicitaron recursos para cubrir el déficit de operación generado por la imposición de la modalidad para operar, explotar y mantener las vías de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab y prestar el servicio público de transporte ferroviario, así como cubrir el costo del diesel para locomotoras, servicios de vigilancia y aseguramiento de las líneas "K" y "FA".

El presupuesto asignado al FIT en 2014 para los programas E011 y E022 se modificó como sigue:

COMPARATIVO PRESUPUESTO ORIGINAL Y MODIFICADO DE LOS PROGRAMAS E011 Y E022, 2014
(Miles de pesos)

Concepto	Original	Modificado			Variación
		E011	E022	Suma	
Gasto corriente					
Servicios personales	169,046.9	27,848.3	134,788.4	162,636.7	- 6,410.2
Gastos de operación*	336,154.8	43,505.8	361,193.2	404,699.0	68,544.2
Otros de corriente	0.0	0.0	4,728.8	4,728.8	4,728.8
Total	505,201.7	71,354.1	500,710.4	572,064.5	66,862.8
Gasto de inversión					
Inversión física	0.0	27,395.0	8,009.2	35,404.2	35,404.2
Total	505,201.7	98,749.1	508,719.6	607,468.7	102,267.0

FUENTE: Presupuesto modificado autorizado, 2014.

* Incluye capítulos 2000 "Materiales y Suministros" y 3000 "Servicios Generales".

Cabe señalar que por concepto de “Servicios Personales” el presupuesto se incrementó en 683.9 miles de pesos para el programa E011, y disminuyó en 7,094.1 miles de pesos para el programa E022, de lo que resultó una disminución neta de 6,410.2 miles de pesos.

En “Gastos de Operación”, se presentó un decremento de 3,255.5 miles de pesos en el programa E011, y un incremento en el programa E022 por 71,799.7 miles de pesos, para totalizar en un incremento neto de 68,544.2 miles de pesos.

De “Otros de Corriente”, el presupuesto se incrementó en 4,728.8 miles de pesos en el programa E022 y de “Gastos de inversión”, se presentaron incrementos de 27,395.0 miles de pesos del programa E011, y 8,009.2 miles de pesos del programa E022, para totalizar 35,404.2 miles de pesos.

Conforme a lo expuesto, el presupuesto original autorizado al FIT ascendió a 505,201.7 miles de pesos, el cual se modificó para quedar en 607,468.7 miles de pesos, de conformidad con los artículos 19 y 59, fracción I, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, así como 92 y 99, fracción II, párrafo segundo, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

2. Indemnización con motivo de la imposición de la modalidad para la operación y explotación de las vías férreas y la prestación del servicio público de transporte ferroviario

De conformidad con el artículo 23 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para atender las necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) está facultada para imponer modalidades en la operación y explotación de las vías férreas y en la prestación del servicio público de transporte ferroviario, sólo por el tiempo y proporción que resulte estrictamente necesario. En su caso, el afectado percibirá la indemnización que corresponda por la afectación habida en virtud de la modalidad impuesta.

Al respecto, mediante el oficio núm. 4.3.-1081/2007 del 10 de agosto de 2007, la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT notificó a Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), la imposición de la modalidad establecida en el referido artículo; en el oficio se menciona que el 25 de junio de 2007 la compañía concesionaria presentó escrito en el que manifestó su pretensión de suspender definitivamente el servicio público de transporte ferroviario a partir del 29 de julio de 2007.

Como consecuencia, en el oficio del 10 de agosto de 2007 mencionado se designó al FIT como depositario de los bienes asegurados y, con fundamento en el artículo 29 de la citada ley, como verificador especial de la compañía concesionaria, por el tiempo que resultara estrictamente necesario para restituir la vía ferroviaria a buen estado operativo. Se estableció que el FIT debería operar y explotar las vías Chiapas y Mayab, así como prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y los servicios auxiliares a partir de la notificación del oficio (10 de agosto de 2007), hasta que se otorgara la concesión respecto de esas vías, o la SCT le notificara que las causas que motivaron el oficio cesaron, o el 31 de enero de 2008, lo que ocurriera primero.

Mediante oficio del 31 de enero de 2008, la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal informó al FIT que debía continuar prestando el servicio hasta el 31 de enero de 2009.

Asimismo, el 29 de enero de 2009 dicha dirección general comunicó al FIT que continuaba subsistente la modalidad establecida y con oficio del 28 de enero de 2010 le notificó la continuación de la vigencia hasta que la SCT le notificara que las causas que motivaron el oficio núm. 4.3.-1081/2007 habían cesado.

Con el oficio núm. 11560 del 24 de septiembre de 2007, la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT determinó el procedimiento para cubrir la indemnización por la imposición de la modalidad para operar y explotar las vías férreas de Chiapas-Mayab, y manifestó entre otros aspectos, que ... “en la determinación de la indemnización a cubrirse, prevista en el artículo 23 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario debe considerarse la diferencia que resulte entre los ingresos que obtenga el FIT por la prestación del servicio y la explotación y operación de las vías y los pagos que el FIT deba realizar para el mantenimiento, operación y explotación y prestación del servicio público de transporte ferroviario que se le ha encomendado”.

El FIT proporcionó los oficios núms. FIT-GBV-37-2014, FIT-GBV-124-2014, FIT-GBV-184-2014, FIT-GBV-288-2014 y FIT-GBV-302-2014, del 27 de enero, 6 de marzo, 7 de mayo y, 5 y 20 de agosto de 2014, con los cuales solicitó a la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT las asignaciones de recursos presupuestarios para cubrir el déficit operativo generado por la imposición de la modalidad, a fin de cubrir las demandas laborales, los pagos de prima de seguros sobre bienes patrimoniales, las pérdidas operativas por renta de locomotoras, el consumo de combustibles, la actualización del sistema de control satelital de trenes y la adquisición de camionetas de rastreos hi-riel.

Para comprobar que en 2014 la SCT indemnizó al FIT por la imposición de la modalidad, se compararon los ingresos obtenidos con los gastos ejercidos de las líneas Chiapas-Mayab para los programas E011 y E022, como se detalla a continuación:

DÉFICIT OPERATIVO PRESUPUESTAL, 2014

(Miles de pesos)

Concepto	Importe
Ingresos propios	
Movimientos de carga	245,805.6
Diversos	_83,034.3
	328,839.9
Gasto corriente de operación	
Servicios personales	178,651.9
Materiales y suministros	127,204.0
Servicios generales	251,424.9
	557,280.8
Déficit operativo	-228,440.9

FUENTE: Notas a los estados presupuestales al 31 de diciembre de 2014.

Se constató que del déficit de 228,440.9 miles de pesos la SCT sólo autorizó la ministración de 102,093.5 miles de pesos para el periodo enero-junio, y quedó pendiente un monto de 126,347.4 miles de pesos, en incumplimiento del artículo 23 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, y del oficio núm. 11560 del 24 de septiembre de 2007 emitido por la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT.

Con motivo de la presentación de resultados y observaciones preliminares, el 27 de noviembre de 2015 la Dirección de Tarifas de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT, proporcionó el oficio núm. 4.3.-912/14 del 25 de julio de 2014, suscrito por el Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal, mediante el cual envió a la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la SCT, la adecuación presupuestaria por 711,000.0 miles de pesos para transferir esos recursos al FIT para cubrir los gastos derivados del proyecto denominado “Programa de Inversión para el Mantenimiento de las Vías Férreas Chiapas y Mayab”, la cual no fue autorizada. En la adecuación presupuestaria propuesta no se incluyó la indemnización al FIT por el déficit operativo de 2014 derivado de la imposición de la modalidad.

Es conveniente señalar que, con oficio núm. 4.3.812/2012 del 23 de noviembre de 2012, la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal comunicó al FIT que a partir del 28 de febrero de 2013 la SCT, por conducto de esa unidad administrativa, daba por terminada la modalidad impuesta y ordenó al FIT dejar de operar y explotar las vías Chiapas-Mayab, así como la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y los servicios auxiliares en dichas vías al haber cesado las causas que motivaron los oficios; sin embargo, con oficio núm. 4.3.-50/2013 del 25 de febrero de 2013 esa dirección general instruyó al FIT continuar prestando el servicio público de transporte ferroviario de carga y los servicios auxiliares en las vías generales de comunicación- ferroviaria Chiapas y Mayab.

Con motivo de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares, el 04 de diciembre de 2015 la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT proporcionó lo siguiente:

- Escrito del 25 de junio de 2007 con el cual la concesionaria presentó ante la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT, su renuncia al título de concesión, manifestando que suspendería el servicio público de transporte ferroviario de carga a partir del 29 de julio de 2007.
- Oficio núm. 4.3.-809/2012 del 21 de noviembre de 2012, emitido por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, con el cual resuelve el procedimiento administrativo instaurado mediante oficio núm. 4.3.- 1076/2007 del 8 de agosto de 2007, imponiendo una sanción económica a la concesionaria, por no demostrar haber prestado los servicios ferroviarios a los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y no haber cumplido con sus obligaciones derivadas de las condiciones 5.4 y 5.6 del título de concesión.
- En el resolutivo tercero se estableció que se levantaba el aseguramiento de bienes afectos a la prestación del servicio ferroviario y operación de las vías ferroviarias Chiapas-Mayab, decretado mediante oficio 4.3.-1076/2007 del 8 de agosto de 2007, emitido a fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, así como el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones de la concesionaria.
- De acuerdo con el resolutivo cuarto se decreta la terminación del depósito constituido ante el FIT, respecto de los bienes asegurados y su devolución a la concesionaria, para lo cual se le instruyó al FIT que, mediante acta, se procediera a la entrega de los bienes depositados y de las instalaciones concesionadas en la forma y términos que resultara posible,

sin afectar la prestación del servicio público de transporte ferroviario, entrega que debía realizarse en un plazo máximo de 4 meses a partir de la notificación de la resolución.

- El resolutivo quinto decreta la terminación del cargo de verificador especial conferido al FIT respecto de la concesionaria, en el entendido de que de todas las operaciones pendientes de conclusión a la fecha de la resolución, el FIT debía continuar su terminación para la entrega correspondiente.

- Escrito inicial de demanda del 13 de enero de 2015, ante el Juez de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal en turno, mediante el cual la concesionaria demandó a la SCT solicitando entre otros, los siguientes puntos:

- ✓ El cumplimiento de las obligaciones establecidas en el oficio SCT 811, consistentes en la devolución de todos y cada uno de los bienes asegurados en buen estado físico y de mantenimiento, así como en buenas condiciones de operación, indemnizarla por los bienes asegurados que no se encuentren en buen estado físico y de mantenimiento o que, por cualquier cosa no sean entregados, entregar las vías concesionadas en buen estado físico y de mantenimiento, así como en buenas condiciones de operación y restituir las por las vías concesionadas que no se encuentren en buen estado físico y de mantenimiento, así como en buenas condiciones de operación, canalizando los recursos necesarios en términos del convenio de restitución.

- ✓ El cumplimiento de las obligaciones derivadas del convenio inicial relativas a procurar la viabilidad operativa y financiera del transporte ferroviario en el sureste del país, analizar con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, con aseguradoras y reaseguradoras, las alternativas y viabilidad del aseguramiento de la infraestructura ferroviaria contra riesgos catastróficos derivados de desastres naturales.

- ✓ Dar forma legal al convenio de restitución y que la SCT cumpla con las obligaciones al amparo del mismo.

- ✓ Que se condene a la SCT al pago de los daños y perjuicios causados de la modalidad establecida sobre las vías cortas Chiapas-Mayab, atendiendo a la cuantificación de dichos daños y perjuicios a través de prueba pericial ofrecida.

Con escrito núm. OF.DJF/0843/2015 del 3 de marzo de 2015 la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT dio contestación a la demanda interpuesta por la concesionaria, en la cual solicita al juez tener por opuestas las excepciones y defensas que hizo valer, tener por exhibidas las pruebas documentales, condenar a la concesionaria al pago de gastos y costas del juicio y en su momento dictar sentencia en la cual se absuelva a la SCT de las peticiones realizadas por la concesionaria.

Conviene señalar que dentro de las excepciones y defensas realizadas la SCT opuso la incompetencia por declinatoria en razón de la materia toda vez que el juicio se trata de materia administrativa no civil.

El 17 de agosto de 2015 el juez competente resolvió que es fundada la excepción de incompetencia opuesta por la SCT dejando a salvo los derechos de las partes para hacerlos valer en la forma que crean conveniente.

Conforme a lo expuesto, la SCT no indemnizó debidamente al FIT por la imposición de la modalidad y para 2015 aún no se había definido la situación legal de la concesión.

14-0-09100-02-0018-01-001 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes efectúe las acciones necesarias que permitan asignar al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), los recursos fiscales suficientes para cubrir la indemnización correspondiente al mantenimiento, operación, explotación y prestación del servicio público de transporte ferroviario con motivo de la modalidad impuesta para operar, explotar y mantener las líneas Chiapas-Mayab, así como para prestar el servicio público de transporte ferroviario o, en su caso, realice las gestiones legales conducentes a efecto de revocar dicha imposición al FIT o definir la situación legal del título de concesión, a fin de evitar afectaciones al patrimonio de esa entidad.

14-9-09112-02-0018-08-001 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no asignaron en 2014 al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., los recursos fiscales suficientes para cubrir la indemnización para el mantenimiento, operación, explotación y prestación del servicio público de transporte ferroviario derivado de la modalidad impuesta para operar, explotar y mantener las líneas Chiapas-Mayab, así como para prestar el servicio público de transporte ferroviario, debido a que se constató que de un déficit de 228,440.9 miles de pesos sólo fue autorizada la ministración de 102,093.5 miles de pesos y quedó pendiente un monto de 126,347.4 miles de pesos.

3. Gastos por servicios personales de los programas E011 “Conservación de Infraestructura Ferroviaria” y E022 “Operación de Infraestructura Ferroviaria”

En 2014 Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), erogó por concepto de servicios personales 206,955.3 miles de pesos correspondientes a los programas E011 “Conservación de Infraestructura Ferroviaria” y E022 “Operación de Infraestructura Ferroviaria” por 28,303.4 y 178,651.9 miles de pesos.

Se constató que en el programa E11 se registró el pago de nómina de la Dirección General y de la Subdirección de Operación del personal del FIT, y en el programa E022, el pago de nómina del personal eventual de la modalidad impuesta al FIT correspondiente a las líneas Chiapas-Mayab.

Al cierre de 2014, el FIT contaba con una plantilla de 565 trabajadores, 93 pertenecientes al FIT (22 mandos medios y 71 de personal operativo), así como 472 trabajadores de las líneas Chiapas-Mayab considerados eventuales, divididos en secciones sindicales y de confianza en los estados de Chiapas, Campeche, Yucatán, Veracruz y Distrito Federal. Se revisaron los expedientes de ingreso de 9 trabajadores del FIT y de 50 trabajadores de las líneas Chiapas-Mayab. Se constató que todos los trabajadores cuentan con un expediente personal que incluye la solicitud de empleo, el alta o baja ante el Instituto Mexicano del Seguro Social y la copia de su identificación oficial. Sin embargo, 2 expedientes carecieron del comprobante de estudios, 8 no incluyeron el currículum y 14 el Registro Federal de Contribuyentes.

Con el oficio del 9 de julio de 2015, la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes proporcionó al FIT el Catálogo de Puestos y Tabulador de Sueldos y Salarios del Personal Operativo de Base y Confianza,

vigente en 2014, autorizado por la Dirección General de Programación y Presupuesto “B” de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Asimismo, mediante una nota informativa del 10 de agosto de 2015 el FIT aclaró que el catálogo no se aplica a los trabajadores de las líneas Chiapas-Mayab, por lo que proporcionó el tabulador de salarios vigente a partir del 1 de julio de 2012 utilizado hasta la primera quincena de octubre de 2014, y otro aplicable a partir de la segunda quincena de octubre de 2014 y vigente a diciembre de 2014, autorizados por la dirección general mencionada.

El 4 de septiembre de 2014, el FIT firmó un convenio con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), en el cual acordó, entre otros aspectos, un incremento salarial de 5.5%, el cual tuvo efecto retroactivo a partir del 1 de julio de 2013.

Se revisaron las partidas de percepciones 11301 “Sueldos base”, 13202 “Gratificación de fin de año”, 13301 “Remuneraciones por horas extraordinarias” 15101 “Cuotas para el Fondo del personal civil” y 15401 “Prestaciones establecidas por condiciones generales de trabajo o contrato colectivo de trabajo”, por 4,115.3 miles de pesos, de los cuales 605.5 miles de pesos correspondieron al programa E11, y 3,509.8 miles de pesos al programa E22, de abril, octubre y diciembre de 2014. Se constató que las partidas se calcularon y pagaron de conformidad con los artículos 67 y 68 de la Ley Federal de Trabajo, y las cláusulas 18 del capítulo VI “De las horas, jornadas de trabajo y días de descanso” y 49, fracciones I, III, IV, y V, capítulo XX “De las prestaciones”, del Contrato Colectivo de Trabajo”. También, se revisó la partida 14401 “Cuotas para el seguro de vida del personal civil”, y se comprobó que en 2014 los trabajadores contaron con un seguro de vida y muerte natural.

Cabe señalar que de acuerdo con el presupuesto ejercido de 2014, la partida 12201 “Sueldo del personal eventual” se utiliza para el pago de nómina de los trabajadores de las líneas Chiapas-Mayab; sin embargo, el pago en nómina se desglosa de forma similar a las partidas del FIT. Los trabajadores de las líneas Chiapas- Mayab se dividen en dos tipos, personal operativo y de confianza, además de aquéllos cuyo puesto corresponde a la tripulación de las locomotoras, como jefe de tren, maquinista o garrotero.

a) 11301 “Sueldos base”

Se revisó el pago de los 59 trabajadores seleccionados por 2,393.2 miles de pesos, realizado en abril, octubre y diciembre de 2014, de los cuales 214.5 miles de pesos correspondieron a los 9 trabajadores del FIT y 2,178.7 miles de pesos a los 50 de las líneas Chiapas-Mayab. Se comprobó que el sueldo base pagado a los trabajadores del FIT se cubrió de conformidad con el “Catálogo de Puestos y Tabulador de Sueldos y Salarios del Personal Operativo de Base y Confianza”, vigente en 2014, y al personal de las líneas Chiapas-Mayab, de acuerdo con los tabuladores de salarios vigentes en 2014, en los cuales se establece que los salarios del maquinista, jefe de tren y garrotero se pagan por cada viaje realizado (valor viaje) y que se determinan en función de las horas de servicio y los kilómetros recorridos.

De los 50 trabajadores de las líneas Chiapas-Mayab, 3 desempeñaron puesto de maquinista, 5 de jefes de tren y 8 garroteros, y se constató que el sueldo base de abril, octubre y diciembre de 2014 se calculó de conformidad con los tabuladores referidos.

b) 13202 “Gratificación de fin de año”

De acuerdo con la cláusula 49, fracción VI, capítulo XX “De las prestaciones” del Contrato Colectivo de Trabajo celebrado el 1 de julio de 2008, vigente en 2014, por concepto de gratificación de fin de año “Aguinaldo”, se pagarán 40 días de salario tabulado 20 días antes del 20 diciembre de 2014 y 20 días antes del 20 de enero de 2015, y los empleados que no cumplan el año de servicios, tendrán derecho a que se les pague el aguinaldo en proporción del tiempo trabajado.

El FIT determinó y pagó 617.6 miles de pesos a los 59 trabajadores por la gratificación de fin de año, de conformidad con la cláusula 49 referida, excepto por un trabajador de las líneas Chiapas-Mayab al que se le cubrieron 1.2 miles de pesos antes del 20 diciembre de 2014, debido a que fue promocionado, por lo que su sueldo se incrementó de 0.8 miles de pesos a 1.1 miles de pesos, laborando 196 días con el primer sueldo y 169 días con el segundo, y que con el fin de evitar confusiones administrativas se tomó la decisión de pagarle en 2014, 21.48 días y en enero de 2015, 18.52 días.

c) 13301 “Remuneraciones por horas extraordinarias”

Para verificar el cumplimiento de los artículos 67 y 68 de la Ley Federal del Trabajo, así como de la cláusula 18 del capítulo VI “De las horas, jornadas de trabajo y días de descanso”, del Contrato Colectivo de Trabajo, se revisó el pago por 399.3 miles de pesos por concepto de horas extraordinarias de abril, octubre y diciembre de 2014, de los cuales 185.5 miles de pesos correspondieron a empleados del FIT y 213.7 miles de pesos a trabajadores eventuales de las líneas Chiapas-Mayab.

Al respecto, se constató que de los empleados del FIT en octubre pagó 0.8 miles de pesos más, y omitió pagar 3.0 miles de pesos, y de los trabajadores de Chiapas-Mayab en abril pagó 0.2 miles de pesos de más y omitió 0.1 miles de pesos, y en octubre pagó de más 0.6 miles de pesos y omitió 0.9 miles de pesos. Conforme a lo anterior, el FIT omitió pagar 4.0 miles de pesos y pagó de más 1.6 miles de pesos, por concepto de horas extras, en abril y octubre de 2014.

d) 15101 “Cuotas para el Fondo del personal civil”

En la cláusula 49, fracción I, Capítulo XX “De las prestaciones”, del Contrato Colectivo de Trabajo, se establece que el trabajador percibirá un fondo de ahorro con la aportación del FIT de una cantidad igual a la que aporte el mismo trabajador, la cual no excederá el 13.0% de los salarios tabulados de cada empleado. Se constató que se pagaron 466.4 miles de pesos por este concepto.

e) 15401 “Prestaciones establecidas por condiciones generales de trabajo o contrato colectivo de trabajo”

En la cláusula 49, fracciones III, IV y V, capítulo XX “De las prestaciones”, del Contrato Colectivo de Trabajo, se establece la entrega de bonos para adquisición de mercancía de la canasta básica por 1.0 miles de pesos, la ayuda para renta de casa por 0.2 miles de pesos, y la ayuda de transporte de forma mensual por 0.2 miles de pesos. Se revisó el pago de los conceptos mencionados correspondientes a abril, octubre y diciembre 2014 por 238.8 miles de pesos.

Para verificar que los trabajadores contaron con la credencial que los identificó en 2014 como trabajadores del FIT, se seleccionaron 24 de la muestra, 9 del FIT en el estado de Oaxaca y 15 de las líneas Chiapas-Mayab en el estado de Yucatán. Adicionalmente, se seleccionaron al azar

31 trabajadores, 16 del FIT en el estado de Oaxaca y 15 de las líneas Chiapas-Mayap del estado de Yucatán. Se constató que 3 empleados estaban de vacaciones y 1 de incapacidad médica, 4 carecían de dicha identificación y en el caso de 42 trabajadores su identificación estaba vigente en 2014, pero en 5 su credencial ya había vencido. A la fecha de dicha verificación (17 al 26 de agosto de 2015), 25 credenciales ya no estaban vigentes.

f) 14401 “Cuotas para el seguro de vida del personal civil”

En la cláusula 49, fracción VII, Capítulo XX “De las prestaciones” del Contrato Colectivo de Trabajo, se establece que el FIT otorgará un seguro de vida a cada trabajador en servicio activo por la cantidad de 250.0 miles de pesos por muerte natural, y 500.0 miles de pesos por muerte accidental.

Se revisaron las pólizas de seguro núms. 1001202603 y 1001202503 emitidas al personal del FIT y de las líneas Chiapas-Mayab; se constató que los trabajadores seleccionados fueron asegurados en 2014 de conformidad con el Contrato Colectivo de Trabajo, excepto por dos trabajadores que ingresaron el 2 y 16 de diciembre de 2014, por lo que se les aseguró en el siguiente ejercicio.

Conforme a lo expuesto, con la revisión de las partidas del capítulo 1000 “Servicios personales” de los programas E011 “Conservación de Infraestructura Ferroviaria” y E022 “Operación de Infraestructura Ferroviaria”, se determinó que el FIT pagó 1.6 miles de pesos de más y omitió pagar 4.0 miles de pesos por concepto de remuneraciones por horas extraordinarias, en incumplimiento de los artículos 67 y 68 de la Ley Federal del Trabajo, así como de la cláusula 18 del capítulo VI “De las horas, jornadas de trabajo y días de descanso”, del Contrato Colectivo de Trabajo; 2 expedientes laborales carecieron del comprobante de estudios, 8 del curriculum y 14 del Registro Federal de Contribuyentes y en el caso de cinco trabajadores su credencial laboral estaba vencida en 2014, en incumplimiento del artículo 66 del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Con motivo de la presentación de resultados y observaciones preliminares, el 27 de noviembre de 2015, el FIT informó que:

a) De las diferencias en el pago de horas extraordinarias serán ajustadas en la segunda quincena de noviembre de 2015, para lo cual proporcionó la determinación de las diferencias a pagar por 4.0 miles de pesos pagados de menos y 1.6 miles de pesos pagados de más, sin embargo, no aportó la documentación soporte que acredite el pago.

Por lo que respecta a los documentos faltantes en los expedientes el FIT presentó el comprobante de estudios de uno de los dos trabajadores e informó que el segundo fue dado de baja ante el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) en mayo de 2015; respecto de los ocho currículum, proporcionó cinco e informó que de los tres restantes los trabajadores ya fueron dados de baja en 2015, y de los 14 expedientes que no contaron con el Registro Federal de Contribuyentes proporcionó 11 y la baja ante el IMSS de tres de ellos. De la vigencia de las credenciales el FIT proporcionó fotocopia de las credenciales actualizadas de los cinco trabajadores que a diciembre de 2014 se encontraban vencidas. Asimismo, informó que en lo que resta de 2015 se llevará a cabo el proceso de credencialización, con el propósito de que todo el personal cuente con su credencial vigente.

De acuerdo con lo informado por la entidad fiscalizada se identifica que tomó acciones para localizar la información faltante y para actualizar las credenciales observadas, sin embargo la

observación subsiste, ya que los expedientes no estuvieron debidamente integrados y las credenciales no estaban actualizadas al momento de su revisión.

14-2-09J3L-02-0018-01-001 Recomendación

Para que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., establezca procedimientos de supervisión para que la determinación y el pago de las prestaciones a los trabajadores por concepto de "Remuneraciones por horas extraordinarias" se realicen de forma correcta, a fin de evitar pagos en exceso y omisiones de pago.

14-2-09J3L-02-0018-01-002 Recomendación

Para que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., establezca procedimientos para la revisión y actualización de la vigencia de las credenciales laborales del personal para su correcto control e identificación.

14-2-09J3L-02-0018-01-003 Recomendación

Para que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., instrumente mecanismos de control en la integración de los expedientes personales de sus trabajadores a fin de que se encuentren debidamente conformados y actualizados, para un correcto registro de los mismos.

14-9-09J3L-02-0018-08-001 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de Control en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no determinaron el pago correcto de la prestación de la partida 13301 "Remuneraciones por horas extraordinarias" pagaron 0.8 miles de pesos más a los empleados del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., en octubre, y fueron omitidos 3.0 miles de pesos, y de los trabajadores de las líneas Chiapas-Mayab pagaron 0.2 miles de pesos de más en abril, y omitieron 0.1 miles de pesos, y en octubre pagaron de más 0.6 miles de pesos y omitieron 0.9 miles de pesos.

4. Gastos de operación de los programas "E011" Conservación de Infraestructura Ferroviaria y "E022" Operación de Infraestructura Ferroviaria

En 2014, el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), erogó 403,917.5 miles de pesos por gastos de operación conformados por 39,786.0 y 364,131.5 miles de pesos de los programas E011 y E022.

Programa "E011" Conservación de Infraestructura Ferroviaria.

Se revisaron las partidas 24801 "Materiales complementarios", 29601 "Refacciones y accesorios menores de equipo de transporte", 32301 "Arrendamiento de equipo y bienes informáticos, 33801 "Servicios de vigilancia" y 35102 "Mantenimiento y conservación de inmuebles" por un monto de 7,578.2 miles de pesos correspondientes al estado de Oaxaca, y se determinó lo siguiente:

a) 24801 "Materiales complementarios"

Se examinaron seis facturas y una nota de crédito por 4,342.1 miles de pesos incluido el Impuesto al Valor Agregado (IVA), por la compra de materiales complementarios

correspondientes a los pedidos núms. GARMOP-CHM-N-22-2014 por la adquisición y suministro de dispositivos de sujeción y apoyo, como cojinetes semicilíndricos, sapo rígido, varilla de escantillón, entre otros; GARMOP-N-12-2014 por la adquisición de durmientes de compuestos plásticos modelo AT1799; GARMOP-CHM-N-16-2014 por la adquisición de durmientes de madera de pino impregnada; GARMOP-CHM-N-21-2014 por la adquisición de grapas elásticas, pernos de anclaje y placa de elastómero entre otros, y GARMOP-N-17-2014 por la adquisición de juegos de madera blanda de cambio del núm. 8 impregnada. Se comprobó que los materiales se entregaron en las fechas previstas en los pedidos.

Además, se constató que el pago correspondiente al contrato núm. GARMOP-N-17-2014 por 105.6 miles de pesos se realizó con un atraso de 2 días.

b) 29601 “Refacciones y accesorios menores de equipo de transporte”

Se analizaron siete facturas de julio de 2014 por un monto de 570.6 miles de pesos, incluido el IVA, por la adquisición de refacciones y accesorios menores de equipo de transporte, correspondientes a los pedidos núms. GARMOP-CHM-N-31-2014 por la adquisición y suministro de ejes motrices completos para autoarmón, bujes aisladores, chumacera y rueda de acero, entre otros; GARMOP-N-38-2014 por la adquisición y servicio de arnés de uso para antena, reparación wescor RDT-800 y reparación de antena de comunicación, y GARMOP-CHM-N-26-2014 por la adquisición de llantas para Hy Rail y para camioneta Ford F250, para unimog. También, se revisaron tres facturas por la adquisición de buje, portacarbón, switch de luz universal, filtros de aceite y de aire, entre otros. Se constató que los materiales se entregaron en las fechas previstas en los pedidos y que los pagos se realizaron de conformidad con los contratos.

c) 32301 “Arrendamiento de equipo y bienes informáticos”

Se revisaron 16 facturas de junio y octubre por 423.3 miles de pesos, incluido el IVA, por concepto de arrendamiento, mantenimiento preventivo y correctivo de equipo informático correspondiente al contrato núm. FIT-GARMOP-ADQ-22-11, cuya vigencia concluyó en mayo de 2014. Se constató que se realizaron tres convenios modificatorios de los montos y la vigencia, de los cuales el tercero concluyó su vigencia el 15 de julio de 2014. El 24 de junio del mismo año el FIT suscribió un nuevo contrato con vigencia del 16 de julio de 2014 al 15 de julio de 2017.

Se constató que las 16 facturas se pagaron de conformidad con el contrato y sus convenios modificatorios.

d) 33801 “Servicios de vigilancia”

Se analizaron dos facturas de abril y agosto por 586.0 miles de pesos, incluido el IVA, por el pago del servicio de vigilancia en las instalaciones y tramos del FIT, correspondiente al contrato núm. FIT-GARMOP-CHM-ADQ-12-14, en el cual se establecieron pagos mensuales por un total de 293.0 miles de pesos, de los cuales a 12 elementos de seguridad en Matías Romero correspondieron 175.8 miles de pesos, a cuatro elementos de seguridad en Ixtepec 58.6 miles de pesos, y a 4 elementos en Salina Cruz 58.6 miles de pesos, todos municipios del estado de Oaxaca. Se comprobó que los pagos se efectuaron de conformidad con el contrato.

e) 35102 “Mantenimiento y conservación de inmuebles”

Se revisaron seis facturas por 1,656.2 miles de pesos incluido el IVA, conformados por 900.0 miles de pesos del contrato núm. FIT-GARMOP-OP-Z-02-2014 por el mantenimiento preventivo, correctivo y trabajos diversos de vía y puentes del km. 96+000 al 303+000 de la línea “Z” del FIT; 105.9 miles de pesos del anticipo del 20.0% del contrato núm. FIT-GARMOP-

OP-Z-06-2014 por los trabajos de aplicación de pintura, impermeabilización y complementarios en la estación de Matías Romero; 645.5 miles de pesos del anticipo del contrato FIT-GARMOP-OP-Z-04-2014 por el revestimiento de patinaduras y la aplicación de soldaduras aluminotérmicas de la línea “Z”, y 2 facturas relativas al cambio e instalación de un interruptor y de una luminaria de 30 metros de altura por 4.8 miles de pesos. Asimismo, se comprobó que el FIT pagó los trabajos de conservación de acuerdo con los contratos.

Programa “E022” Operación de infraestructura ferroviaria

Se revisaron las partidas 26105 “Combustibles, lubricantes y aditivos para maquinaria, equipo de producción y servicios administrativos” de Chiapas y Yucatán, 32502 “Arrendamiento de vehículos terrestres, aéreos, marítimos, lacustres y fluviales para servicios públicos y la operación de programas públicos” y 33602 “Otros servicios comerciales”, ambos del estado de Yucatán, por un total de 24,760.1 miles de pesos, y se determinó lo siguiente:

a) 26105 “Combustibles, lubricantes y aditivos para maquinaria, equipo de producción y servicios administrativos” (Chiapas y Yucatán)

De acuerdo con el presupuesto ejercido de mayo y diciembre de 2014, se erogaron 15,870.0 y 4,257.1 miles de pesos, respectivamente.

Se revisaron 33 pagos por 20,127.1 miles de pesos, de los cuales 15,870.0 miles de pesos correspondieron a Chiapas y 4,257.1 miles de pesos a Yucatán, incluido el IVA, del contrato núm. FIT-GARMOP-CHM-ADQ-16-14 por la adquisición y suministro de gas natural y arrendamiento de envases de oxígeno, acetileno y equipo de corte, y de los pedidos núms. GARMOP-CHM-N-01-2014, GARMOP-CHM-N-02-2014, GARMOP-CHM-N-03-2014, GARMOP-CHM-N-04-2014 y GARMOP-CHM-N-05-2014, todos por la compra y suministro de diesel industrial bajo en azufre para el servicio de transporte en las líneas Chiapas-Mayab. Asimismo, se constató que los pagos se realizaron en los plazos establecidos en el contrato y los pedidos.

b) 32502 “Arrendamiento de vehículos terrestres, aéreos, marítimos, lacustres y fluviales para servicios públicos y la operación de programas públicos”

Se revisaron 12 facturas de octubre y diciembre de 2014 por un monto de 4,368.3 miles de pesos, incluido el IVA, correspondientes a los contratos núms. FIT-GARMOP-CHM-ADQ-03-14 por concepto de arrendamiento sin opción a compra de 28 locomotoras para servicio de operación y tráfico de carga de las líneas ferroviarias de Chiapas y Mayab, FIT-GARMOP-CHM-ADQ-26-14 por la renta de una locomotora y FIT-GARMOP-CHM-ADQ-27-14 por la renta de un vehículo de 5 pasajeros.

En la cláusula cuarta “Forma de pago”, inciso A, de los contratos núms. FIT-GARMOP-CHM-ADQ-03-14 y FIT-GARMOP-CHM-ADQ-26-14, se estableció una renta diaria de 0.4 dólares por día, más IVA; asimismo, en el inciso B se dispuso que el pago sería en moneda nacional al tipo de cambio que publicara el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación, el día hábil bancario inmediato anterior a aquel en que se realizara el pago.

Conviene señalar que el 28 de febrero de 2007 se publicaron en el Diario Oficial de la Federación las disposiciones generales a las que deberán sujetarse las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal para su incorporación al programa de cadenas productivas de Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, con el objeto de registrar en dicho programa las cuentas por pagar a sus proveedores y contratistas en adquisiciones y arrendamiento de bienes muebles, servicios y obra pública, con el propósito de dar mayor certidumbre, transparencia y eficiencia en los pagos.

Al respecto, el FIT informó que como entidad de la administración pública está suscrito al Programa de Nacional Financiera, S.N.C., y procede a publicar las cuentas por pagar, incluyendo el caso de los arrendamientos de las locomotoras y cuando se realiza la publicación se considera el pago al tipo de cambio del día hábil inmediato anterior que da a conocer en el Diario Oficial de la Federación, al momento de su publicación en Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo.

Por otro lado, mediante las transferencias bancarias, se comprobó que el FIT pagó el arrendamiento en el plazo previsto.

c) 33602 “Otros servicios comerciales”

Se analizaron los gastos por reposiciones de fondo fijo de caja chica de diciembre de 2014, por un monto de 264.7 miles de pesos, con la cual se pagaron, entre otros conceptos, combustibles, lubricantes y aditivos, refacciones y accesorios menores de equipo de transporte, pasajes terrestres, material de limpieza y telefonía celular. Estos gastos se comprobaron de acuerdo con los Lineamientos para la tramitación, comprobación y reposición del “Fondo revolvente” del FIT.

Por otra parte, se constató que las facturas de gastos de operación de los programas E011 “Conservación de Infraestructura Ferroviaria” y E022 “Operación de Infraestructura Ferroviaria” cumplieron con los requisitos fiscales previstos en el artículo 29-A de Código Fiscal de la Federación.

Conforme a lo expuesto, se comprobó que el pago correspondiente al contrato núm. GARMOP-N-17-2014 por 105.6 miles de pesos fue cubierto con un atraso de 2 días, en incumplimiento del artículo 51 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.

14-2-09J3L-02-0018-01-004 **Recomendación**

Para que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., establezca mecanismos de supervisión y control a fin de que cumpla con los plazos establecidos en los contratos.

5. Conservación y operación de las líneas Z (Istmo de Tehuantepec), y Chiapas - Mayab

De conformidad con el artículo 28 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, los concesionarios realizarán la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación ferroviaria con la periodicidad y las especificaciones técnicas que al efecto establezcan los reglamentos y demás disposiciones aplicables.

Para constatar la conservación y el mantenimiento realizados en el 2014 por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), por el monto de 2,144.0 miles de pesos de tres contratos correspondientes a la partida 35102 “Mantenimiento y Conservación de Inmuebles” del 17 al 20 de agosto del 2015 se realizó una visita física en la línea férrea “Z” de Medias Aguas, Veracruz a Salina Cruz, Oaxaca, en donde se efectuaron los trabajos, con los resultados siguientes:

a) FIT-GARMOP-OP-Z-02-2014. Contrato suscrito por un monto de 6,000.0 miles de pesos, incluido el Impuesto al Valor Agregado (IVA), del cual se revisó un anticipo de 968.7 miles de pesos, que representó el 16.1% del total, integrado por tres estimaciones relativas al “Mantenimiento preventivo, correctivo y trabajos diversos de vía y puentes del km. 96+000 al 303+000 de la línea férrea ‘Z’ del FIT”; consistentes, entre otros trabajos, en los siguientes:

- ✓ Carga, acarreo, descarga, distribución y colocación de durmientes de madera de pino impregnado de 1ª clase para sustituir durmientes de madera existente en mal estado, incluyendo colocación de juegos de fijación y recobro por unidad de obra terminada (estimaciones 1, 2 y 3).
 - ✓ Carga, acarreo, descarga, distribución y colocación de grapas elásticas reforzadas para durmientes de concreto, de placas de hule y de pernos de anclaje, para durmientes de concreto (estimaciones 1, 2 y 3).
 - ✓ Carga, acarreo, descarga, distribución y colocación de durmientes de madera para cambio de 1 clase de diferentes medidas (estimaciones 2 y 3).
 - ✓ Corrección de escantillón a clavo por unidad de obra determinada que incluye equipo, herramienta, mano de obra y todo lo necesario para su correcta ejecución (estimaciones 1 y 2).
 - ✓ Carga, acarreo, descarga, distribución y colocación de cojinetes semicilíndricos para durmientes de concreto (estimación 2).
 - ✓ Relevo de riel aplanado, o desgastado por riel de primera o segunda clase (estimaciones 2 y 3).
 - ✓ Colocación de separadores de madera de pino impregnado de 1 clase en puentes metálicos (estimación 3).
 - ✓ Con la revisión del archivo fotográfico y la inspección física, se comprobó que se realizaron las actividades mencionadas. De otras actividades contenidas en las estimaciones del contrato, sólo se verificó la razonabilidad de su realización, ya que por las condiciones climatológicas, el transcurso del tiempo y el continuo uso de la vía cambió el estado físico de los bienes. Dichas actividades se detallan a continuación:
 - ✓ Desmonte, chapeo y limpieza manual o mecánica en un ancho máximo de 2.50 mts. en uno o en ambos lados de la vía a partir del extremo final del durmiente (estimaciones 1, 2, y 3).
 - ✓ Limpieza, chapeo y desazolve de cunetas de concreto por unidad de obra terminada (estimaciones 1, 2 y 3).
 - ✓ Desazolve de la corona de la vía por unidad de obra determinada (estimaciones 1, 2 y 3).
 - ✓ Desazolve de cruce a nivel y retiro del material fuera del derecho de vía y de las canaletas de concreto o mampostería con protección de rejillas o rieles para paso de vehículos por unidad de obra determinada (estimación 1).
 - ✓ Chapeo manual o mecánico en la vía principal con un máximo de 1.5 mts. en ambos lados de la vía (estimación 3).
 - ✓ Chapeo de vía ladero en un ancho de 2.5 mts. a partir del eje de la vía con equipo manual o mecánico (estimación 2).
- b) FIT-GARMOP-OP-Z-04-2014. Contrato suscrito por 871.8 miles de pesos (IVA incluido), de los cuales se revisaron 645.4 miles de pesos, que representaron el 74.0% del total, integrados por dos estimaciones relativas a los trabajos de “Revestimiento de patinaduras” y “Aplicación de soldaduras aluminotérmicas” de la línea “Z”. Con la inspección física y la revisión del archivo fotográfico, se comprobó la realización de los mismos.
- c) FIT-GARMOP-OP-Z-06-2014. Contrato suscrito por 529.9 miles de pesos (IVA incluido), el cual se revisó al 100.0%; consistió en los trabajos de aplicación de pintura,

impermeabilización y trabajos complementarios en la estación de Matías Romero, Oaxaca. Mediante el archivo fotográfico y la verificación física, se comprobó el cumplimiento de éstos. Conforme a lo anterior, de los trabajos revisados se constató que en 2014 el FIT conservó y dio mantenimiento a las vías generales de comunicación ferroviaria, en cumplimiento del artículo 28 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Por otro lado, en el artículo 42 del Reglamento del Servicio Ferroviario, se dispone que los concesionarios deberán conservar y mantener la vía general de comunicación ferroviaria en buen estado para que brinde seguridad y eficiencia en el servicio a que esté destinada, para lo cual deberán establecer, cuando menos:

- I. Reglas generales de conservación
- II. Periodicidad mínima de las inspecciones de los bienes
- III. Formatos de los reportes de las inspecciones
- IV. Funciones y responsabilidades del personal encargado de la conservación y mantenimiento.

Para verificar el cumplimiento de dicha disposición, se revisó la información siguiente proporcionada por el FIT:

- I. Reglamento de Conservación de Vías y Estructuras para los Ferrocarriles Mexicanos del 1 de septiembre de 1966, vigente en 2014.
- II. Oficio núm. SFA-CLM-79-2015, del 27 de julio del 2015, con el cual el FIT informó que las inspecciones se realizan diariamente, y se reportan en libretas de tránsito; sin embargo, con el análisis de las libretas de la línea "Z", se constató que las inspecciones no se realizan en forma diaria.
- III. No existe un formato para registrar las inspecciones, sólo se utiliza una libreta sin una estructura de formato definida.
- IV. Archivo electrónico, en el cual se establecen las funciones y responsabilidades del personal encargado de la conservación y mantenimiento.

Asimismo, en el artículo 44 del Reglamento del Servicio Ferroviario, se establece que de cada inspección que se realice se elaborará un reporte en el que se especifiquen los fines de la inspección, los resultados, así como el nombre y la firma del responsable. Al respecto, el FIT proporcionó 67 reportes de comisión y servicio, de los cuales 56 correspondieron a la verificación de trabajos de reparación y mantenimiento realizados en 2014. De esas verificaciones, 33 reportes se realizaron en la Línea "Z" por la Jefatura del Departamento de Supervisión de Vía, y 23 en las líneas Chiapas-Mayab por la Gerencia de Vías y Estructuras, en cumplimiento del ordenamiento citado.

Por otro lado, de acuerdo con el artículo 6, fracción IV, de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) tiene como atribución, la de verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables; en tanto que, en el artículo 57 de esa ley se dispone que la SCT verificará el cumplimiento de esa ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables, para lo cual los concesionarios y permisionarios estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de esa secretaría a sus instalaciones, a transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en los términos de ese ordenamiento y, en general, a otorgarles todas las facilidades para esos fines.

Además, en el artículo 44, fracción XIII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se establece como atribución del Director General de cada Centro SCT la de apoyar en forma oportuna las tareas de supervisión, verificación y notificación que requieran realizar las unidades administrativas de la secretaría en las entidades federativas, así como verificar y realizar las acciones conducentes para preservar de todo daño las vías ferroviarias y de cualquier invasión del derecho de vía, para lo cual notificará de ello a la Dirección General de Transporte Ferroviario Multimodal.

Al respecto, se revisaron 61 actas circunstanciadas proporcionadas por el FIT y 136 actas circunstanciadas proporcionadas por la SCT de la verificación a las vías férreas de las líneas "Z" y Chiapas-Mayab en 2014, realizada por personal de la Dirección General de los Centros SCT de los estados de Chiapas, Campeche, Yucatán, Tabasco, Oaxaca y Veracruz, así como los oficios con que informó al FIT la fecha en que se llevaría a cabo la verificación, con los resultados siguientes:

- De las verificaciones en el estado de Oaxaca el FIT proporcionó un oficio de notificación y 8 actas circunstanciadas y la SCT proporcionó 11 oficios de notificación y 11 actas circunstanciadas de las cuales sólo seis actas coinciden con el FIT.
- De las verificaciones en el estado de Veracruz el FIT aportó un oficio de notificación y 2 actas circunstanciadas y la SCT entregó 2 oficios y 2 actas circunstanciadas.
- De las verificaciones en el estado de Chiapas el FIT proporcionó 2 oficios de notificación y 14 actas circunstanciadas, y la SCT proporcionó 31 oficios de notificación y 31 actas circunstanciadas.
- De las verificaciones al estado de Yucatán el FIT contó con un oficio de notificación y ningún acta circunstanciada y la SCT proporcionó 36 oficios de notificación y 40 actas circunstanciadas.
- De las verificaciones al estado de Tabasco el FIT proporcionó 6 oficios e informó que no se presentó ningún representante del centro SCT a realizarlas por lo que no contó con ninguna acta circunstanciada, sin embargo, la SCT proporcionó 15 oficios de notificación y 15 actas circunstanciadas.
- De las verificaciones en el estado de Campeche el FIT proporcionó 22 oficios de notificación y 37 actas circunstanciadas y la SCT el mismo número de oficios y de actas circunstanciadas.

Conforme a lo anterior, se constató que el FIT no realiza las inspecciones diariamente y no cuenta con un formato para el registro de las inspecciones, sólo utiliza una libreta sin una estructura de formato definida, en incumplimiento del artículo 42 del Reglamento del Servicio Ferroviario.

Con motivo de la presentación de resultados y observaciones preliminares, el 27 de noviembre de 2015 el FIT informó que "actualmente se lleva un registro de los trabajos que las cuadrillas de vía de la entidad llevan a cabo en el libro CV-4 en el cual se registran diariamente los trabajos que se realizan, así como los materiales de vía que se colocan y la herramienta menor entregada a los trabajadores. No obstante, se está trabajando en la integración de los lineamientos para establecer la periodicidad mínima de las inspecciones de los bienes a cargo de la entidad. Asimismo, se integró el formato para registrar el resultado de las inspecciones del personal de vía". De lo anterior se determinó que persiste lo observado debido a que el FIT no proporcionó evidencia de los lineamientos autorizados que

incluyan la periodicidad de las inspecciones, así como del formato debidamente autorizado para su implementación, con firmas de los responsables de su elaboración y autorización.

Asimismo, de la revisión de las actas proporcionadas por la SCT se determinó que el FIT no contó con 83 oficios de notificación de verificación ni con 75 actas circunstanciadas, en incumplimiento del artículo 66, párrafo segundo, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y del Lineamiento quinto de los Lineamientos generales para la organización y conservación de los archivos de las dependencias y entidades de la administración pública federal.

14-2-09J3L-02-0018-01-005 **Recomendación**

Para que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., defina e incorpore en su normativa la periodicidad y formatos para realizar las verificaciones de las líneas férreas, a fin de dar seguimiento a su conservación y mantenimiento.

14-2-09J3L-02-0018-01-006 **Recomendación**

Para que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., establezca procedimientos para el resguardo de los oficios emitidos por los Centros SCT y de las actas circunstanciadas elaboradas con motivo de las verificaciones a las vías férreas, a fin de contar con un control confiable de la documentación que acredita dichas inspecciones.

14-9-09J3L-02-0018-08-002 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no contaron con la documentación soporte de 83 oficios de notificación y de 75 actas circunstanciadas de las verificaciones llevadas a cabo a las vías férreas.

6. Pago de derechos al Gobierno Federal por la operación y explotación de las líneas "Z" y Chiapas-Mayab

De conformidad con la condición 4.5 del Título de Asignación otorgado a Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), éste deberá cubrir al Gobierno Federal los derechos por la operación y explotación de los bienes de dominio público, objeto de la asignación, previstos en la Ley Federal de Derechos.

En el artículo 232-B, fracción I, de la Ley Federal de Derechos, se dispone que al FIT le corresponde enterar al Gobierno Federal, como contraprestación, el equivalente al 0.5% del total de ingresos brutos que obtuvo por el concepto mencionado en el párrafo anterior, mediante los pagos definitivos bimestrales dentro de los primeros 10 días naturales de marzo, mayo, julio, septiembre, noviembre del mismo ejercicio fiscal, y enero del siguiente.

Al respecto, se revisaron las balanzas mensuales y el papel de trabajo de cada uno de los bimestres de 2014 proporcionados por el FIT, los cuales sirvieron de base para el pago y entero del derecho citado, con los resultados siguientes:

DETERMINACIÓN DEL PAGO DE DERECHOS, 2014

(Miles de pesos)

ASF	Ingresos				FIT				Diferencias	
	FIT (A)	Chiapas-Mayab (B)	Total (C=A+B)	Derechos (D=C*0.5%)	FIT (E)	Chiapas-Mayab (F)	Total (G=E+F)	Derechos (H=G*0.5%)	Base para el pago de derechos	Pago de derechos
Ene.- Feb.	1,317.6	29,627.0	30,944.6	154.7	1,316.5	29,627.0	30,943.5	154.7	1.1	0.0
Mar. - Abr.	1,596.9	30,709.6	32,306.5	161.5	1,596.9	30,709.6	32,306.5	161.5	0.0	0.0
May. - Jun.	2,463.6	33,568.0	36,031.6	180.2	2,463.6	33,568.0	36,031.6	180.2	0.0	0.0
Jul.- Ago.	812.4	38,240.2	39,052.6	195.3	787.9	38,242.3	39,030.2	195.1	22.4	0.2
Sept. - Oct.	2,472.4	45,521.2	47,993.6	240.0	2,472.4	45,521.2	47,993.6	240.0	0.0	0.0
Nov. - Dic.	1,702.6	33,567.0	35,269.6	176.3	1,664.3	33,567.0	35,231.3	176.2	38.3	0.1
Total	10,365.5	211,233.0	221,598.5	1,108.0	10,301.6	211,235.1	221,536.7	1,107.7	61.8	0.3

FUENTE: Balanzas de comprobación del FIT de enero a diciembre de 2014 y papel de trabajo "Pago de derechos MA LA S.C.T." proporcionados por el FIT.

Se determinó un monto de 221,598.5 miles de pesos de los ingresos base para el pago del derecho, mayor en 61.8 miles de pesos que el calculado por el FIT por 221,536.7 miles de pesos, por lo que omitió pagar 0.3 miles de pesos en 2014. Al respecto, la Jefatura del Departamento de Contabilidad informó que la diferencia en el cálculo de los derechos se debió a que se tiene la obligación de presentar la declaración bimestral a más tardar el 10 de marzo, mayo, julio, septiembre, noviembre y enero, y el cierre contable se realiza el 17 para el pago de impuestos federales, por lo que no se registraron 61.7 miles de pesos de ingresos, ni se pagó el derecho correspondiente por 0.3 miles de pesos, por no ser un importe representativo.

Se constató que los pagos de los derechos del bimestre de marzo-abril se efectuaron el 12 de mayo de 2014 y los de noviembre-diciembre el 12 de enero de 2015, en vez de efectuarse a más tardar los días 10 de mayo y enero.

El FIT registró contablemente los 1,107.7 miles de pesos de derechos pagados; sin embargo, presupuestalmente sólo registró 538.3 miles de pesos, se constató que carece del registro de los 569.4 miles de pesos restantes, en incumplimiento de los artículos 36, 38 y 42 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental, y del Postulado Básico de Contabilidad Gubernamental "Importancia Relativa".

Al respecto, la entidad informó que "su sistema presupuestal muchas veces no permitía el traspaso de las cuentas presupuestales por lo que solamente se registraban las cuentas contables, derivado del problema de interface que se tiene entre los dos sistemas instalados en la entidad".

14-2-09J3L-02-0018-01-007 **Recomendación**

Para que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., establezca procedimientos de control y supervisión para que los pagos de derechos por concepto de contraprestación al Gobierno Federal se realicen en el plazo previsto en el artículo 232-B de la Ley Federal de Derechos.

14-2-09J3L-02-0018-01-008 Recomendación

Para que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., instrumente las acciones conducentes a fin de asegurar el adecuado registro presupuestal de los derechos pagados al Gobierno Federal por concepto de contraprestación por la asignación otorgada.

14-9-09J3L-02-0018-08-003 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de Control en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no contaron con los registros presupuestales por 569.4 miles de pesos correspondientes al pago de derechos al Gobierno Federal por concepto de contraprestación por la asignación otorgada.

7. Proceso de contratación para la adquisición de bienes y servicios con cargo a los programas E011 “Conservación de Infraestructura Ferroviaria” y E022 “Operación de Infraestructura Ferroviaria”

Se revisó el proceso de contratación para la adquisición de bienes realizado en 2014 por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), en un caso para el programa E011 “Conservación de Infraestructura Ferroviaria” por 15,208.5 miles de pesos, incluido el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y en otro caso para el programa E022 “Operación de Infraestructura Ferroviaria” por 6,585.1 miles de pesos, con los resultados que se detallan a continuación:

Programa E011 “Conservación de infraestructura ferroviaria”**a) Adjudicación del contrato núm. FIT-GARMOP-CHM-ADQ-23-14 del 22 de agosto de 2014**

Se revisó el expediente de la adjudicación del contrato núm. FIT-GARMOP-CHM-ADQ-23-14 del 22 de agosto de 2014, por un monto de 36,500.0 miles de pesos, por la prestación del servicio profesional “Actualización del sistema de control satelital de tráfico (CST), implementación del Sistema Integral de Administración de Recursos Gubernamentales, Government Resource Planning (GRP), con interoperabilidad a la plataforma gov. mx”.

El FIT proporcionó el “Estudio de Factibilidad y Costo Beneficio” realizado por la Subdirección de Operación, la Gerencia de Finanzas y las jefaturas de los departamentos de Estadística y Sistemas, y de Proyectos de Tecnologías de la Información y Comunicaciones en 2014, sin fecha, en el cual se incluyó el análisis de arrendar o adquirir el servicio de desarrollo de software y el suministro de hardware así como el estudio de mercado, en cumplimiento de la normativa aplicable. El estudio de mercado fue elaborado con las cotizaciones proporcionadas por las empresas siguientes:

INVESTIGACIÓN DE MERCADO

(Miles de pesos)

Proveedor	Cotización	Conceptos que incluye la propuesta
1	50,478.0	Adquisición software y hardware.
2	21,195.2	Adquisición de software incompleta y adquisición de hardware.
3	34,800.0	Adquisición de software y adquisición de hardware incompleta.
4	39,761.6	Adquisición software y hardware.
5	36,500.0	Adquisición software y hardware.
6	38,329.3	Adquisición software y hardware.

FUENTE: Estudio de mercado proporcionado por la Gerencia de Adquisiciones, Recursos Materiales y Obra Pública.

De acuerdo con las peticiones de ofertas realizadas por la Jefatura del Departamento de Estadística y Sistemas del 8 de abril y 22 de mayo de 2014, se identificó a dichas empresas como posibles prestadores de servicio.

Para dar cumplimiento a los artículos 40, párrafos primero y segundo, y 41, fracción I, de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, el FIT realizó el dictamen y justificación para la prestación del servicio en el cual manifestó “que debido a que la plataforma del CST (Control Satelital de Trenes) es flexible, escalable con estándares abiertos, las posibilidades de desarrollo de nuevos módulos son muy amplias, fortalece la industria del software nacional, aumenta, robustece y facilita la interoperabilidad con los sistemas de información al dar respuestas rápidas y oportunas a usuarios, permite mayor participación de usuarios en el mantenimiento de los niveles de seguridad e interoperabilidad. La automatización de los procesos sustantivos y administrativos, así como la centralización de la información, dará resultados más confiables, rápidos y seguros y la interoperabilidad con el Sistema Integral de Administración de Recursos Gubernamentales será transparente”.

Asimismo, manifestó que “con la implementación de este sistema se estima que durante el primer año de operación (2015) se puede obtener un ahorro del 5.0% en costos operativos y durante los siguientes años de entre el 20.0% y el 30.0%”.

En el dictamen y justificación también se encuentra la autorización del Director General del FIT, quien instruye a la Gerencia de Adquisiciones, Recursos Materiales y Obra Pública dictamine como procedente la no celebración de la Licitación Pública de conformidad con el artículo 22, fracción II, de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, y autoriza la asignación por adjudicación directa, con fundamento en el artículo 41, fracción I, de esa ley, al proveedor 5 por ser el que ofreció el precio más económico para realizar el trabajo y haber comprobado experiencia y conocimiento en el desarrollo de las aplicaciones requeridas.

Programa E022 “Operación de infraestructura ferroviaria”

b) Adjudicación del pedido núm. GARMOP-CHM-N-39-2014 del 23 de julio de 2014
Se revisó el expediente de la adjudicación del pedido núm. GARMOP-CHM-N-39-2014 del 23 de julio de 2014, por un monto de 6,585.1 miles de pesos para la adquisición y suministro de 12 camionetas pick-up Ford Ranger XL modelo 2015 equipadas con rueda guía (Hy Rail) marca DMF, modelo RW1015 RAILGEAR.

El FIT proporcionó el estudio de mercado realizado por la Subdirección de Operación el 25 de julio de 2014, con fundamento en el artículo 26, párrafo sexto, de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, con el cual hizo la petición de oferta a tres empresas, y las mismas presentaron su cotización como sigue:

INVESTIGACIÓN DE MERCADO

(Miles de pesos)

Proveedor	Cotización (sin IVA)
7	6,585.1
8	7,471.6
9	9,958.6

FUENTE: Estudio de mercado proporcionado por la Gerencia de Adquisiciones, Recursos Materiales y Obra Pública.

En el estudio de mercado se establece que para conocer el precio prevaleciente de la adquisición y suministro de camionetas tipo pick-up doble cabina, equipada con ruedas guía para circular por vía de ferrocarril, se consideró el precio promedio de las cotizaciones solicitadas a los proveedores que cuentan con capacidad de suministro, obteniendo un precio promedio estimado de 667.1 miles de pesos, en cumplimiento del artículo 29, fracción II, del Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.

El FIT determinó en el estudio de mercado que dado el monto total, tendría que realizarse una licitación pública; sin embargo, considerando que el problema de la presencia de inmigrantes originarios de Centroamérica que pretenden cruzar por territorio mexicano por tren a fin de llegar a los Estados Unidos se ha visto incrementado en los últimos años, sobre todo la migración de niños, lo que ha ocasionado que las autoridades tanto de México como de Estados Unidos, iniciaran una serie de acciones para disminuir y erradicar este problema, por la exposición a sufrir accidentes a bordo del tren y al abuso de la delincuencia organizada, se volvió indispensable la supervisión e inspección de las vías de un manera más puntual, por lo que se consideró que dichas acciones deberían ser implementadas a la brevedad y se propuso la adquisición mediante adjudicación directa.

Con fundamento en el artículo 22, fracción II, de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, en el dictamen y justificación del 25 de julio de 2014, el Director General del FIT autorizó no celebrar la licitación pública, y aprobó la asignación al proveedor 7 por adjudicación directa, prevista establecida en el artículo 41, fracción II, de la citada ley, para el suministro de las 12 camionetas tipo pick up, doble cabina equipadas con ruedas guía para circular por la vía del ferrocarril por un monto de 7,638.7 miles de pesos (IVA incluido). Conforme a lo expuesto, se constató que de los procesos de adjudicación del contrato núm. FIT-GARMOP-CHM-ADQ-23-14 y del pedido núm. GARMOP-CHM-N-39-2014, el FIT realizó los estudios de mercado para elegir las mejores opciones para la adquisición de los bienes. Asimismo, elaboró los dictámenes y justificaciones en los que autorizó llevar a cabo los procesos licitatorios mediante adjudicación directa.

8. Pagos de los bienes y servicios adquiridos con cargo a los programas E011 “Conservación de Infraestructura Ferroviaria” y E022 “Operación de Infraestructura Ferroviaria”

Se verificó la entrega de los bienes adquiridos mediante el pedido núm. GARMOP-CHM-N-39-2014 del 29 de julio de 2014, por 6,585.1 miles de pesos, incluido el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y con el contrato núm. FIT-GARMOP-CHM-ADQ-23-14 del 22 de agosto de 2014, por 31,465.5 miles de pesos, más IVA, conforme a lo siguiente:

a) Contrato núm. FIT-GARMOP-CHM-ADQ-23-14 (Actualización del Sistema de Control Satelital de Tráfico CST e implementación del Sistema Integral de Administración de Recursos Gubernamentales con interoperabilidad a la plataforma gob.mx).

De acuerdo con la cláusula tercera “Forma de pago” del contrato, el FIT debe pagar en un máximo de 20 días calendario posteriores a la fecha de entrega y aceptación de la factura electrónica, la cual deberá cumplir los requisitos legales, fiscales y administrativos, así como del documento de remisión del servicio, que contenga el sello del área receptora y el nombre y la firma del personal facultado. La aceptación del documento para autorizar el pago estará a cargo del titular de la Gerencia de Finanzas, y los pagos se sujetarán al calendario establecido en el “Programa de pagos-trabajo”.

El 17 de agosto de 2015, el FIT suscribió con el proveedor un convenio modificatorio por 7,115.8 miles de pesos, que incluye IVA, a un plazo de ejecución de 73 días adicionales, con el fin de modificar los alcances de los módulos relativos al control de tráfico, diagrama unifilar, despacho de trenes, seguimiento de seguros y accidentes, y recursos humanos-nómina por 5,962.5 miles de pesos, así como para adquirir hardware por 1,153.3 miles de pesos. El convenio modificatorio representó el 19.5% de los 36,500.0 miles de pesos del contrato original, de conformidad con el artículo 52, párrafo primero de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.

En la cláusula octava, se estableció la obligación de garantizar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones convenidas en el contrato, por lo que el proveedor entregó al FIT la póliza de fianza núm. 4099-00196-6 del 25 de agosto de 2014 por un monto de 6,293.1 miles de pesos, y se constató que cumplió con las condiciones de monto y fecha de presentación (dentro de los 10 días calendario posteriores a la firma del contrato).

Como resultado de la firma del convenio modificatorio del 17 de agosto de 2015, el proveedor presentó el incremento y la prórroga de la fianza por 1,226.9 miles de pesos, elaborada el 20 de agosto de 2015, en cumplimiento de la cláusula segunda del convenio referido.

De acuerdo con el programa contenido en la cláusula tercera del contrato FIT-GARMOP-CHM-ADQ-23-14, a diciembre de 2014 se debían pagar al proveedor 17,056.7 miles de pesos, más el IVA, conformados por 7,501.8 miles de pesos correspondientes a 18 módulos (solicitud de servicio, servicio al cliente, control de tráfico, derechos de paso, derechos de piso, diagrama unifilar, formato consist, hoja de tren, generación automática del registro del llamado de trenes, formato de cadena del personal, inspección de trenes, control de ordenamientos a cumplir, reporte de situación de trenes, actas de intercambio y control de unidades BO, despacho de trenes, módulo de cambios de turnos de despachadores y plataforma gob.mx), y 9,554.9 miles de pesos a 10 equipos (antenas wifi para locomotoras, servidores y equipo para SITE, antenas satelitales y GPRS, paneles para comunicación con tripulación touch, lectores biométricos, equipos de hand held para trabajos en campo, sensores de ultrasonido

para medición de combustible, sensores de apertura para tanques de combustible, cámaras de IP de vigilancia en cabinas y antenas wifi de 10 metros).

A diciembre de 2014, el FIT pagó 13,110.8 miles de pesos, más IVA, de los cuales 5,001.2 miles de pesos correspondieron a 12 módulos de software (solicitud de servicio, servicio al cliente, control de tráfico, derechos de paso, derechos de piso, diagrama unifilar, formato consist, hoja de tren, inspección de trenes, control de ordenamientos a cumplir, reporte de situaciones de trenes y plataforma gob.mx), y 8,109.6 miles de pesos a 7 equipos (antenas wifi para locomotoras, servidores y equipo para SITE, antenas satelitales paneles para comunicación con tripulación touch, lectores biométricos, cámaras de IP de vigilancia en cabinas y antenas wifi de 10 metros).

Se constató que el proveedor hizo la entrega en tiempo y forma, a diciembre 2014, de 6 módulos de software (generación automática del registro del llamado de trenes, formato de cadena del personal, actas de intercambio y control de unidades BO, despacho de trenes, cambios de turnos de despachadores, registro de tripulaciones en línea), sin embargo el FIT no realizó su pago de conformidad con el calendario de pagos establecido en la cláusula tercera, inciso B, del contrato FIT-GARMOP-CHM-ADQ-23-14, conforme al cual debieron realizarse en octubre y noviembre de 2014 por 1,445.3 miles de pesos, y al cierre de 2014 estaban pendientes de pago.

Asimismo, se comprobó que a diciembre 2014 el proveedor entregó 4 equipos (antenas satelitales y GPRS, equipos de hand held para trabajos en campo, sensores de ultrasonido para medición de combustible, sensores de apertura para tanques de combustible), con atraso de 22, 31, 10 y 10 días, respectivamente.

El 17 de julio de 2015 el FIT penalizó al proveedor con un monto de 117.0 miles de pesos por el atraso en la entrega de los equipos, para lo cual aplicó una penalización del 0.2% sobre el importe de cada uno de los equipos por cada día natural de atraso, no obstante que la cláusula séptima de ese contrato establece que: “el proveedor acepta ser sancionado en caso de que no efectúe el servicio en forma total o lo realice parcialmente, en tales supuestos pagará a la entidad una sanción, al final de la vigencia del contrato, del 1.0% por cada día natural de atraso del costo total del contrato con Impuesto al Valor Agregado (IVA) incluido, de conformidad con lo establecido en el calendario de pagos indicado, o en su caso, la entidad podrá hacer efectiva la fianza establecida en la cláusula octava del contrato”.

Cabe señalar que de conformidad con el convenio modificadorio núm. 1 del contrato núm. FIT-GARMOP-CHM-ADQ-23-14, la vigencia del contrato concluyó el 5 de noviembre de 2015, por lo que se observa que el FIT utilizó un procedimiento diferente al contenido en dicha cláusula para el cálculo y aplicación de la penalización.

Por haberse registrado esta observación en el ejercicio 2015, se emitió una Solicitud de Intervención de la Instancia de Control en el Ferrocarril del istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., mediante oficio núm. DGAFFA/SIIC/008/2015 del 17 de diciembre de 2015, para que en el ámbito de sus atribuciones, realice las investigaciones correspondientes.

Pedido núm. GARMOP-CHM-N-39-2014 (Adquisición y suministro de camionetas tipo pick-up, doble cabina, equipadas con ruedas guía Hy-rail, para circular por vía de ferrocarril).

Se revisaron las condiciones de entrega de los bienes, se constató lo siguiente:

- El proveedor presentó póliza de fianza núm. 484085 del 23 de julio de 2014 por 658.5 miles de pesos, el 10.0% del importe total del pedido, sin IVA, de conformidad con la nota 10 del pedido.

- La entrega de los bienes se realizó de conformidad con las notas 13 y 15 del pedido, conforme a las cuales si el proveedor cumplía con la volumetría, no se aplicaría penalización, los plazos de entrega iniciarían a partir del día siguiente a la fecha de recepción del original del pedido considerando días naturales, y se estableció el lugar y personal para la recepción.
- Se comprobó que la entrega de las 12 camionetas se realizó en los lugares y las fechas pactadas, sin embargo la cotización realizada por el proveedor difiere en algunos conceptos con la factura emitida, toda vez que en la primera se presenta el modelo 2015 con potencia de 164 HP y peso bruto vehicular de 3,200.0 kilogramos (kg) y en la segunda el modelo 2014 con potencia de 143 HP y peso bruto de 2,680.0 kg.

No obstante que en las notas 27 y 28 del pedido se establece que ambas partes manifiestan que la cotización presentada por el proveedor en la adjudicación directa forma parte del pedido y que en caso de discrepancia entre la cotización y el modelo del pedido prevalecerá lo establecido en la cotización.

Con motivo de la presentación de resultados y observaciones preliminares, el 27 de noviembre de 2015 el FIT proporcionó carta factura de cada una de las 12 camionetas en las cuales el proveedor hace una fe de erratas mencionando que la potencia correcta de las camionetas Ford Pick Up Ranger Crew Cab XL, doble cabina modelo 2014, es de 164 hp, la capacidad de carga es de 1,420 kg. y el peso bruto vehicular de 3,200 kg.

Asimismo, proporcionó oficio de noviembre 2015 emitido por el gerente general de la empresa automotriz a la representante del proveedor en la que menciona que "Las camionetas Pick up ranger doble cabina motor a gasolina 4 cilindros XL GAS Crew que usted solicitó, se surtieron en modelo 2014 porque como anteriormente se le había comentado, la planta Ford nos informó que las modelo 2015 no estarían disponibles hasta la segunda quincena de septiembre, no obstante por experiencias anteriores, tampoco le podíamos garantizar dichas fechas de entrega de acuerdo al calendario de su proyecto, porque cabía la posibilidad de que las fechas se desfasaran. Los precios que les ofrecimos por estos vehículos fue de acuerdo al precio publicado en la página de Ford correspondiente a vehículos 2014 y se le hizo una propuesta como clientes de flotilla. Las especificaciones y características técnicas, capacidades de carga, etc. de las camionetas Ford Ranger XL Gas Crew Cab modelo 2015.

- Las facturas presentadas por el proveedor cumplieron con los requisitos fiscales establecidos en el artículo 29-A del Código Fiscal de la Federación.

- Conforme al artículo 51 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, la fecha de pago al proveedor no podrá exceder de 20 días naturales contados a partir de la entrega de la factura respectiva, previa entrega de los bienes o prestación de los servicios en los términos del contrato, además de acuerdo con la nota 19 del pedido el pago sería en moneda nacional dentro de los 20 días naturales siguientes a la de recepción y aceptación del original de la factura, acompañada de la documentación soporte. Se constató que las facturas fueron recibidas por la Gerencia de Adquisiciones, Recursos Materiales y Obra Pública el 15 de septiembre de 2014 y la fecha de vencimiento para realizar el pago fue el 6 de octubre de 2014. El FIT pagó seis camionetas por 3,819.4 miles de pesos el 29 de septiembre, dentro del plazo mencionado, sin embargo de seis camionetas por 3,819.4 miles de pesos lo realizó hasta el 22 de octubre de 2014, con un retraso de 17 días naturales.

Al respecto, el FIT informó que si bien es cierto el proveedor entregó las camionetas conforme a las fechas establecidas en el pedido respectivo, también lo es, que adicionalmente se le

solicitaron adecuaciones y/o readaptaciones al sistema hy –rail ad-hoc a las condiciones imperantes en la vía férrea, por lo cual se le cubrió en su totalidad el pago respectivo una vez que esta entidad se cercioró que las unidades estaban en uso óptimo operativo. Resaltó que el proveedor aceptó proactivamente la petición del FIT, por lo que en ningún momento manifestó desacuerdo, tan fue así, que no solicitó el pago de cargas financieras por el atraso. No obstante lo informando, el FIT no proporcionó evidencia de la solicitud de los trabajos adicionales realizados a las camionetas y de su culminación.

Las 12 camionetas adquiridas contaron con el oficio de resguardo con la firma de autorización de la Subdirección de Operaciones y las correspondientes a las personas que tienen bajo su resguardo las unidades, en el cual se describen los datos del vehículo, así como las condiciones en las que se recibió.

Por otra parte, el 20 de agosto de 2015 se realizó una visita a la estación ferroviaria de Matías Romero, Oaxaca, y se constató la existencia de dos camionetas Ford Ranger, una color blanco con placas RX-19-584 con núm. de serie 8AFBR5AA5E6242668, marcada con el número 01, y la otra de color rojo con placas RX-19-583 con núm. de serie 8AFBR5AA6E6210389, marcada con el número 06, asignadas a los operarios de vía y a la Gerencia de Vías y Estructuras del FIT, las cuales correspondieron a las entregadas según los formatos de entrega o recepción en Ixtepec, Oaxaca, y Arriaga, Chiapas, respectivamente.

Asimismo, el 25 de agosto de 2015 se realizó una visita a la estación ferroviaria de Mérida, Yucatán, y se comprobó la existencia de dos camionetas Ford Ranger color blanco, una con placa RX-19-577 con núm. de serie 8AFBR5AA1E6251514, la otra con placa RX-19-585 con núm. de serie 8AFBR5AA7E6249279, asignadas a los operarios de vía y a la Gerencia de Vías y Estructuras del FIT, las cuales coincidieron con las señaladas como recibidas en el formato de entrega o recepción de Mérida, Yucatán.

Adicionalmente, se revisó la “Relación de bienes muebles que componen el patrimonio” de la Cuenta Pública 2014 del FIT, y se constató que los registros correspondientes a 28 lectores biométricos (huella y rostro) por un monto de 1,066.6 miles de pesos, y de los servidores y equipo para SITE por 1,035.0 miles de pesos, se encuentran duplicados.

Conforme a lo expuesto, se determinó que el FIT pagó seis camionetas el 22 de octubre de 2014, no obstante que la fecha de vencimiento del pago fue el 6 de octubre de 2014, por lo que se determinó un atraso en el pago de 17 días naturales, en incumplimiento del artículo 51 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público; los registros correspondientes a 28 lectores biométricos (huella y rostro) por un monto de 1,066.6 miles de pesos, y de los servidores y equipo para SITE por 1,035.0 miles de pesos, se encuentran duplicados en incumplimiento del artículo 52 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental y de los Postulados Básicos de Contabilidad Gubernamental “Importancia Relativa” y “Revelación Suficiente”; el FIT penalizó al proveedor del contrato núm. FIT-GARMOP-CHM-ADQ-23-14 con un monto de 117.0 miles de pesos; para lo cual utilizó un procedimiento diferente al contenido en la cláusula séptima “Sanción por incumplimiento” del contrato FIT-GARMOP-CHM-ADQ-23-14.

Con motivo de la presentación de resultados finales y observaciones preliminares, el 04 de diciembre de 2015, el FIT informó que los administradores del contrato decidieron aplicar una pena convencional del 0.20% diario sobre el importe del módulo en que el proveedor se atrase como medida precautoria, con la finalidad de evitar atrasos en la entrega de los módulos y/o hardware. Asimismo, proporcionó acuerdo del 17 de agosto de 2015 firmado

por el proveedor y personal del FIT en el cual el proveedor acepta la aplicación de penas convencionales por retraso durante el desarrollo y entrega del sistema "Actualización del sistema de control satelital de tráfico y la implementación del sistema integral de administración de recursos gubernamentales con interoperabilidad a la plataforma gov.mx, de acuerdo al programa de trabajo establecido en el contrato FIT-GARMOP-CHM-ADQ-23-14 y su convenio modificatorio. Se señala que las penalizaciones se calcularán a razón del 0.20% por cada día de atraso en el importe de cada módulo, importe que no podrá exceder del 20.0% del costo del módulo que presente el atraso y el total acumulado del 20.0% del total del contrato antes de Impuesto al Valor Agregado.

14-2-09J3L-02-0018-01-009 Recomendación

Para que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., establezca procedimientos de control, con el fin de evitar atrasos en los pagos de bienes o servicios adquiridos mediante los contratos y/o pedidos que suscriba.

14-2-09J3L-02-0018-01-010 Recomendación

Para que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., implemente mecanismos de supervisión y control que le permita incorporar correctamente a la Cuenta Pública los bienes adquiridos en cada ejercicio.

14-9-09J3L-02-0018-08-004 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de Control en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no incorporaron en forma correcta los bienes adquiridos en la "Relación de bienes muebles que componen el patrimonio" de la Cuenta Pública 2014, ya que presentó un saldo erróneo debido a que se duplicaron los registros de 28 lectores biométricos (huella y rostro) por 1,066.6 miles de pesos, y de los servidores y equipo para (SITE) por 1,035.0 miles de pesos.

9. Registro contable de los pagos con cargo a los programas E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria" y E022 "Operación de Infraestructura Ferroviaria"

Respecto del programa E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria", se revisaron 25 pólizas de diario, 25 de egresos y 22 del registro presupuestal de los pagos, por un total de 7,578.5 miles de pesos correspondientes a las partidas revisadas, con los resultados siguientes:

- La provisión de la adquisición de bienes y los gastos se registró con cargo en las cuentas 1151-00000 "Adquisiciones" y 5000-00000 al gasto correspondiente y a la 1194-00000 "IVA por acreditar" con abono en la cuenta 2112-00000 del proveedor.
- El pago de los bienes y servicios se registró con un cargo en la cuenta 2112-00000 del proveedor, y abono en las cuentas 1112-00000 y 1113-00000 "Bancos/tesorería" o "Bancos/dependencia".
- Los registros presupuestales se realizaron con un cargo en la cuenta 8272-00000 "Presupuesto pagado", y abono en la 8262-00000 "Presupuesto ejercido".

El ente auditado no sustentó contar con tres pólizas de registro presupuestal por un monto de 2,747.7 miles de pesos.

Del programa E022 “Operación de Infraestructura Ferroviaria”, se revisaron 104 pólizas de diario, 49 de egresos y 45 del registro presupuestal de los pagos por un total de 24,760.1 miles de pesos correspondientes a las partidas revisadas, y se comprobó lo siguiente:

- Para el registro contable de la provisión de los gastos, se cargó la cuenta 5000-00000 del gasto correspondiente y la cuenta 1194-00000 “IVA por acreditar” y se abonó la cuenta 2112-00000 del proveedor.
- Se registró el pago de los bienes y servicios con cargo en la cuenta 2112-0000 del proveedor o 1128-00000 “Ministración inmediata de fondos para las reposiciones de caja chica”, y abono a la 1113-00000 “Bancos”.
- De los registros presupuestales, se realizó un cargo en la cuenta 8272-00000 “Presupuesto pagado” y abono en la 8263-00000 “Presupuesto ejercido”.
- No contó con 24 pólizas presupuestales del programa E022 “Operación de Infraestructura Ferroviaria”.
- De las reposiciones de fondo fijo de caja chica se registraron 191.9 miles de pesos en la partida 33602 “Otros servicios comerciales”, de los cuales sólo correspondían a esa partida 42.5 miles de pesos, por lo que se registraron erróneamente 149.3 miles de pesos que corresponden a otras partidas.

Conforme a lo expuesto, el FIT no sustentó contar con tres pólizas de registro presupuestal del programa E011 “Conservación de Infraestructura Ferroviaria” por un monto de 2,747.7 miles de pesos y 24 pólizas presupuestales del programa E022 “Operación de Infraestructura Ferroviaria” por 7,341.1 miles de pesos, en incumplimiento de los artículos 42 y 43 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental y del Postulado Básico de Contabilidad Gubernamental “Importancia Relativa”.

De las reposiciones de fondo fijo de caja chica se registraron 191.8 miles de pesos en la partida 33602 “Otros servicios comerciales”, de los cuales sólo correspondían a esa partida 42.5 miles de pesos, por lo que se registraron erróneamente 149.3 miles de pesos que corresponden a otras partidas, en incumplimiento de los artículos 37 y 41 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental, del Postulado Básico de Contabilidad Gubernamental “Consistencia” y del Clasificador por Objeto del Gasto.

Con motivo de la presentación de resultados y observaciones preliminares, el 27 de noviembre de 2015 la Jefatura del Departamento de Presupuesto del FIT informó que el área contable detalló el gasto por concepto, mientras que la presupuestal lo consideró en términos genéricos, toda vez que al momento de solicitar el presupuesto no se precisó cuál sería el objeto del gasto. Señaló que una vez que el área solicitante comprueba el gasto, el área de contabilidad lo registra conforme a su clasificación, no así el área presupuestal, quien además debe considerar los techos de gasto autorizados por partida presupuestal. Informó que se estima que esta situación contable- presupuestal se subsanará con la implementación del sistema integral de administración de recursos gubernamentales, teniendo en línea y tiempo real, el registro de las operaciones contables-presupuestales.

14-2-09J3L-02-0018-01-011 **Recomendación**

Para que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., realice las acciones conducentes a fin de resguardar los registros presupuestales del gasto, así como el soporte

documental correspondiente, a fin de contar con la documentación que de sustento a sus operaciones.

14-2-09J3L-02-0018-01-012 Recomendación

Para que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., establezca mecanismos de supervisión a efecto de que los registros presupuestales se realicen de acuerdo con el gasto erogado, así como en las cuentas aplicables y los importes correspondientes.

14-9-09J3L-02-0018-08-005 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de Control en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no sustentaron contar con tres pólizas del registro presupuestal de los pagos efectuados con cargo en el programa E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria" por un monto de 2,747.7 miles de pesos y 24 pólizas presupuestales del programa E022 "Operación de Infraestructura Ferroviaria" por 7,341.1 miles de pesos.

14-9-09J3L-02-0018-08-006 Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria

Ante el Órgano Interno de control en el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión registraron 191.8 miles de pesos de los cuales sólo correspondían a esa partida 42.5 miles de pesos, registrando erróneamente 149.3 miles de pesos que corresponden a otras partidas.

10. Presentación en la Cuenta Pública 2014 de los gastos de los programas E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria" y E022 "Operación de Infraestructura Ferroviaria"

En el Estado Analítico del ejercicio del presupuesto de egresos en clasificación funcional-programática de la Cuenta Pública 2014, el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), reportó 656,672.6 miles de pesos de gasto corriente, de los cuales 84,700.5 miles de pesos correspondieron al programa E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria" y 571,972.1 miles de pesos al programa E022 "Operación de Infraestructura Ferroviaria".

Para verificar la adecuada presentación del ejercicio del presupuesto de los programas mencionados, se revisaron las partidas por capítulo siguientes:

- Capítulo 1000 "Servicios personales". En abril, octubre y diciembre de 2014 se pagaron las prestaciones a los trabajadores por 605.5 y 3,509.8 miles de pesos de cada programa.
- Capítulo 2000 "Materiales y suministros". Por la adquisición de materiales complementarios, refacciones y accesorios menores de equipo de transporte y combustibles, lubricantes y aditivos para maquinaria, equipo de producción y servicios administrativos, se pagaron 4,912.7 y 20,169.0 miles de pesos de cada programa.
- Capítulo 3000 "Servicios Generales". Las partidas pagadas por el servicio de vigilancia, arrendamiento de equipo, mantenimiento y conservación de inmuebles bienes informáticos; el arrendamiento de vehículos terrestres, aéreos, marítimos, lacustres y fluviales para

servicios públicos, y la operación de programas públicos y otros servicios comerciales totalizaron 2,665.5 y 4,633.0 miles de pesos de cada programa.

- Capítulo 5000 “Bienes muebles, inmuebles e intangibles”. Incluyó las partidas “Equipos y aparatos de comunicaciones y telecomunicaciones”, “Software” así como “Vehículos y equipo terrestres destinados a servicios públicos y la operación de programas públicos por 15,208.5 y 7,638.7 miles de pesos pagados para cada programa.

De la revisión de las partidas en cada uno de los capítulos de gasto se constató que su presentación en la Cuenta Pública 2014 fue correcta.

Resumen de Observaciones y Acciones

Se determinó(aron) 7 observación(es) la(s) cual(es) generó(aron): 13 Recomendación(es) y 7 Promoción(es) de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria.

Adicionalmente, en el transcurso de la auditoría se emitió(eron) oficio(s) para solicitar o promover la intervención de la(s) instancia(s) de control competente con motivo de 1 irregularidad(es) detectada(s).

Dictamen

El presente dictamen se emite el 18 de diciembre de 2015, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría, la cual se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada y de cuya veracidad es responsable. Con base en los resultados obtenidos en la auditoría practicada, cuyo objetivo fue fiscalizar la gestión financiera para comprobar que los recursos asignados para la conservación y operación de infraestructura ferroviaria, se justificaron, autorizaron, ejercieron, registraron en la contabilidad y presentaron en la Cuenta Pública y específicamente respecto de la muestra revisada que se establece en el apartado relativo al alcance, se concluye que, en términos generales, el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. (FIT), cumplió con las disposiciones legales y normativas que son aplicables en la materia, excepto por los aspectos observados siguientes :

- El pago correspondiente al contrato núm. GARMOP-N-17-2014 por 105.6 miles de pesos fue cubierto con atraso de 2 días.
- Pagó seis camionetas con un atraso de 17 días naturales.
- De la partida 13301 “Remuneraciones por horas extraordinarias” pagó 1.6 miles de pesos más y omitió pagar 4.0 miles de pesos.
- No inspeccionó las vías férreas diariamente en 2014 como lo informó y no contó con un formato para el registro de las inspecciones.
- No sustentó contar con 83 oficios de notificación de verificación de las vías férreas y con 75 actas circunstanciadas de su realización.
- No sustentó contar con el registro presupuestal de 569.4 miles de pesos correspondientes al pago de derechos por concepto de contraprestación al Gobierno Federal.
- De las reposiciones de fondo fijo de caja chica, registró 191.8 miles de pesos en la partida 33602 “Otros servicios comerciales”, de los cuales sólo correspondían a esa partida 42.5 miles de pesos, se registraron erróneamente 149.3 miles de pesos de otras partidas.
- De la “Relación de bienes muebles que componen el patrimonio” de la Cuenta Pública 2014, los registros correspondientes a 28 lectores biométricos (huella y rostro) por 1,066.6

miles de pesos, y de los servidores y equipo para SITE por 1,035.0 miles de pesos, se encuentran duplicados.

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Verificar la justificación y autorización de los recursos asignados en el presupuesto original y modificado para los programas E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria" y E022 "Operación de Infraestructura Ferroviaria".
2. Verificar que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., en su carácter de afectado con motivo de la imposición de la modalidad para la operación y explotación de las vías férreas y en la prestación del servicio público de transporte ferroviario, percibió la indemnización correspondiente que le permitiera cubrir las erogaciones con motivo de la operación y explotación referidas.
3. Comprobar que los gastos por Servicios Personales correspondientes a los programas E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria" y E022 "Operación de Infraestructura Ferroviaria" se ejercieron de conformidad con la normativa.
4. Comprobar que los Gastos de Operación y Otros conceptos de gasto corriente correspondientes a los programas E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria" y E022 "Operación de Infraestructura Ferroviaria" se ejercieron de conformidad con la normativa.
5. Verificar el cumplimiento del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., de conservar y operar las líneas Z (Istmo de Tehuantepec), y Chiapas-Mayab.
6. Comprobar que en 2014 el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., cumplió en tiempo y forma con el pago de derechos al Gobierno Federal por concepto de la operación y explotación de las líneas Z (Istmo de Tehuantepec), y Chiapas-Mayab.
7. Verificar el proceso de contratación para la adquisición de bienes con cargo en los programas E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria" y E022 "Operación de Infraestructura Ferroviaria" en 2014.
8. Comprobar que los pagos de los bienes y servicios adquiridos con cargo en los programas E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria" y E022 "Operación de Infraestructura Ferroviaria", se efectuaron en tiempo y forma, y que dichos bienes y servicios fueron recibidos conforme a lo convenido.
9. Verificar el registro contable de las erogaciones con cargo en los programas E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria" y E022 "Operación de Infraestructura Ferroviaria".
10. Constatar que los gastos ejercidos en los programas E011 "Conservación de Infraestructura Ferroviaria" y E022 "Operación de Infraestructura Ferroviaria" se presentaron en la Cuenta Pública y en los estados financieros dictaminados.

Áreas Revisadas

La Subdirección de Operación; las gerencias de Vías y Estructuras, y la Comercial y de Derechos de Paso; la Subdirección de Finanzas y Administración; las gerencias de Finanzas, y

la de Adquisiciones, Recursos Materiales y Obra Pública pertenecientes al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., así como, la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

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. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: Arts. 66 y 296
2. Ley General de Contabilidad Gubernamental: Arts. 36, 37, 38, 41, 42, 43, 44 y 52
3. Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público: Art. 51
4. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, Art. 23; Oficio núm. 11560 del 24 de septiembre de 2007. Ley Federal del Trabajo, Arts. 67 y 68. Contrato Colectivo de Trabajo, Cláusula 18 del capítulo VI "De las horas, jornadas de trabajo y días de descanso"; Reglamento del Servicio Ferroviario, Art. 42; Ley Federal de Procedimiento Administrativo, Art. 66; Lineamientos Generales para la Organización y Conservación de los Archivos de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, numeral 5.

Postulados Básicos de Contabilidad Gubernamental: Consistencia, Revelación Suficiente, Importancia Relativa.

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.