

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Definición, Conducción y Supervisión de la Política de Comunicaciones y Transportes

Auditoría de Desempeño: 2019-0-09100-07-0310-2020

310-DE

Criterios de Selección

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios establecidos por la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2019 considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF.

Objetivo

Fiscalizar los resultados de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la definición, conducción y supervisión de la política de transportes que contribuya al desarrollo social y económico del país.

Consideraciones para el seguimiento

Los resultados, observaciones y acciones contenidos en el presente informe individual de auditoría se comunicarán a la entidad fiscalizada, en términos de los artículos 79 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 39 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, para que en un plazo de 30 días hábiles presente la información y realice las consideraciones que estime pertinentes.

En tal virtud, las recomendaciones y acciones que se presentan en este informe individual de auditoría se encuentran sujetas al proceso de seguimiento, por lo que en razón de la información y consideraciones que en su caso proporcione la entidad fiscalizada, podrán confirmarse, solventarse, aclararse o modificarse.

Alcance

La auditoría correspondió al ejercicio fiscal 2019 y el alcance temático comprendió la revisión del cumplimiento de las directrices generales para avanzar hacia el Sistema de Evaluación del Desempeño; la planeación sectorial de comunicaciones y transportes; la definición de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera; la coordinación; la generación de instrumentos jurídicos; la asistencia a foros; la supervisión y evaluación de los objetivos y metas; la contribución en la conducción de la red federal carretera del país, así como la economía en el gasto realizado por la SCT en el Pp P001, la contribución en los objetivos de desarrollo sostenible, la rendición de cuentas y el sistema de control interno.

La auditoría se realizó de conformidad con la normativa aplicable a la fiscalización superior de la Cuenta Pública para asegurar el logro del objetivo y el alcance establecido. En el desarrollo de esta

auditoría, no en todos los casos, los datos proporcionados por el ente fiscalizado fueron suficientes, de calidad, confiables y consistentes, lo cual se expresa en la opinión de la Auditoría Superior de la Federación, respecto del cumplimiento de objetivos y metas del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”.

Antecedentes

La infraestructura carretera es fundamental, ya que facilita el tránsito de personas y mercancías, une poblaciones, da acceso a bienes y servicios e integra a comunidades en zonas aisladas y marginadas. La construcción, la conservación y el mantenimiento de estos activos son indispensables para el desarrollo económico y el bienestar social del país.^{1/}

La red carretera del país nació en 1925, cuando la Comisión Nacional de Caminos inició la construcción de carreteras. En ese entonces sólo se contaba con 28,000 kilómetros (km) de brechas y veredas no aptas para la circulación de automóviles.

Inicialmente, la construcción de carreteras respondió a la necesidad de unir a la región central con la frontera norte y necesidades completamente regionales, originando una red radial formada por grandes ejes troncales que enlazaron a las principales ciudades del país.^{2/}

En 1930, se había construido un total de 1,426.0 km de carreteras y, para 1935, se incrementó en 27.8%, al disponer de 1,823.0 km. No obstante, en 1939, el Gobierno Federal planteó la imposibilidad financiera para atender la demanda de caminos en todos los niveles, por lo que se diseñó un esquema financiero de cooperación, el cual establecía una corresponsabilidad de los estados de la república con la Federación, para la construcción de carreteras.

Por ello, en 1940, se decretó la Ley de Vías Generales de Comunicación, en la que se facultó al Gobierno Federal, en coordinación con las entidades federativas, a realizar, entre otras acciones, la construcción y conservación de la red de carreteras libres de peaje y alimentadoras, dando preferencia a las zonas con mayor potencial económico.

En 1949, se constituyó la Compañía Constructora del Sur, S.A. de C.V., empresa subsidiaria de Nacional Financiera, con objeto de construir carreteras de cuota. En 1952, se inauguraron las primeras autopistas en México, la Amacuzac-Iguala y la México-Cuernavaca, que administró y operó esa empresa constructora; y, en 1956, cambió de denominación a Caminos Federales de Ingresos, S.A. de C.V. Entre 1945 y 1957, se emprendieron acciones para dotar de infraestructura de acceso para el desarrollo del país y promocionar al turismo, lo que fortaleció los tramos carreteros México-Acapulco, México-Veracruz, México-Guadalajara, México-Guanajuato y México-Cuernavaca, y se concluyó la carretera Panamericana que recorre desde Ciudad Juárez, Chihuahua, hasta la frontera con Guatemala.

^{1/} Diario Oficial de la Federación, **Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024**, México, 2020.

^{2/} Secretaría de Comunicaciones y Transportes, **Desarrollo de Infraestructura Carretera en México**, México, 2013.

A partir de 1960, la infraestructura carretera se concentró en zonas urbanas e industriales en apoyo al modelo de sustitución de importaciones, el cual privilegió el desarrollo de estas zonas en detrimento de las áreas rurales y la promoción de las potencialidades productivas de muchas regiones del país, por lo que cada modo de transporte se desarrolló de manera independiente, respondiendo a necesidades particulares de una región o industria. Al mismo tiempo, se carecía de una política integral de transporte que favoreciera la acción coordinada y con una perspectiva multimodal.^{3/}

En 1993, se promulgó la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con objeto de impulsar el desarrollo de la infraestructura carretera y otorgar concesiones a los particulares para la construcción. Entre sus considerandos destacó la necesidad de incrementar la inversión pública para el desarrollo carretero nacional; fomentar una oferta adecuada de infraestructura acorde a la tecnología de los nuevos vehículos; garantizar el desarrollo en tiempo y forma de las obras en construcción, y actualizar el marco legal para promover la participación de los sectores social y privado en la construcción y conservación de carreteras.

Para finales del año 2000, la red carretera nacional tenía una longitud total de 333,247.1 km, de los que 106,571.5 km correspondían a carreteras libres, 5,933.1 km a autopistas de cuota, 160,185.1 km a caminos rurales y alimentadores y 60,557.4 km a brechas. De las carreteras libres, 41,865.8 km pertenecían a la red federal, mientras que 64,705.7 km estaban distribuidos entre las 31 redes estatales.

En el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006, la SCT reconoció que, si bien se realizaron grandes inversiones en infraestructura carretera, ésta no se ha desarrollado eficientemente, debido, entre otros factores, a que el crecimiento alcanzado no se generó bajo un esquema de planeación integral. Por ello, es importante que, mediante el trabajo conjunto de los sectores público y privado, se diseñe una adecuada planeación de políticas y estrategias de vanguardia para incentivar y conformar un sistema integral de transporte, moderno y competitivo, que haga frente a los retos y oportunidades que trae consigo el dinamismo de la globalización de los mercados internacionales.

Actualmente, la extensión de la red carretera nacional es de 407,958 km, de los cuales; 51,197 km corresponden a la Red Carretera Federal y 356,761 km integran la red rural y alimentadora; de la red federal, 40,583 km son carreteras federales libres de peaje con 9,167 puentes y 10,614 km son autopistas.

En el Presupuesto de Egresos de la Federación 2019, a la SCT se le autorizaron 42,760,413.8 miles de pesos, que representaron el 64.2% de los 66,554,275.0 miles de pesos aprobados al Ramo 09 "Comunicaciones y Transportes", para la ejecución de siete programas presupuestarios relacionados con la política de la red federal carretera, por medio de los componentes:

^{3/} Auditoría Superior de la Federación, **Definición y Conducción de la Política de Transportes**, México, 2015.

1. Planeación (Pp P001 “Definición y conducción de la política de comunicaciones y transportes”);
2. Regulación y supervisión (Pp G003 “Supervisión, regulación, inspección, verificación y servicios administrativos de construcción y conservación de carreteras”, y G008 “Derecho de Vía”), y
3. Proyectos de inversión (Pp K003 “Proyectos de construcción de carreteras”, K032 “Reconstrucción y Conservación de Carreteras”, K033 “Estudios y Proyectos para la construcción, ampliación, modernización, conservación y operación de infraestructura de comunicaciones y transportes”, y K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras”).

El presente informe corresponde al componente de Planeación, mediante la revisión del programa presupuestario P001 “Definición y conducción de la política de comunicaciones y transportes”, el cual fue incorporado en 2008 a la estructura programática de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para realizar la planeación, gestión, seguimiento y evaluación de las políticas públicas del sector; así como para desarrollar programas y su formulación, diseño, ejecución y evaluación de las políticas públicas y sus estrategias, a fin de contribuir al desarrollo estratégico de la infraestructura.

En 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes identificó que las áreas de oportunidad del sector estaban relacionadas con la falta de planeación integral de largo plazo para la construcción de infraestructura, así como la ausencia de una visión logística con un enfoque multimodal entre infraestructura carretera, autotransporte, aeropuertos, puertos, y ferrocarriles, lo que ocasionó una conectividad deficiente para el desarrollo equitativo del país. Para atender esta situación, al programa presupuestario P001 le fueron asignados 714,559.8 miles de pesos, cifra que representó el 1.7% de los 42,760,413.8 miles de pesos aprobados para la conducción de la política de la red federal carretera.

Resultados

1. Cumplimiento de los requisitos de la Matriz de Indicadores para Resultados

Con la revisión de la Matriz de Indicadores para Resultados 2019 del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” se determinó que no es una herramienta que permita realizar una valoración objetiva del desempeño del programa, debido a las deficiencias identificadas en su estructura y diseño, ya que las actividades que integran su estructura son insuficientes para evaluar el proceso de definición de la planeación estratégica de la SCT, la coordinación, el seguimiento, la evaluación y la contribución en la política para el desarrollo de la red federal carretera del país.

El análisis del presente resultado se efectuó conforme con los incisos siguientes:

- a) Clasificación programática de acuerdo con lo establecido en el PEF 2019.
- b) Definición del problema público.

- c) Alineación de los objetivos del programa respecto de los establecidos en la planeación nacional y sectorial.
- d) Lógica vertical de los objetivos registrados en la MIR del programa.
- e) Lógica horizontal de los objetivos, indicadores y métodos de cálculo registrados en la MIR.

El detalle de cada uno de los incisos se muestra a continuación:

- a) Clasificación programática de acuerdo con lo establecido en el PEF 2019

Para identificar la congruencia de las operaciones efectuadas por la SCT en el Pp P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” y su clasificación programática, se revisaron las características contenidas en el Anexo 2 “Clasificación de programas presupuestarios”, del Manual de Programación y Presupuesto para el Ejercicio Fiscal 2019, en el que se señaló que los programas presupuestarios “P” realizan actividades destinadas al desarrollo de programas y formulación, diseño, ejecución y evaluación de las políticas públicas y sus estrategias, así como para diseñar la implantación y operación de los programas y dar seguimiento de su cumplimiento.

Con el análisis de los objetivos e indicadores registrados en la MIR del Pp P001 se verificó que las actividades realizadas por la SCT están encaminadas a la definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes, por lo que se cumple con lo que se señala en el Manual de Programación y Presupuesto 2019.

- b) Definición del problema

Para 2019, la entidad fiscalizada definió en el diagnóstico del programa P001, así como en su árbol del problema que el fenómeno problemático que se atendería con este programa se refiere a que las unidades responsables del Ramo 9 que operan programas presupuestarios modalidad E, G, K, S o U cuentan con insuficientes herramientas para su diseño e implementación, lo cual es ocasionado por las seis causas siguientes: 1) insuficientes documentos de planeación estratégica; 2) marco normativo desarticulado con las normativas internacionales; 3) insuficiente personal cualificado enfocado a la implementación y seguimiento de las acciones de política pública; 4) inadecuada vinculación del ramo de comunicaciones y transportes con otros ramos de la Administración Pública Federal, órdenes de gobierno y Poder Legislativo; 5) inadecuados instrumentos jurídicos de las acciones de política pública, y 6) insuficientes foros o puntos de encuentro de los actores inmersos en el sector de comunicaciones y transportes. Sin embargo, el problema identificado por la dependencia no es claro ni concreto, ya que en el diagnóstico del programa no se definió, cuantificó, ni se precisó el tipo de herramientas que requieren las unidades responsables de los programas presupuestarios a cargo de la SCT para realizar el diseño y su implementación, incluidos los relacionados con la red federal de carreteras.

Asimismo, debido a que el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, careció de un diagnóstico actualizado en donde se identificara la problemática relacionada con la conducción de la política de comunicaciones y transportes, no fue posible revisar la congruencia de la problemática reconocida

por la secretaría en el diagnóstico del programa P001, con la descrita en los documentos de planeación nacional.

Por lo anterior, la definición del problema público es ambigua e incongruente con las funciones de conducción del programa, no se identifica la situación problemática que se busca solucionar y que permita observar las relaciones causales que le dan origen y tampoco quedan claros los sujetos o áreas de enfoque beneficiados.

La ASF determinó que el análisis se realizará con base en la problemática referente a la falta de una planeación integral de largo plazo en la construcción de infraestructura, así como la ausencia de una visión logística con un enfoque multimodal de la red federal carretera del país, la cual fue identificada en 2019, por la SCT y el Gobierno Federal, así como en los documentos de planeación nacional del periodo 2013-2018.

De acuerdo con la Guía para la elaboración de la MIR, “una vez definido el problema, se identifican los efectos que éste provoca” y, posteriormente, “se identifican las causas que originaron el problema”, para ello “deben identificarse todas las causas relacionadas con el origen del problema, ya que si alguna queda fuera, el programa no la considerará y se corre el riesgo de no establecer de manera correcta los bienes o servicios que el programa debe entregar, así como las acciones necesarias que ha de implementar para la solución del problema”.

Con la revisión del árbol de objetivos se determinó que la finalidad del programa P001 es que las Unidades Responsables del Ramo 9 que operan programas presupuestarios modalidad E, G, K, S o U cuentan con suficientes herramientas para el diseño e implementación de estos; lo cual será posible a partir de que se cuente con suficientes documentos de planeación estratégica; con un marco normativo local articulado con las normativas internacionales; con personal cualificado enfocado en la implementación y seguimiento de las acciones de política pública; con una adecuada vinculación del Ramo de Comunicaciones y Transportes con otros ramos de la Administración Pública Federal, órdenes de gobierno y Poder Legislativo; con adecuados instrumentos jurídicos de las acciones de política pública, y con suficientes foros o puntos de encuentro de los actores inmersos en el sector de comunicaciones y transportes.

c) Alineación de los objetivos del programa respecto de los establecidos en la planeación nacional y sectorial.

La MIR del Pp P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” fue alineada por la SCT con la directriz 3 “Desarrollo económico incluyente” del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024; sin embargo, no incluyó un diagnóstico actualizado con el que se pueda realizar una alineación y valorar la congruencia de los objetivos establecidos en el programa presupuestario para atender la problemática relativa a que las unidades responsables del Ramo 9 que operan programas presupuestarios modalidad E, G, K, S o U cuentan con insuficientes herramientas para su diseño e implementación.

Con la revisión del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024, se verificó que se incluyó el objetivo 1 “Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible,

que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal”, para el desarrollo de la red federal carretera del país; no obstante, los objetivos y estrategias de este documento no estuvieron vigentes para 2019, ya que el PSCT 2020-2024 se publicó el 2 de julio de 2020, 12 meses después de la publicación del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (12 de julio de 2019).

d) Lógica vertical de los objetivos registrados en la MIR del programa

El análisis de la lógica vertical de la MIR permite verificar la relación causa-efecto directa que existe entre los diferentes niveles de objetivos de la matriz. Los resultados de la revisión de la MIR del Pp P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” se exponen en el cuadro siguiente:

ANÁLISIS DE LA MIR DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO P001 “DEFINICIÓN, CONDUCCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA POLÍTICA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES”, 2019

Nivel	Objetivo	Comentarios
Fin	Contribuir al desarrollo económico incluyente mediante contribuir a la mejora de México en la competitividad global mediante la generación de herramientas para el diseño e implementación de los programas presupuestarios sustantivos del Ramo 9.	El objetivo de nivel Fin es consistente con la directriz 3. Desarrollo económico incluyente, ya que con la generación de herramientas para el diseño e implementación de los programas sustantivos del ramo de comunicaciones y transportes se contribuirá a la mejora de México en la competitividad global.
Propósito	Las Unidades Responsables del Ramo 9 que operan programas presupuestarios (Pp) modalidad E, G, K, S o U cuentan con suficientes herramientas para su diseño e implementación.	Este objetivo muestra la relación causa-efecto con el objetivo de fin, ya que, con la definición, conducción y supervisión de la política pública de comunicaciones y transportes, las Unidades Responsables del Ramo 9 que operan programas presupuestarios modalidad E, G, K, S o U cuentan con suficientes herramientas para su diseño e implementación y, con ello, se contribuirá a mejorar la competitividad global de México. Sin embargo, este objetivo es inadecuado, debido a que no se corresponde con el problema público que se pretende atender con el programa, referente a la falta de una planeación integral de largo plazo en la construcción de infraestructura, así como la ausencia de una visión logística con un enfoque multimodal de la red federal carretera del país.
Componente	A. Vinculación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, Congreso de la Unión y órdenes de gobierno, realizada	Los objetivos de componente C y G son correctos para medir el propósito, ya que definen los productos proporcionados, debido a que, al contar con documentos de planeación estratégica e instrumentos jurídicos, se contribuirá a que las Unidades Responsables del Ramo 9 que operan Pp modalidad E, G, K, S o U cuentan con herramientas para su diseño e implementación; sin embargo, la generación de instrumentos jurídicos no corresponde a productos que se entregan con los programas de modalidad “P” sino “G”, los cuales se encargan de actividades destinadas a la reglamentación, verificación e inspección de las actividades económicas y de los agentes del sector privado, social y público.
	B. Foros nacionales e internacionales para el diseño y conducción de política pública del Ramo 9, asistidos	
	C. Documentos de planeación estratégica del Ramo 9, elaborados	
	D. Monitoreo del cumplimiento de los objetivos del Ramo 9, realizado	
	E. Afiliación a organismos u organizaciones internacionales, realizada	

Nivel	Objetivo	Comentarios
	F. Comunicación de las acciones para el diseño y conducción de política pública del Ramo 9, realizada	causas del problema identificado por la SCT, se deberían ubicar en el nivel de actividad, ya que son acciones mediante las cuales se movilizan los insumos para generar los bienes que produce o entrega el programa.
	G. Instrumentos jurídicos para el diseño y conducción de política pública del Ramo 9, generados	
Actividad	C1, C3, C4, C6 y C7) Gestión de los funcionarios públicos de las UR	Los objetivos C1, C2, C4, C6 y C7, y B2 C5 presentan una vinculación (causa-efecto) con el de nivel componente, ya que se refieren a actividades para producir el componente. Sin embargo, en el objetivo A1 C2 no se precisa cómo la dispersión de recursos para el pago de cuotas y membresías contribuirá a la vinculación de la SCT con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, Congreso de la Unión y órdenes de gobierno.
	A1 C2) Dispersión de recursos para el pago de cuotas y membresías	
	B2 C5) Gestiones para la asistencia a foros nacionales e internacionales	

En la lógica vertical de la MIR 2019 del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” el objetivo de Fin careció de un diagnóstico general sobre la situación actual de la infraestructura carretera, a fin de identificar la contribución al logro de un objetivo estratégico de orden superior, con los cuales se pueda realizar una alineación y valorar la congruencia con los objetivos establecidos para el programa.

El objetivo de Propósito mantiene una relación causa-efecto con el nivel de Fin al establecer un resultado directo a ser logrado en el área de enfoque del programa, puesto que, con la definición, conducción y supervisión de la política pública de comunicaciones y transportes, las Unidades Responsables del Ramo 9 que operan programas presupuestarios modalidad E, G, K, S o U cuentan con suficientes herramientas para su diseño e implementación y, con ello, se contribuirá a mejorar la competitividad global de México; sin embargo, este objetivo es inadecuado, debido a que no se corresponde con el problema público que se pretende atender con el programa, referente a la falta de una planeación integral de largo plazo en la construcción de infraestructura, así como la ausencia de una visión logística con un enfoque multimodal de la red federal carretera del país.

Dos de los siete objetivos de componente permiten valorar los productos que entrega el programa, relacionados con los documentos de planeación estratégica e instrumentos jurídicos para el diseño y conducción de política pública del Ramo 9; sin embargo, la generación de instrumentos jurídicos corresponde a los programas de modalidad “G” y no a los “P”. Los otros cinco objetivos relativos a la vinculación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, Congreso de la Unión y órdenes de gobierno; foros nacionales e internacionales; monitoreo del cumplimiento de los objetivos; afiliación a organismos u organizaciones internacionales, y comunicación de las acciones para el diseño y conducción de política pública del Ramo 9, aunque contribuyen a medir los objetivos del programa y se relacionan con las causas del problema diseñado por la secretaría, se refieren a acciones mediante las cuales se movilizan los insumos para generar los bienes que produce o entrega el programa, por lo que se deberían ubicar en el nivel de actividad.

De los tres objetivos de actividad, uno no establece una relación con el de Componente, debido a que no se precisa cómo la dispersión de recursos para el pago de cuotas y membresías contribuirá

a la vinculación de la SCT con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, Congreso de la Unión y órdenes de gobierno.

e) Lógica horizontal de los objetivos, indicadores y métodos de cálculo registrados en la MIR

El análisis de la lógica horizontal se refiere a si se han identificado supuestos para cada nivel del resumen narrativo y si los medios de verificación diseñados son los necesarios y suficientes para obtener los datos requeridos para el cálculo de los indicadores.

La MIR 2019 del programa presupuestario P001 incluye 14 indicadores, cuya clasificación establecida es la siguiente:

- 10 (71.4%) de resultados (2 a nivel de Fin, 1 de Propósito y 7 de Componente).
- 4 (28.6%) de gestión (a nivel de Actividad), para medir las principales acciones del programa.

La revisión y el análisis de cada uno de los indicadores se detallan a continuación:

• Indicador de Fin

Objetivo	Indicador	Método de cálculo
Contribuir al desarrollo económico incluyente mediante la mejora de México en la competitividad global mediante la generación de herramientas para el diseño e implementación los programas presupuestarios sustantivos del Ramo 9	F.1 Índice Global de Competitividad (IGC), valor para México en el Pilar 2 infraestructura	El Pilar 2 valora las siguientes variables: A. Infraestructura de transporte: 2.01 Calidad de la infraestructura general, 2.02 Calidad de las carreteras, 2.03 Calidad de la infraestructura ferroviaria, 2.04 Calidad de la infraestructura portuaria, 2.05 Calidad de la infraestructura de transporte aéreo y 2.06 Kilómetros disponibles de asiento de avión. B. Infraestructura de electricidad y telefonía: 2.07 Calidad del suministro de electricidad, 2.08 Suscripciones de teléfono móvil y 2.09 líneas telefónicas fijas.
	F.2 Índice de Desempeño Logístico Internacional (IDL) para México	= (1. Eficiencia de procesos del despacho de aduana) + (2. Calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte) + (3. Facilidad de acordar embarques a precios competitivos) + (4. Calidad de los servicios logísticos) + (5. Capacidad de seguir y rastrear envíos) + (6. Frecuencia con la cual los embarques llegan a su destino en el tiempo programado)

Los indicadores de nivel Fin son insuficientes para medir el objetivo, ya que, si bien miden la competitividad global en el pilar 2 de infraestructura y el desempeño logístico internacional para México, no se cuenta con un indicador asociado con la generación de herramientas para el diseño e implementación de los programas presupuestarios sustantivos del ramo 9. El método de cálculo del indicador F2 es adecuado para medir su índice; sin embargo, en el caso del F1, a partir de 2018, se redefinió la metodología para calcular el Índice Global de Competitividad (IGC) y, para el Pilar 2. Infraestructura, se determinaron 12 variables^{4/} para su cálculo y no 9, como se propone en la matriz

^{4/} 2.01 Conectividad de la red de carreteras; 2.02 Calidad de la infraestructura vial; 2.03 Densidad de la red ferroviaria; 2.04 Eficiencia de los servicios ferroviarios; 2.05 Conectividad aeroportuaria; 2.06 Eficiencia de los servicios de transporte aéreo; 2.07 conectividad

del programa P001; además, lo referente a comunicaciones fue trasladado al Pilar 3. Adopción de TIC, por lo que el método de cálculo establecido para el indicador F2 no es congruente con la nueva metodología del ICG y lo hace no comparable a lo largo del periodo.

- Indicador de Propósito

Objetivo	Indicador	Método de cálculo
Las Unidades Responsables del Ramo 9 que operan programas presupuestarios (Pp) modalidad E, G, K, S o U cuentan con suficientes herramientas para su diseño e implementación.	Porcentaje de UR del Ramo 9 que perciben que cuentan con suficientes herramientas para el diseño e implementación de sus Pp	$[(UR \text{ que perciben que cuentan con suficientes herramientas}) / (\text{Total de UR que operan Pp modalidad E, G, K, S o U})] * 100$

El indicador “Porcentaje de UR del Ramo 9 que perciben que cuentan con suficientes herramientas para el diseño e implementación de sus Pp” no permite evaluar el avance en el cumplimiento del objetivo, ya que hace referencia a la percepción que tienen las unidades responsables de la suficiencia de herramientas con las que cuentan para el diseño e implementación de sus programas presupuestarios, lo cual es un aspecto subjetivo. Asimismo, el método de cálculo indica el número de unidades responsables que perciben que cuentan con suficientes herramientas respecto del total de unidades que operan los programas presupuestarios, pero no establece una línea base o parámetro para determinar cuál es el número de herramientas suficientes para cada unidad, por lo que no es adecuado ni suficiente para la atención del problema definido.

- Indicadores de Componente

Objetivo	Indicador	Método de cálculo
Vinculación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, Congreso de la Unión y órdenes de gobierno, realizada	Porcentaje de acciones de vinculación que se atienden en tiempo y forma	$(\text{acciones de vinculación que se atienden en tiempo y forma}) / (\text{total de acciones de vinculación atendidas}) * 100$

El indicador “Porcentaje de acciones de vinculación que se atienden en tiempo y forma” es consistente con el objetivo, ya que al atender en tiempo y forma las acciones de vinculación se cumple con el objetivo referente a la vinculación realizada con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, Congreso de la Unión y órdenes de gobierno. El método de cálculo es consistente con el indicador. Sin embargo, este indicador no tiene consistencia con las actividades que debe hacer un programa “P” relativas a la conducción.

Objetivo	Indicador	Método de cálculo
Foros nacionales e internacionales para el diseño y conducción de política pública del Ramo 9, asistidos	Porcentaje de foros nacionales e internacionales a los que se asiste respecto de los planeados	$(\text{foros nacionales e internacionales a los que se asiste}) / (\text{total de foros planeados para asistencia}) * 100$

El indicador “Porcentaje de foros nacionales e internacionales a los que se asiste respecto de los planeados” es consistente con el objetivo, ya que permite cuantificar el número de foros nacionales e internacionales a los que asiste el personal de las unidades responsables del Ramo 9 que operan programas presupuestarios modalidad E, G, K, S o U. El método de cálculo permite medir el cumplimiento del indicador.

Objetivo	Indicador	Método de cálculo
Documentos de planeación estratégica del Ramo 9, elaborados	Porcentaje de documentos de planeación estratégica elaborados respecto de los planeados	$(\text{Documentos de planeación estratégica elaborados}) / (\text{Documentos de planeación estratégica planeados}) * 100$

El indicador “Porcentaje de documentos de planeación estratégica elaborados respecto de los planeados” es consistente con el objetivo, ya que permite cuantificar el número de documentos de planeación estratégica elaborados para el ramo de comunicaciones y transportes. El método de cálculo y la unidad de medida permiten medir el cumplimiento del indicador.

Objetivo	Indicador	Método de cálculo
Monitoreo del cumplimiento de los objetivos del Ramo 9, realizado	Porcentaje de documentos de monitoreo elaborados respecto de los planeados	$(\text{documentos de monitoreo elaborados}) / (\text{documentos de monitoreo planeados}) * 100$

El indicador “Porcentaje de documentos de monitoreo elaborados respecto de los planeados” no permite medir su objetivo, ya que hace referencia a documentos de monitoreo elaborados y el objetivo se refiere al monitoreo realizado al cumplimiento de los objetivos del Ramo 9, por lo que son inconsistentes. El método de cálculo y la unidad de medida permiten medir el cumplimiento del indicador.

Objetivo	Indicador	Método de cálculo
Afiliación a organismos u organizaciones internacionales, realizada	Porcentaje de afiliaciones a organismos u organizaciones internacionales realizadas respecto de las planeadas	$(\text{Afiliaciones Realizadas} / \text{Afiliaciones Programadas}) * 100$

El indicador “Porcentaje de afiliaciones a organismos u organizaciones internacionales realizadas respecto de las planeadas” es consistente con el objetivo, ya que permite cuantificar el número de afiliaciones realizada por la secretaría a organismos u organizaciones internacionales, respecto de las planeadas. El método de cálculo y la unidad de medida permiten medir el cumplimiento del indicador.

Objetivo	Indicador	Método de cálculo
Comunicación de las acciones para el diseño y conducción de política pública del Ramo 9, realizada	Porcentaje de acciones de comunicación que se realizan respecto de las planeadas	$(\text{acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma}) / (\text{total de acciones jurídicas}) * 100$

El indicador “Porcentaje de acciones de comunicación que se realizan respecto de las planeadas” es consistente con su objetivo, debido a que hace referencia al porcentaje de acciones realizadas para comunicar el diseño y la conducción de la política pública del Ramo 9; sin embargo, el método de cálculo es inconsistente con el objetivo y con el indicador, ya que hace referencia a la atención de

acciones jurídicas en tiempo y forma, y no a la comunicación de acciones para el diseño y la conducción de la política pública de comunicaciones y transportes. Asimismo, el método de cálculo es igual al del indicador “Porcentaje de acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma”, con el cual sí es consistente.

Objetivo	Indicador	Método de cálculo
Instrumentos jurídicos para el diseño y conducción de política pública del Ramo 9, generados	Porcentaje de acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma	$(\text{acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma}) / (\text{total de acciones jurídicas}) * 100$

El indicador “Porcentaje de acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma” no permite medir su objetivo, ya que hace referencia a la atención de acciones jurídicas y el objetivo se refiere a los instrumentos jurídicos para el diseño y conducción de política pública del Ramo 9, por lo que es inconsistente. El método de cálculo y la unidad de medida permiten medir el cumplimiento del indicador, pero no el objetivo.

- Indicadores de Actividad

Objetivo	Indicador	Método de cálculo
C1, C3, C4, C6 y C7) Gestión de los funcionarios públicos de las UR	Porcentaje de UR que cuentan con su plantilla al 80%	$(\text{UR que cuentan con su plantilla al 80\%}) / (\text{total de UR}) * 100$

El indicador “Porcentaje de UR que cuentan con su plantilla al 80.0%” permite medir el objetivo, ya que, al evaluar a las unidades responsables (UR) que cuentan con una plantilla de personal al 80.0%, la dependencia gestiona a los funcionarios públicos de las UR, debido a que le permite reconocer las necesidades de personal. El método de cálculo y la unidad de medida permiten medir el cumplimiento del indicador.

Objetivo	Indicador	Método de cálculo
C2) Dispersión de recursos para el pago de cuotas y membresías	Porcentaje de cuotas y membresías que se pagan en tiempo y forma	$(\text{Cuotas pagadas} / \text{cuotas programadas}) * 100$

El indicador “Porcentaje de cuotas y membresías que se pagan en tiempo y forma” permite medir su objetivo, ya que mide la dispersión de los recursos mediante el pago en tiempo y forma de cuotas y membresías; sin embargo, el método de cálculo sólo mide las cuotas pagadas respecto de las programadas, pero no permite cuantificar la dispersión total de recursos para el pago de membresías por ser un porcentaje.

Objetivo	Indicador	Método de cálculo
C5) Gestiones para la asistencia a foros nacionales e internacionales	Porcentaje de viáticos que se pagan a los asistentes	$(\text{Número de funcionarios a los que se les paga viáticos}) / (\text{total de funcionarios que asisten a algún foro}) * 100$
	Porcentaje de boletos para transporte que se pagan a los asistentes	$(\text{Número de funcionarios a los que se les paga algún boleto de transporte}) / (\text{total de funcionarios que asisten a algún foro}) * 100$

Los indicadores “Porcentaje de viáticos que se pagan a los asistentes” y “Porcentaje de boletos para transporte que se pagan a los asistentes” tienen correspondencia directa con su objetivo, ya que el

pago de viáticos y transportes permiten medir las gestiones realizadas por la secretaría para la asistencia del personal a foros nacionales e internacionales. El método de cálculo es consistente con los indicadores.

2019-0-09100-07-0310-07-001 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elabore un diagnóstico actualizado en el que se identifique con precisión la magnitud y causalidad del problema que se busca atender con el programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", para definir la intervención gubernamental, en términos del numeral noveno de los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública y del Capítulo 3, Paso 1 "Identificación del Problema", de la Guía para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados del análisis y las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0310-07-002 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes revise, actualice y perfeccione la Matriz de Indicadores para Resultados del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", a fin de contar con objetivos e indicadores para evaluar la atención del problema público que dio origen al programa y que demuestre que se vinculan con la planeación sectorial de mediano plazo, en términos de los artículos 2, fracción II, 27, párrafo segundo, y 111 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, así como de los numerales II.4, II.5, III.1 y IV de la Guía para el diseño de indicadores estratégicos de la SHCP, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2. Planeación sectorial de comunicaciones y transportes

Para comprobar que la SCT elaboró los objetivos, prioridades y políticas que regirían el desempeño de la secretaría se analizó el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024, con su revisión se constató que se establecieron cuatro objetivos prioritarios, de los cuales uno se diseñó para la red federal carretera, en el que se definieron sus estrategias y acciones, como se muestra a continuación:

OBJETIVO, ESTRATEGIAS Y ACCIONES SECTORIALES EN MATERIA DE LA RED FEDERAL CARRETERA, 2020-2024

Objetivo	Estrategias	Acciones
1. Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.	1.1. Mejorar el estado físico de la Red Carretera Federal a través de la conservación y reconstrucción para aumentar el bienestar, la conectividad y seguridad de los usuarios de la infraestructura carretera	1.1.1 Concluir la pavimentación de los caminos de acceso a cabeceras municipales en zonas indígenas del Estado de Oaxaca. 1.1.2 Atender prioritariamente los puentes y los tramos carreteros en regular y mal estado de la Red Carretera Federal. 1.1.3 Consolidar la evaluación del estado físico de la Red Carretera Federal, a través de estándares de desempeño, es decir, migrar de un esquema subjetivo por puntos a calificación por estándares de desempeño. 1.1.4 Fortalecer la auscultación de la Red Carretera Federal y la verificación de la calidad de las obras en ejecución. 1.1.5 Consolidar en CAPUFE el nuevo esquema de prestación de servicios de operación y mantenimiento de autopistas, con base en estándares de desempeño. 1.1.6 Actualizar los sistemas de gestión de los activos carreteros como mecanismo de preservación del patrimonio vial. 1.1.7 Impulsar la suficiencia presupuestal para la conservación y reconstrucción de la Red Carretera Federal. 1.1.8 Incorporar e integrar la gestión de riesgos de desastres para preservar el patrimonio vial de la Red Carretera Federal. 1.1.9 Incorporar esquemas de participación privada en la conservación de la red federal libre de peaje. 1.1.10 Redefinir mecanismos como contratos APP de conservación y MRO (Mantenimiento, Reconstrucción y Operación de autopistas), a fin de aplicarlos para el mejoramiento de la Red Carretera Federal libre y de peaje.
	1.2. Mejorar la seguridad vial en la Red Carretera Federal para el bienestar de todos los usuarios	1.2.1 Atender los puntos de conflicto en la Red Carretera Federal. 1.2.2 Diseñar e implementar un programa preventivo de seguridad vial en la Red Carretera Federal. 1.2.3 Reforzar los programas de señalamiento horizontal, vertical y barreras de protección en la Red Carretera Federal, conforme a la normatividad vigente. 1.2.4 Incorporar tecnologías de punta y mejores prácticas internacionales para incrementar la seguridad vial. 1.2.5 Establecer lineamientos y criterios para que los proyectos ejecutivos de construcción y modernización de carreteras se diseñen atendiendo la seguridad vial de todos los usuarios, desde la fase de anteproyecto. 1.2.6 Implementar las auditorías de seguridad vial en la Red Carretera Federal.
	1.3. Transparentar todo el proceso de gestión de obra pública para disminuir la corrupción y garantizar la calidad de la obra.	1.3.1 Mejorar el mecanismo de integración del proyecto ejecutivo. 1.3.2 Continuar con el desarrollo de un padrón único de contratistas. 1.3.3 Capacitar a los servidores públicos que participan en los procedimientos de contratación, con el fin de obtener una integración sólida de propuestas. 1.3.4 Supervisar y cumplir las especificaciones y términos contenidos en los Títulos de Concesión. 1.3.5 Contar con las herramientas y el personal técnico adecuado para los cálculos de aforos y los Análisis Costo-Beneficio (ACB). 1.3.6 Crear nuevos lineamientos y alcances internos, para seguimiento y control de obra, con la aprobación del Comité de Obra Pública de la SCT.
	1.4. Incrementar la cobertura y accesibilidad de las vías de comunicación para impulsar el desarrollo regional y disminuir la marginación	1.4.1 Incrementar la accesibilidad de puentes y cruces fronterizos. 1.4.3 Desarrollar Planes Maestros vinculados a regiones y corredores específicos tanto para la frontera norte como sur del país. 1.4.4 Continuar con la construcción y modernización de la Red Carretera Federal. 1.4.5 Continuar con la pavimentación de caminos rurales y alimentadores en zonas de alta y muy alta marginación. 1.4.6 Construir y modernizar la infraestructura carretera para el desarrollo regional. 1.4.7 Impulsar la inversión privada para ampliar la cobertura de la Red Carretera Federal. 1.4.10 Impulsar la suficiencia presupuestal para la construcción, modernización y conservación de la Red Carretera Federal.
	1.5. Mejorar la planeación y prospectiva de la infraestructura carretera, para contar con procesos sólidos y ágiles de terminación de obra y detectar oportunamente las necesidades futuras de la infraestructura carretera.	1.5.1 Desarrollar nuevos esquemas de financiamiento para complementar la inversión pública. 1.5.2 Gestionar el aseguramiento de la Red Carretera Federal libre de peaje y la red rural federal (Chiapas). 1.5.4 Fortalecer el capital humano especializado en infraestructura del transporte. 1.5.5 Aumentar la investigación científica y capacidad tecnológica vinculadas a las necesidades del sector. 1.5.7 Realizar los estudios y proyectos y gestionar los permisos pertinentes para desarrollar infraestructura carretera.

FUENTE: Elaborado por la Auditoría Superior de la Federación con base en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de julio de 2020.

La SCT en materia de la red federal carretera diseñó el objetivo 1 “Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal” y cinco estrategias relacionadas con mejorar el estado físico de la Red Carretera Federal; mejorar la seguridad vial; transparentar todo el proceso de gestión de obra pública; incrementar la cobertura y accesibilidad de las vías de comunicación, y mejorar la planeación y prospectiva de la infraestructura carretera; sin embargo, el PSCT 2020-2024 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de julio de 2020, 12 meses después de la publicación del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (12 de julio de 2019).

Por lo que, para 2019, la SCT no contó con un documento de mediano plazo acorde con las previsiones contenidas en el PND 2019-2024, y en el cual se especificaran los objetivos, prioridades y políticas que regirían el desempeño de las actividades del sector comunicaciones y transportes, en materia de la red federal carretera y que incluyeran las estimaciones de recursos y determinaciones sobre instrumentos y responsables de su ejecución. Además, no evidenció cuáles fueron los objetivos, las estrategias, líneas de acción y metas que se consideraron para dar continuidad a la operación del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, situación que podría implicar que las actividades de la secretaría, en ese año, se realizaran de manera inercial y no hacia una administración basada en resultados y que los recursos del programa presupuestario P001 no se destinaran a la elaboración de instrumentos de planeación, gestión, seguimiento y evaluación de políticas públicas en materia de la red federal carretera.

La SCT tampoco documentó que condujo sus actividades con base en las políticas establecidas por el Titular del Ejecutivo Federal para el logro de las metas de los programas a su cargo.

2019-0-09100-07-0310-07-003 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los ejercicios subsecuentes, elabore su planeación anual vinculada con lo establecido en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, a fin de que se diseñen las políticas y programas con objetivos, estrategias y líneas de acción para el desarrollo de la planeación integral de las comunicaciones y transportes en materia de la red federal carretera y que conduzca sus actividades con base en las políticas establecidas por el Titular del Ejecutivo Federal, en términos de los artículos 3 y 15, fracción II, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados del análisis y las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

3. Definición de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de comprobar que diseñó los objetivos y políticas para el desarrollo de la red federal carretera, mediante el oficio número 5.1.203.-058 del 24 de febrero de 2020, proporcionó su Programa de Trabajo 2019, con su revisión se constató que se establecieron los objetivos de comunicaciones y transportes, en lo referente a la red federal carretera se incluyó el objetivo 1: “Desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones

y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecten a la mayoría de las personas de cualquier condición, facilite el traslado de bienes y servicios y contribuya a salvaguardar la seguridad nacional”, para el que se establecieron las estrategias, líneas de acción y actividades siguientes:

ESTRATEGIAS, LÍNEAS DE ACCIÓN Y ACTIVIDADES PARA LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA, 2019

Estrategia	Líneas de acción	Actividades	Cronograma	Responsable
1.1 Construir, modernizar y conservar la infraestructura carretera nacional, e intensificar los programas en apoyo a caminos rurales.	Ampliar, modernizar y construir nuevos tramos carreteros mediante esquemas de financiamiento con participación público-privada.	Continuar con la construcción de 17 autopistas, las cuales son: 1. Libramiento de Villahermosa (2da etapa). 2. Libramiento Poniente de Acapulco (1ra etapa). 3. Estación Don- Nogales. 4. Guadalajara- Colima tr. límite Col./Jal. A Entr. Sayula. 5. Compostela-Las Varas. 6. Ampl. Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal, (tr. Villa Guerrero-Ixtapan de la Sal). 7. Pirámides-Texcoco. 8. Libramiento de Hermosillo. 9. La Pera-Cuautla. 10. Cardel-Poza Rica, tr. Nautla-Laguna Verde. 11. La Galarza- Amatitlanes 12. Tuxpan-Tampico, tr. Entr. Naranjos- Ozuluama y entr Los Gil-Entr. Buenos Aires. 13. Oaxaca-Istmo (Entr. San Pedro y San Pablo Ayutl- Lachiguiri). 14. Oaxaca-Puerto Escondido. 15. Monterrey-Nuevo Laredo. 16. Atizapán Atlacomulco. 17. Las Varas-Vallarta.	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura
1.2 Realizar proyectos de conexión y transferencia modal que aumenten la eficiencia en el transporte de bienes y servicios.	Atender la conectividad e impulsar el desarrollo de las zonas más marginadas del país. Pavimentación de caminos rurales, principalmente aquellos que acceden a las Cabeceras Municipales, con uso intensivo de mano de obra y la utilización de proyectos tipo que utilicen materiales locales.	2,231 millones de pesos para la pavimentación de caminos que permitan acceder a las cabeceras municipales. La cobertura comprende 50 caminos del estado de Oaxaca.	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura
	Contar con vías de comunicación en buenas condiciones que permitan el tránsito seguro y ágil de los mexicanos. En esta administración se está priorizando e impulsando a través de un mayor presupuesto la conservación y mejoramiento del estado físico de la red.	En el 2019, se asignaron a la Dirección General de Conservación de Carreteras 19,564.3 millones de pesos, lo que representó el 45.62% del presupuesto destinado a infraestructura carretera. Si se compara con el asignado para el mismo rubro en 2018 (9,753.5 millones de pesos) representa el doble de recursos.	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura
	Reforzar la conservación y mantenimiento de la red de caminos rurales, intensificando el uso de mano de obra a través del establecimiento de procesos constructivos acordes a este objetivo.	Aumentar de 78% en 2018, a 81% en 2019, el porcentaje de la red federal carreteras libres de peaje en estado bueno.	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura
	Concluir, modernizar y construir proyectos carreteros que ayuden a la disminución de los costos generalizados de viaje e incrementen la seguridad vial de los usuarios, bienes y servicios.	En lo que corresponde a construcción y modernización de carreteras federales, se dará continuidad a obras que se encuentran en proceso, entre las que destacan: Libramiento	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura

ESTRATEGIAS, LÍNEAS DE ACCIÓN Y ACTIVIDADES PARA LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA, 2019

Estrategia	Líneas de acción	Actividades	Cronograma	Responsable
		de Ensenada, Acceso al Puerto Ceiba Playa, Ciudad del Carmen- Campeche, tramo Champotón-Villa Madero y Libramiento Sur.		
		Realización de obra nueva: Puentes Vehiculares del Cruce Fronterizo Mexicali- Río Nuevo.	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura
	Mejorar la integración de la red carretera con otros modos de transporte mediante conexiones eficientes.	<p>Desarrollar a través de la combinación de Inversión Pública y Privada 17 autopistas que constituyen una red de altas especificaciones y que incrementan significativamente el desarrollo económico al generar economías de escala, incorporar tecnología de punta con las consiguientes ganancias en productividad y disminución de costos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Libramiento de Villahermosa (2da Etapa). 2. Libramiento Poniente de Acapulco, (1a etapa). 3. Estación Don- Nogales. 4. Guadalajara-Colima tr. límite Col./Jal. A Entr. Sayula. 5. Compostela-Las Varas. 6. Ampl. Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal (tr. Villa Guerrero-Ixtapan de la Sal). 7. Pirámides-Texcoco 8. Libramiento de Hermosillo. 9. La Pera-Cuautla. 10. Cardel-Poza Rica, tr. Nautla-Laguna Verde. 11. La Galarza- Amatitlanes. 12. Tuxpan-Tampico, tr. Entr. Naranjos- Ozuluama y Entr. Los Gil-Entr. Buenos Aires. 13. Oaxaca-Istmo (Entr. San Pedro y San Pablo Ayutla- Lachiguiri). 14. Oaxaca-Puerto Escondido. 15. Monterrey-Nuevo Laredo. 16. Atizapán- Atlacomulco. 17. Las Varas-Vallarta. 	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura
	Definir la red de corredores económicos e identificar la cartera de proyectos que se integrarán en el Programa Nacional de Infraestructura.	<p>Modernizar corredores carreteros troncales mediante 17 obras de construcción y modernización, los cuales se convertirán en corredores económicos que incluyan la infraestructura para servicios logísticos y multimodales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Libramiento de Villahermosa (2da Etapa). 2. Libramiento Poniente de Acapulco, (1ra etapa). 3. Estación Don-Nogales. 4. Guadalajara-Colima tr. límite Col./Jal. A Entr. Sayula. 5. Compostela-Las Varas. 6. Ampl. Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal (tr. Villa Guerrero-Ixtapan de la Sal). 7. Pirámides-Texcoco 	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura

ESTRATEGIAS, LÍNEAS DE ACCIÓN Y ACTIVIDADES PARA LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA, 2019

Estrategia	Líneas de acción	Actividades	Cronograma	Responsable
		8. Libramiento de Hermosillo. 9. La Pera-Cuautla. 10. Cardel-Poza Rica, tr. Nautla-Laguna Verde. 11. La Galarza- Amatitlanes. 12. Tuxpan - Tampico, tr. Entr. Naranjos- Ozuluama y entr Los Gil-Entr. Buenos Aires. 13. Oaxaca-Istmo (Entr. San Pedro y San Pablo Ayutla – Lachiguiri). 14. Oaxaca-Puerto Escondido. 15. Monterrey-Nuevo Laredo. 16. Atizapán- Atlacomulco. 17. Las Varas-Vallarta.		
1.3 Concretar proyectos de Infraestructura carretera que complementen programas de inversión de otros sectores como turismo, educación y agricultura.	Modernización del corredor transístico para constituirse como el principal corredor económico de la región sursureste.	Modernización de la Carretera Acayucan -La Ventosa. Modernización de la Carretera Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco.	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura
	Atender la conectividad e impulsar el desarrollo de las zonas más marginadas del país.	Se asignó un monto de 2,231 millones de pesos para la pavimentación de caminos que permitan acceder a las cabeceras municipales. La cobertura comprende 50 caminos del estado de Oaxaca.	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura
	Impulsar el desarrollo de carreteras alimentadoras y su conexión con la red federal de carreteras y corredores troncales.	Aumentar de 78% en 2018, a 81% en 2019, el porcentaje de la red federal de carreteras libres de peaje en estado bueno.	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura
1.4 Revisar esquemas de Financiamiento que permitan incentivar la participación privada y nuevos esquemas de financiamiento extra presupuestal de conservación.	Impulsar la participación de la inversión privada y esquemas de financiamiento extra presupuestales tanto para obra nueva como para conservación de la existente.	Desarrollar a través de la combinación de Inversión Pública y Privada 17 autopistas que constituyen una red de altas especificaciones y que incrementan significativamente el desarrollo económico al genera economías de escala, incorporar tecnología de punta con las consiguientes ganancias en productividad y disminución de costos. 1. Libramiento de Villahermosa (2da Etapa). 2. Libramiento Poniente de Acapulco, (1a etapa). 3. Estación Don-Nogales. 4. Guadalajara-Colima tr. límite Col./Jal. A Entr. Sayula. 5. Compostela-Las Varas. 6. Ampl. Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal (tr. Villa Guerrero-Ixtapan de la Sal). 7. Pirámides-Texcoco 8. Libramiento de Hermosillo. 9. La Pera-Cuautla. 10. Cardel-Poza Rica, tr. Nautla-Laguna Verde. 11. La Galarza- Amatitlanes. 12. Tuxpan-Tampico, tr. Entr. Naranjos- Ozuluama y entr Los Gil-Entr. Buenos Aires. 13. Oaxaca-Istmo (Entr. San Pedro y San Pablo Ayutla- Lachiguiri).	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura

ESTRATEGIAS, LÍNEAS DE ACCIÓN Y ACTIVIDADES PARA LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA, 2019

Estrategia	Líneas de acción	Actividades	Cronograma	Responsable
		14. Oaxaca-Puerto Escondido. 15. Monterrey-Nuevo Laredo. 16. Atizapán- Atlacomulco. 17. Las Varas-Vallarta		
	En esta administración se está priorizando e impulsando a través de un mayor presupuesto la conservación y mejoramiento del estado físico de la red.	En el 2019 se asignaron a la Dirección General de Conservación de Carreteras 19,564.3 millones de pesos, lo que representó el 45.62% del presupuesto destinado a infraestructura carretera. Si se compara con el asignado para el mismo rubro en 2018 (9,753.5 millones de pesos) representa el doble de recursos.	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura
	Realizar en forma periódica procedimientos de verificación y medición del estado físico de la red carretera.	Aumentar de 78% en 2018, a 81% en 2019, el porcentaje de la red federal de carreteras libres de peaje en estado bueno.	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura
	Todos los procesos relacionados con contratos APP buscan las mejores condiciones para el Estado a través de licitaciones de obra de manera equitativa y transparente e incluyente, utilizando el esquema de licitación pública, las cuales se hacen del conocimiento de la ciudadanía a través del Portal de la SPF, conocido como "COMPRANET". Verificar y cumplir los parámetros de contratos APP de conservación de carreteras.	En 2019, se tiene proyectado gastar alrededor de 95 millones de pesos. Cabe destacar que al 31 de mayo se tienen pagados por concepto de pasivos de 2018, 27 millones de pesos.	Durante 2019	Subsecretaría de Infraestructura
1.5 Consolidar un nuevo esquema de prestación de servicios para operar, mantener y fortalecer el modelo de administración en la red Operada por CAPUFE.	Mantener y conservar los caminos y puentes, operados por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE).	En caminos de la Red Propia se dará conservación menor a 28 puentes, así como en 76.7 kilómetros a dos caminos directos: Chapalilla- Compostela y Entr. Cuauhtémoc-Entr. Osiris, además de los accesos a los puentes. En la red del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) se dará mantenimiento menor a 40 caminos que conforman la red equivalente a 3,913.2 kilómetros, así como en 13,929 estructuras menores y 3,760 estructuras tradicionales. Además, se ejecutarán trabajos de conservación mayor en 903 kilómetros cuerpo en 18 autopistas:	Durante 2019	CAPUFE
		1. La Rumorosa-Tecate, 2. México-Querétaro, 3. Chamapa-Lechería, 4. Querétaro-Irapuato, 5. Lagos de Moreno-Villa de Arriaga, 6. Cuernavaca-Acapulco, 7. México-Cuernavaca, 8. México-Puebla, 9. La Tinaja-Isla, 10. Acayucan-Cosoleacaque, 11. Córdoba-Veracruz, 12. Agua Dulce- Cárdenas,	Durante 2019	CAPUFE

ESTRATEGIAS, LÍNEAS DE ACCIÓN Y ACTIVIDADES PARA LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA, 2019

Estrategia	Líneas de acción	Actividades	Cronograma	Responsable
		13. Carbonera-Ojo Caliente, 14. Gómez Palacio- Corralitos, 15. Cadereyta-Reynosa, 16. Estación Don- Nogales, 17. Las Choapas- Raudales- Ocozocoautla 18. Cuacnopalan-Oaxaca.		
		Se ejecutarán los trabajos para la estabilización del kilómetro 92+000 de la autopista Tijuana- Ensenada, así como trabajos de ampliación y adecuación del camino de acceso a la aduana del puente Internacional Reynosa-Pharr.	Durante 2019	CAPUFE
		Realizar seis operativos especiales en plazas de cobro en periodos vacacionales y días de alto aforo vehicular, para evitar congestionamientos y propiciar el tránsito ágil y seguro en los caminos y puentes operados por el Organismo.	Durante 2019	CAPUFE
		Realizar supervisiones programadas a 124 Plazas de Cobro para verificar los procesos de operación.	Durante 2019	CAPUFE
	Operar y administrar los caminos y puentes a cargo de CAPUFE.	Dar continuidad al Proyecto de Modernización Tecnológica (PMT) que consiste en la adquisición de Equipos de Peaje e Informáticos para plazas de cobro, Centros Locales de Control (CLC) y Centros de Liquidación Regional (CLR), además de Fibra Óptica y Equipos ITS y los Servicios de Instalación, Puesta en Operación, Mantenimiento y Capacitación, para el eje carretero México-Irapuato (fase III): 10 plazas de cobro con un total de 107 carriles físicos (133 equipos) Infraestructura de comunicaciones por fibra óptica: 323 kilómetros 329 Equipos ITS (cámaras fijas, PTZ, estaciones meteorológicas, Pantallas de Mensajes Variables, Pesaje Dinámico y Aforadores). Dos Centros Locales de Control (Palmillas y Salamanca). Un Centro de Liquidación Regional (Querétaro).	Durante 2019	CAPUFE
		Operar, mantener y administrar 189.8 kilómetros de dos autopistas y 28 puentes, 12 de ellos internacionales, de la red concesionada a Organismo (Red Propia).	Durante 2019	CAPUFE
		Operar por contrato 40 autopistas con una longitud conjunta de 3,913.2 kilómetros y tres puentes, dos de ellos internacionales de la red concesionada al Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN).	Durante 2019	CAPUFE
		Alcanzar 53.6 millones de cruces vehiculares en la Red Propia.	Durante 2019	CAPUFE
		Captar un ingreso por peaje en la Red Propia de 1,590.7 millones de pesos.	Durante 2019	CAPUFE
		Captar un ingreso por peaje en la Red FONADIN de 32,425.7 millones de pesos.	Durante 2019	CAPUFE

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Programa de Trabajo 2019 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Asimismo, la SCT diseñó 5 estrategias para el desarrollo de la red federal carretera referentes a construir, modernizar y conservar la infraestructura carretera, e intensificar los programas en apoyo a caminos rurales; realizar proyectos de conexión y transferencia modal que aumenten la eficiencia en el transporte de bienes y servicios; concretar proyectos de infraestructura carretera que complementen programas de inversión de otros sectores como turismo, educación y agricultura; revisar esquemas de financiamiento que permitan incentivar la participación privada y nuevos esquemas de financiamiento extra presupuestal de conservación, y a consolidar un nuevo esquema de prestación de servicios para operar, mantener y fortalecer el modelo de administración en la red operada por CAPUFE; sin embargo, la secretaría careció de información que demostrara que desarrollo el objetivo 1, sus estrategias y líneas de acción de acuerdo con las necesidades del país.

Para 2019, se constató que la SCT no contó con un programa sectorial de comunicaciones y transportes que debía guiar la elaboración de su programa de trabajo, tampoco contó con mecanismos de coordinación, seguimiento y evaluación para medir el cumplimiento de los objetivos y su contribución a consolidar una política de comunicaciones y transportes unificada y congruente, situación que podría implicar que la secretaría no diseñara los objetivos y prioridades de sector de comunicaciones y transportes con una visión integral y de largo plazo que favorezca al desarrollo estratégico de la red federal carretera del país.

2019-0-09100-07-0310-07-004 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en ejercicios subsecuentes, elabore su programa anual de trabajo con objetivos y metas de la red federal carretera y lo vincule con lo establecido en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 y en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, en el que incluya mecanismos de coordinación, seguimiento y evaluación, a fin de formular las políticas y programas para el desarrollo de la red federal carretera, de acuerdo con las necesidades del país y cumplir con la obligación del Estado de garantizar que éste sea equitativo, incluyente, integral, sustentable y sostenible, en términos de los artículos 9 de la Ley de Planeación; 36, fracción I, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5, fracción I, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federales, y 5, fracción I del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados del análisis y las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

4. Coordinación para la elaboración y cumplimiento de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera

Para constatar que, en 2019, la SCT se coordinó con las diferentes unidades responsables de la secretaría, los órganos constitucionales autónomos y los gobiernos de las entidades federativas para desarrollar la planeación integral de las comunicaciones y el transporte, en el presente resultado se revisó lo siguiente: a) la coordinación para la elaboración de los objetivos y metas, y b) la coordinación para el cumplimiento de los objetivos y metas.

a) Coordinación para la elaboración de los objetivos y metas

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes no acreditó que sus diferentes unidades responsables se coordinaron, en 2019, para desarrollar la planeación integral de las comunicaciones y el transporte en materia de la red federal carretera, ni que convino con los órganos constitucionales autónomos y los gobiernos de las entidades federativas para que participaran en dicho proceso, ya que no evidenció que publicó su programa sectorial en ese año, en el que se establecieran los objetivos, prioridades y políticas que regirán el desempeño de las actividades del sector comunicaciones y transportes, y que contenga las estimaciones de recursos y determinaciones sobre instrumentos y responsables de su ejecución, ni que contó con los informes sectoriales, en los que se reportaron los avances y los principales resultados de la evaluación de los objetivos y metas sectoriales para el desarrollo de la red federal carretera. Asimismo, no demostró las labores de coordinación emprendidas para la elaboración del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024.

La secretaría tampoco acreditó que la Dirección General de Planeación contó con un programa de trabajo para coordinarse con las otras 50 unidades responsables de la operación del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, para formular el objetivo 1 de su programa de trabajo 2019, referente a desarrollar de manera transparente, una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional, así como las estrategias, líneas de acción y actividades diseñadas para su cumplimiento.

Situación que podría implicar que no se cumplan los objetivos de planeación nacional en materia de la red federal carretera y que la secretaría, al no trabajar de manera conjunta, excluya las necesidades en materia de comunicaciones y transportes de las entidades federativas.

b) Coordinación para el cumplimiento de los objetivos y metas

La SCT careció de evidencia documental para comprobar que, en 2019, creó comités de coordinación con las entidades del sector de comunicaciones y transportes, a fin de coadyuvar en el mejoramiento de sus funciones, ni acreditó que propuso la formulación de convenios con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y los gobiernos de las entidades federativas para la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, así como de las actividades y metas estratégicas que debían realizarse en cada entidad federativa a fin de cumplir con el objetivo propuesto para desarrollar la red carretera del país.

2019-0-09100-07-0310-07-005 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes presente la evidencia documental que demuestre que para la planeación integral de las comunicaciones y transportes se coordina con las diferentes unidades responsables de la secretaría, los órganos constitucionales autónomos y los gobiernos de las entidades federativas, así como para elaborar las políticas, objetivos, estrategias y líneas de acción para el desarrollo de la red federal carretera del país, en términos de los artículos 33 de la Ley de Planeación; 5, fracción I, y 15, fracciones III y IV, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0310-07-006 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes acredite que cuenta con un comité de coordinación con las entidades del sector de comunicaciones y transportes y establezca un programa anual de trabajo para la formalización de convenios de coordinación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y los gobiernos de las entidades federativas, para la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, así como para establecer las actividades que deben realizarse en cada entidad federativa para cumplir los objetivos y metas estratégicas para el desarrollo de la red federal carretera, en términos de los artículos 32, párrafos primero y quinto, de la Ley de Planeación, y 5, fracción XVI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

5. Instrumentos jurídicos para el desarrollo de la red federal carretera

Para 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no acreditó que con el programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, generó instrumentos jurídicos para el diseño y el desarrollo de la red federal carretera del país, así como para la elaboración y cumplimiento del objetivo 1 de su programa de trabajo.

Con la revisión del diagnóstico del programa presupuestario P001, proporcionado por la SCT mediante el oficio 5.1.203.-058 del 24 de febrero de 2020, se constató que, en su Anexo 1.- Principales entregables generados por el P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, se señala que a la Unidad de Asuntos Jurídicos le corresponde reportar lo referente a la generación de instrumentos jurídicos para el diseño y conducción de política pública de comunicaciones y transportes, la cual para el desarrollo de la red federal carretera debía reportar información sobre las acciones jurídicas siguientes:

- Elaboración y propuesta de informes previos y justificados que debe rendir el secretario y el Presidente de la República (cuando se haya conferido representación presidencial); así como los relativos a los Subsecretarios, Coordinadores Generales y Oficial Mayor y las unidades administrativas adscritas a ésta última.

- Atención de todos los asuntos jurídicos del Sector.
- Opinión de las políticas y programas que emite la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el sector de comunicaciones.
- Tramitar e instrumentar el procedimiento de expropiación de terrenos de propiedad privada para la construcción de obras a cargo de la SCT.
- Elaboración de Decretos Presidenciales expropiatorios para la construcción, conservación y mantenimiento de las vías generales de comunicación.
- Tramitar e instrumentar los procedimientos de compra venta de inmuebles para la construcción, conservación y mantenimiento de obras a cargo de la SCT.
- Atención de consultas jurídicas de los Centros SCT.
- Elaborar modelos de contratos de obra pública, servicios relacionados con las mismas, adquisiciones, arrendamientos y servicios.
- Supervisar y coordinar el ejercicio y funciones del personal técnico de las áreas jurídicas adscritas a las unidades administrativas de la Secretaría, en materia de contratos y convenios.
- Asesorar en materia jurídica en los procedimientos de licitaciones públicas que instauren las unidades administrativas de la Secretaría, para la adjudicación de contratos de obra pública, servicios relacionados con las mismas, adquisiciones, arrendamientos y servicios.
- Actuar como asesores en los Comités de Obra Pública, de Adquisiciones y en el de Bienes Muebles.

Asimismo, en la Matriz de Indicadores para Resultados del programa presupuestario P001 se incluyó el objetivo de nivel componente “Instrumentos jurídicos para el diseño y conducción de política pública del Ramo 9, generados”, para el cual se estableció el indicador “Porcentaje de acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma”, sin que se programaran metas para medir su nivel de cumplimiento; sin embargo, en el apartado “Avance en los Indicadores de los Programas Presupuestarios de la Administración Pública Federal” de la Cuenta Pública 2019, la SCT reportó un cumplimiento de la meta del 1,902.0% en ese indicador. Al respecto, la secretaría señaló que: “la Unidad de Asuntos Jurídicos consideraba que no estaba dentro del programa presupuestario P001, por lo que sólo reportó avances, pero no metas”, lo que denota deficiencias en la comunicación y coordinación entre las unidades responsables de operar el programa presupuestario P001.

La SCT no acreditó documentalmente cuáles y cuántas de las acciones jurídicas que reportó en la Cuenta Pública 2019, fueron efectivamente realizadas por la Unidad de Asuntos Jurídicos, ni evidenció la contribución de éstas en el diseño y desarrollo de la red federal carretera del país, así como en la elaboración y cumplimiento del objetivo 1 de su programa de trabajo referente a desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas

que conecten a la mayoría de las personas de cualquier condición, facilite el traslado de bienes y servicios y contribuya a salvaguardar la seguridad nacional, situación que podría implicar que los recursos asignados al programa presupuestario P001 no se ejerzan en las actividades aprobadas en el Presupuesto de Egresos de la Federación.

2019-0-09100-07-0310-07-007 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca mecanismos de control que garanticen la generación de instrumentos jurídicos, por medio del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", que le permitan diseñar y desarrollar la red federal carretera, así como elaborar y dar cumplimiento a los objetivos de su programa de trabajo, en términos de los artículos 10, fracción IV, y 11, fracciones I, II, VII, XIV y XVII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0310-07-008 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en ejercicios subsecuentes, incluya en su programación anual las metas de los indicadores establecidos en la Matriz de Indicadores para Resultados del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", a efecto de valorar la atención del problema público definido para el diseño y conducción de la política pública de comunicaciones y transportes, en términos del artículo 27, párrafo segundo, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

6. Asistencia a foros para el desarrollo de la red federal carretera

Para 2019, se identificó que en la Matriz de Indicadores para Resultados del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes" se definió el objetivo de nivel Componente "Foros nacionales e internacionales para el diseño y conducción de política pública del Ramo 9, asistidos" con el indicador "Porcentaje de foros nacionales e internacionales a los que se asiste respecto de los planeados", para el cual se estableció una meta del 100.0%, como se detalla a continuación:

RESULTADO DEL INDICADOR "PORCENTAJE DE FOROS NACIONALES E INTERNACIONALES
A LOS QUE SE ASISTE RESPECTO DE LOS PLANEADOS", 2019

Nivel	Nombre del indicador	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición	Meta anual (%) (a)	Realizado Anual (%) (b)	Cumplimiento (%) (c)=(b/a)*100
Componente	Porcentaje de foros nacionales e internacionales a los que se asiste respecto de los planeados	(foros nacionales e internacionales a los que se asiste) / (total de foros planeados para asistencia) * 100	Porcentaje	Semestral	100	59	59.0

FUENTE: Elaborado por la ASF con base en la información del apartado "Avance en los Indicadores de los Programas Presupuestarios de la Administración Pública Federal" de la Cuenta Pública 2019, y la Matriz de Indicadores para Resultados 2019 del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes".

Con el propósito de constatar que la SCT cumplió con las metas y objetivos establecidos en la MIR 2019 del programa presupuestario P001, se analizó la ficha del indicador, el documento "Avance en los Indicadores de los Programas presupuestarios de la Administración Pública Federal" de la Cuenta Pública 2019 y la información proporcionada por la secretaría mediante el oficio número 5.1.203.-058 del 24 de febrero de 2020.

De acuerdo con la información proporcionada por la SCT, en 2019, se realizaron cuatro foros internacionales relacionados con el desarrollo de la red federal carretera, de ellos, en dos documentó si asistió o no, en uno se comprobó su asistencia y en otro señaló que no participó, como se presenta en el cuadro siguiente:

PARTICIPACIÓN EN FOROS INTERNACIONALES, 2019

Nombre del Foro		Asistencia	Foro con afiliación	Soporte Documental (Informe de comisión y viáticos)	Finalidad del foro
1	Reunión de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA).	Sí	Sí	Sí	Promover cambios en la cultura general de la seguridad del autotransporte en Estados Unidos, Canadá y México.
2	Reunión con el Comité Ejecutivo de la Asociación Mundial de la Carretera (PIARC).	n.e.	no	no	No se detalla.
3	XXXIX Reunión del Consejo de DIRCAIBEA y XXVI Congreso Mundial de la Carretera.	n.e.	no	no	No se detalla.
4	Foro Internacional de Transporte (FIT)	no	Sí	n.a.	No se detalla.

FUENTE: Elaborado por la Auditoría Superior de la Federación con base en la Relación de Foros Nacionales e Internacionales 2010-2019 y los informes de comisión y viáticos, proporcionado por la SCT mediante el oficio número 5.1.203.-058 del 24 de febrero de 2020.

n.e. no especificó.

n.a. no aplicable.

La secretaría acreditó que asistió al foro “Reunión de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)”, el cual tenía la finalidad de promover cambios en la cultura general de la seguridad del autotransporte en Estados Unidos, Canadá y México; sin embargo, no señaló la relevancia del foro en el desarrollo de la red federal carretera, los beneficios esperados y su alineación con los objetivos estratégicos de la secretaría, ni documentó cómo contribuyó al diseño y la conducción de la política.

Respecto de los foros nacionales, la SCT no proporcionó información referente a la calendarización, cronogramas o programas que acreditaran su participación en ellos.

Además, no fue posible determinar la contribución del foro “Reunión de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)”, en el cumplimiento de la meta para valorar la asistencia a foros, ya que, con la revisión de la MIR y la ficha del indicador, se verificó que la meta se programó en porcentajes, pero no se incluyeron los numeradores y denominadores, que permitan identificar la meta en términos absolutos.

Sin embargo, en el documento “Avance en los Indicadores de los Programas Presupuestarios de la Administración Pública Federal” de la Cuenta Pública 2019, se reportó un cumplimiento de la meta del 59.0%, cifra inferior en 41.0% a la programada (100.0%), sin que la secretaría señalara las causas de esa variación, y sin que acreditara la información que sustente el avance reportado.

2019-0-09100-07-0310-07-009 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca mecanismos de control para cumplir con las metas programadas en la Matriz de Indicadores para Resultados del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes" y, en su caso, contar con información de los ajustes y justificaciones pertinentes de las diferencias entre lo programado y lo realizado, en términos del artículo 45 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0310-07-010 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los ejercicios fiscales posteriores, cuente con la calendarización y un programa de trabajo anual de la participación de su personal en foros nacionales e internacionales en materia de la red federal carretera, así como con información de la aportación y utilidad de estos eventos en el desarrollo de la red federal carretera del país, los beneficios esperados y su alineación con los objetivos estratégicos de la secretaría, en términos de los numerales 1.4. del Manual de Organización General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y 7.2.2 del Manual de Organización de la Dirección General de Vinculación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

7. Seguimiento y evaluación de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera

Para comprobar que, en 2019, la SCT realizó el seguimiento y la evaluación de las metas y objetivos diseñados para el desarrollo de la red federal carretera del país, en el presente resultado se analizó lo siguiente: a) el seguimiento de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera y b) la evaluación de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera.

a) Seguimiento de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera

Para 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no acreditó que realizó el seguimiento en el cumplimiento del objetivo 1: desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecten a la mayoría de las personas de cualquier condición, facilite el traslado de bienes y servicios y contribuya a salvaguardar la seguridad nacional, establecido en su programa de trabajo, ya que no documentó que contó con un comité de control y desempeño institucional para realizar dicho proceso, que estableció estrategias de seguimiento y análisis del desarrollo de la red federal carretera, ni que elaboró un programa de trabajo con objetivos, metas, responsables, asignación de recursos y tiempos de ejecución para verificar el cumplimiento de los objetivos de la institución.

La secretaría no evidenció que, como resultado del seguimiento del objetivo 1 de su programa de trabajo, generó reportes estadísticos y notas informativas con análisis específicos sobre los subsectores y recomendaciones que faciliten las actividades para el desarrollo de la red federal carretera del país, por lo que la dependencia careció de mecanismos de control para constatar mediante una revisión física y documental, el seguimiento de las acciones incluidas en su Programa de Trabajo, así como de sus proyectos y actividades como responsable del sector de comunicaciones y transportes.

b) Evaluación de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera

La SCT con el fin de comprobar que evaluó los planes, programas y proyectos prioritarios para el desarrollo de la red federal carretera, mediante el oficio número 5.1.203.-058 del 24 de febrero de 2020, remitió copia del Programa de Trabajo 2019 y del Primer Informe de Labores 2018-2019 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los que se reportaron los resultados siguientes:

Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2019

ACTIVIDADES PROGRAMADAS Y REALIZADAS PARA CUMPLIR CON EL OBJETIVO 1 DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA, 2019

Actividades programadas	Actividades realizadas	Comentarios de la ASF
Estrategia 1.1: Construir, modernizar y conservar la infraestructura carretera nacional, e intensificar los programas en apoyo a caminos rurales.		
Continuar con la construcción de 17 ^{1/2} autopistas.	La SCT tiene en proceso de construcción 16 proyectos, con una inversión público-privada de 13 mil 283 millones de pesos, en las autopistas siguientes: libramiento de Villahermosa, libramiento Poniente de Acapulco, Estación Don-Nogales, Guadalajara-Colima, Compostela-Las Varas, Pirámides-Texcoco, libramiento de Hermosillo, la Pera-Cuautla, Cardel-Poza Rica, La Galarza-Amatitlanes, Tuxpan-Tampico, Oaxaca-Istmo, Oaxaca-Puerto Escondido, Monterrey-Nuevo Laredo, Atizapán-Atlacomulco y Las Varas-Vallarta.	La SCT reportó que están en construcción 16 de los 17 proyectos comprometidos; sin embargo, no señaló el grado de avance en cada autopista.
Estrategia 1.2: Realizar proyectos de conexión y transferencia modal que aumenten la eficiencia en el transporte de bienes y servicios.		
2,231 millones de pesos para la pavimentación de caminos que permitan acceder a las cabeceras municipales. La cobertura comprende 50 caminos del estado de Oaxaca.	En el estado de Oaxaca se implementó el Programa de Pavimentación de Caminos a Cabeceras Municipales Indígenas 2019. Para ello, se celebraron 45 Convenios de Reasignación para atender una longitud de 706 kilómetros, con una inversión de 2,231 millones de pesos. Se tiene un avance de 59.4 kilómetros, con una inversión ejercida de 346.3 millones de pesos.	La SCT reportó información sobre los convenios y la inversión realizada para la pavimentación de caminos; sin embargo, no señaló cuales caminos se beneficiaron con esas actividades.
En el 2019 se asignaron a la Dirección General de Conservación de Carreteras 19,564.3 millones de pesos, lo que representó el 45.62% del presupuesto destinado a infraestructura carretera. Si se compara con el asignado para el mismo rubro en 2018 (9,753.5 millones de pesos) representa el doble de recursos	La Dirección General de Conservación de Carreteras ha realizado trabajos para proporcionar seguridad al usuario al transitar por la red federal libre de peaje.	La SCT no indicó para que se le asignaron a la Dirección General de Conservación de Carreteras 19,564.3 millones de pesos, ni reportó en que se gastó dicha cantidad, ya que señaló que ha realizado trabajos para proporcionar seguridad al usuario al transitar por la red federal libre de peaje, pero no cuánto presupuesto se ejerció para realizar esa actividad.
Aumentar de 78% en 2018 a 81% en 2019 el porcentaje de la red federal de carreteras libres de peaje en estado bueno.	<ul style="list-style-type: none"> Se reconstruyeron 7 kilómetros de tramos carreteros, con una inversión de 66 millones de pesos; se realizaron trabajos de conservación periódica en 1,686 kilómetros, con una inversión de 2,897 millones de pesos y de conservación rutinaria, en 21,601 kilómetros, con una inversión de 1,672 millones de pesos. Se reconstruyeron 33 puentes, con una inversión de 323 millones de pesos; se realizaron trabajos de conservación periódica en 95 puentes, con una inversión de 55 millones de pesos y trabajos de conservación rutinaria, en 3,901 puentes, a través de una inversión de 135 millones de pesos. Se atendieron otros conceptos referentes a estudios y proyectos; seguimiento; señalamiento; construcción de subdrenajes; pago de finiquito a tres contratos plurianuales de conservación de carreteras; Emergencias (Coparticipación Fonden); atención a puntos de conflicto y Asociación Público Privado (APP). En febrero de 2019, iniciaron los trabajos de conservación rutinaria de los 40,590 kilómetros de la Red Federal Libre de Peaje. 	La secretaría reportó las actividades que realizó en las carreteras libres de peaje; sin embargo, no indicó el porcentaje de avance de la red federal de carreteras libres de peaje en estado bueno.
En lo que corresponde a construcción y modernización de carreteras federales, se dará continuidad a obras que se encuentran en proceso, entre las que destacan: Libramiento de Ensenada, Acceso al Puerto Ceiba Playa, Ciudad del Carmen-Campeche, tramo Champotón-Villa Madero y Libramiento Sur.	Se invirtieron 19 millones de pesos para la modernización del 41.0% de paso superior vehicular en el tramo Cd. del Carmen-Campeche, Tramo: Champotón-Villa Madero.	La dependencia indicó la inversión y el avance en la modernización de tramo Champotón-Villa Madero; sin embargo, no reportó información de la construcción y modernización del libramiento de Ensenada, acceso al Puerto Ceiba Playa y del libramiento sur.
Realización de obra nueva: Puentes Vehiculares del Cruce Fronterizo Mexicali- Río Nuevo.	Se inició la construcción de los Puentes Vehiculares del Cruce Fronterizo Mexicali-Río Nuevo. En 2019, se trabaja en la construcción de un puente con una inversión de 150 millones de pesos y avance general del 12%.	La SCT reportó el avance y la inversión para la construcción de los Puentes Vehiculares del Cruce Fronterizo Mexicali-Río Nuevo.

ACTIVIDADES PROGRAMADAS Y REALIZADAS PARA CUMPLIR CON EL OBJETIVO 1 DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA, 2019

Actividades programadas	Actividades realizadas	Comentarios de la ASF
Desarrollar a través de la combinación de Inversión Pública y Privada 17 ^{3/} autopistas que constituyen una red de altas especificaciones y que incrementan significativamente el desarrollo económico al generar economías de escala, incorporar tecnología de punta con las consiguientes ganancias en productividad y disminución de costos.	La SCT tiene en proceso de construcción 16 proyectos, con una inversión público-privada de 13 mil 283 millones de pesos, en las autopistas siguientes: libramiento de Villahermosa, libramiento Poniente de Acapulco, Estación Don-Nogales, Guadalajara-Colima, Compostela-Las Varas, Pirámides-Texcoco, libramiento de Hermosillo, la Pera-Cuautla, Cardel-Poza Rica, La Galarza-Amatitlanes, Tuxpan-Tampico, Oaxaca-Istmo, Oaxaca-Puerto Escondido, Monterrey-Nuevo Laredo, Atizapán-Atlacomulco y Las Varas-Vallarta.	La SCT reportó que están en construcción 16 de los 17 proyectos comprometidos; sin embargo, no señaló el grado de avance en cada autopista.
Modernizar corredores carreteros troncales mediante 17 ^{3/} obras de construcción y modernización, los cuales se convertirán en corredores económicos que incluyan la infraestructura para servicios logísticos y multimodales.	Para modernizar los corredores carreteros troncales mediante obras de construcción y modernización en el presente año, la SCT tiene en proceso de construcción 16 proyectos, con una inversión público-privada de 13 mil 283 millones de pesos.	La dependencia reportó que están en construcción 16 de las 17 obras de construcción y modernización.
Estrategia 1.3: Concretar proyectos de Infraestructura carretera que complementen programas de inversión de otros sectores como turismo, educación y agricultura		
Modernización de la Carretera Acayucan -La Ventosa. Modernización de la Carretera Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco	Modernización de la Carretera Acayucan-La Ventosa (incluye los libramientos Palomares y Matías Romero). En 2019, se están modernizando 6 kilómetros con una inversión de 324.2 millones de pesos, al mes de junio se tiene un avance de 0.5 kilómetros.	La secretaria señaló cuales fueron los avances en la modernización de la Carretera Acayucan-La Ventosa, pero no reportó información de la Carretera Oaxaca-Puerto Escondido-Huatulco.
Se asignó un monto de 2,231 millones de pesos para la pavimentación de caminos que permitan acceder a las cabeceras municipales. La cobertura comprende 50 caminos del estado de Oaxaca.	En el estado de Oaxaca se implementó el Programa de Pavimentación de Caminos a Cabeceras Municipales Indígenas 2019. Para ello, se celebraron 45 Convenios de Reasignación para atender una longitud de 706 kilómetros, con una inversión de 2,231 millones de pesos. Se tiene un avance de 59.4 kilómetros, con una inversión ejercida de 346.3 millones de pesos	La SCT reportó información sobre los convenios y la inversión realizada para la pavimentación de caminos; sin embargo, no señaló cuales caminos se beneficiaron con esas actividades.
Aumentar de 78% en 2018 a 81% en 2019 el porcentaje de la red federal de carreteras libres de peaje en estado bueno.	<ul style="list-style-type: none"> Se reconstruyeron 7 kilómetros de tramos carreteros, con una inversión de 66 millones de pesos; se realizaron trabajos de conservación periódica en 1,686 kilómetros, con una inversión de 2,897 millones de pesos y de conservación rutinaria, en 21,601 kilómetros, con una inversión de 1,672 millones de pesos. Se reconstruyeron 33 puentes, con una inversión de 323 millones de pesos; se realizaron trabajos de conservación periódica en 95 puentes, con una inversión de 55 millones de pesos y trabajos de conservación rutinaria, en 3,901 puentes, a través de una inversión de 135 millones de pesos. Se atendieron otros conceptos referentes a estudios y proyectos; seguimiento; señalamiento; construcción de subdrenajes; pago de finiquito a tres contratos plurianuales de conservación de carreteras; Emergencias (Coparticipación Fonden); atención a puntos de conflicto y Asociación Público Privado (APP's). En febrero de 2019, iniciaron los trabajos de conservación rutinaria de los 40,590 kilómetros de la Red Federal Libre de Peaje. 	La secretaria reportó las actividades que realizó en las carreteras libres de peaje; sin embargo, no indicó el porcentaje de avance de la red federal de carreteras libres de peaje en estado bueno.
Estrategia 1.4: Revisar esquemas de Financiamiento que permitan incentivar la participación privada y nuevos esquemas de financiamiento extra presupuestal de conservación		
Desarrollar a través de la combinación de Inversión Pública y Privada 17 ^{3/} autopistas que constituyen una red de altas especificaciones y que incrementan significativamente el desarrollo económico al generar economías de escala, incorporar tecnología de punta con las consiguientes ganancias en productividad y disminución de costos.	La SCT tiene en proceso de construcción 16 proyectos, con una inversión público-privada de 13 mil 283 millones de pesos, en las autopistas siguientes: libramiento de Villahermosa, libramiento Poniente de Acapulco, Estación Don-Nogales, Guadalajara-Colima, Compostela-Las Varas, Pirámides-Texcoco, libramiento de Hermosillo, la Pera-Cuautla, Cardel-Poza Rica, La Galarza-Amatitlanes, Tuxpan-Tampico, Oaxaca-Istmo, Oaxaca-Puerto Escondido, Monterrey-Nuevo Laredo, Atizapán-Atlacomulco y Las Varas-Vallarta.	La SCT reportó que están en construcción 16 de los 17 proyectos comprometidos; sin embargo, no señaló el grado de avance en cada autopista.
En el 2019 se asignaron a la Dirección General de Conservación de Carreteras 19,564.3 millones de pesos, lo que representó el 45.62% del presupuesto destinado a infraestructura carretera.	La Dirección General de Conservación de Carreteras ha realizado trabajos para proporcionar seguridad al usuario al transitar por la red federal libre de peaje.	La SCT no indicó para que se le asignaron a la Dirección General de Conservación de Carreteras 19,564.3 millones de pesos, ni reportó en qué se

Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2019

ACTIVIDADES PROGRAMADAS Y REALIZADAS PARA CUMPLIR CON EL OBJETIVO 1 DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA, 2019

Actividades programadas	Actividades realizadas	Comentarios de la ASF
Si se compara con el asignado para el mismo rubro en 2018 (9,753.5 millones de pesos) representa el doble de recurso.		gastó dicha cantidad, ya que señaló que ha realizado trabajos para proporcionar seguridad al usuario al transitar por la red federal libre de peaje, pero no cuánto presupuesto se ejerció para realizar esa actividad.
Aumentar de 78% en 2018 a 81% en 2019 el porcentaje de la red federal de carreteras libres de peaje en estado bueno.	<ul style="list-style-type: none"> Se reconstruyeron 7 kilómetros de tramos carreteros, con una inversión de 66 millones de pesos; se realizaron trabajos de conservación periódica en 1,686 kilómetros, con una inversión de 2,897 millones de pesos y de conservación rutinaria, en 21,601 kilómetros, con una inversión de 1,672 millones de pesos. Se reconstruyeron 33 puentes, con una inversión de 323 millones de pesos; se realizaron trabajos de conservación periódica en 95 puentes, con una inversión de 55 millones de pesos y trabajos de conservación rutinaria, en 3,901 puentes, a través de una inversión de 135 millones de pesos. Se atendieron otros conceptos referentes a estudios y proyectos; seguimiento; señalamiento; construcción de subdrenajes; pago de finiquito a tres contratos plurianuales de conservación de carreteras; Emergencias (Coparticipación Fonden); atención a puntos de conflicto y Asociación Público Privado (APP's). En febrero de 2019, iniciaron los trabajos de conservación rutinaria de los 40,590 kilómetros de la Red Federal Libre de Peaje. 	La secretaría reportó las actividades que realizó en las carreteras libres de peaje; sin embargo, no indicó el porcentaje de avance de la red federal de carreteras libres de peaje en estado bueno.
En 2019, se tiene proyectado gastar alrededor de 95 millones de pesos. Cabe destacar que al 31 de mayo se tienen pagados por concepto de pasivos de 2018, 27 millones de pesos	n.d.	La dependencia no reportó información referente a sus gastos.
Estrategia 1.5: Consolidar un nuevo esquema de prestación de servicios para operar, mantener y fortalecer el modelo de administración en la red Operada por CAPUFE.		
En caminos de la Red Propia se dará conservación menor a 28 puentes, así como en 76.7 kilómetros a dos caminos directos: Chapalilla- Compostela y Entr. Cuauhtémoc-Entr. Osiris, además de los accesos a los puentes.	En la red propia de CAPUFE, la autorización hasta el momento de 79 millones de pesos de recursos propios. Destacan los trabajos de bacheo aislado y reposición aislada de subtramos de microcarpeta entre el km 0+000 al 35+500, en el camino directo Chapalilla-Compostela, con 13 millones de pesos.	La dependencia no reportó información sobre la conservación de puentes, ni señaló a cuántos kilómetros de los caminos Chapalilla-Compostela y Entr. Cuauhtémoc-Entr. Osiris se les dio mantenimiento con los 79 millones autorizados.
En la red del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) se dará mantenimiento menor a 40 caminos que conforman la red equivalente a 3,913.2 kilómetros, así como en 13,929 estructuras menores y 3,760 estructuras tradicionales. Además, se ejecutarán trabajos de conservación mayor en 903 kilómetros cuerpo en 18 autopistas ^{2/} .	Se realizaron trabajos de mantenimiento en los siguientes tramos: La Rumorosa-Tecate, México-Puebla, Agua Dulce-Cárdenas, México-Querétaro, Monterrey-Nuevo Laredo, Cuernavaca-Acapulco, Córdoba-Veracruz, Cuacnopalan-Oaxaca, Acayucan-Cosoleacaque, Durango- Mazatlán, Cadereyta-Reynosa, Acatzingo-Cd. Mendoza, Tijuana-Ensenada, Torreón-Saltillo y Puente de Ixtla-Iguala.	La secretaría dio mantenimiento a nueve de las 18 autopista programadas, además, atendió a 5 que no estaban planeadas; sin embargo, no indicó en avance en la conservación de los 903 km cuerpo programados, ni señaló a cuántos caminos, estructuras menores y estructuras tradicionales se les dio mantenimiento.
Se ejecutarán los trabajos para la estabilización del kilómetro 92+000 de la autopista Tijuana- Ensenada, así como trabajos de ampliación y adecuación del camino de acceso a la aduana del puente Internacional Reynosa-Pharr.	n.d	La secretaría no reportó información sobre los trabajos de estabilización, así como de ampliación y adecuación del camino de acceso a la aduana del puente Internacional, programados para 2019.
Realizar seis operativos especiales en plazas de cobro en periodos vacacionales y días de alto aforo vehicular, para evitar	CAPUFE llevó a cabo los operativos: Constitución 2019, del 1 al 4 de febrero de 2019; Natalicio de Benito Juárez, del 15 al 18 de marzo 2019 y del 12 al 28 de abril de 2019, con motivo del periodo	La SCT sólo reportó información de tres de los seis operativos especiales en plazas de cobro.

ACTIVIDADES PROGRAMADAS Y REALIZADAS PARA CUMPLIR CON EL OBJETIVO 1 DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA, 2019

Actividades programadas	Actividades realizadas	Comentarios de la ASF
congestionamientos y propiciar el tránsito ágil y seguro en los caminos y puentes operados por el Organismo.	vacacional de Semana Santa, con el propósito de agilizar el cruce en plazas de cobro y garantizar la seguridad y calidad en la prestación de los servicios carreteros.	
Realizar supervisiones programadas a 124 Plazas de Cobro para verificar los procesos de operación.	n.d.	La secretaría no reportó información de la supervisión de los procesos de operación en las plazas de cobro.
Dar continuidad al Proyecto de Modernización Tecnológica (PMT) que consiste en la adquisición de Equipos de Peaje e Informáticos para plazas de cobro, Centros Locales de Control (CLC) y Centros de Liquidación Regional (CLR), además de Fibra Óptica y Equipos ITS y los Servicios de Instalación, Puesta en Operación, Mantenimiento y Capacitación, para el eje carretero México-Irapuato (fase III): 10 plazas de cobro con un total de 107 carriles físicos (133 equipos) Infraestructura de comunicaciones por fibra óptica: 323 kilómetros 329 Equipos ITS (cámaras fijas, PTZ, estaciones meteorológicas, Pantallas de Mensajes Variables, Pesaje Dinámico y Aforadores). Dos Centros Locales de Control (Palmillas y Salamanca). Un Centro de Liquidación Regional (Querétaro).	n.d.	La secretaría no reporto información sobre la continuidad al Proyecto de Modernización Tecnológica.
Operar, mantener y administrar 189.8 kilómetros de dos autopistas y 28 puentes, 12 de ellos internacionales, de la red concesionada a Organismo (Red Propia).	Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), opera una red de cuota que se traduce en una presencia institucional de alrededor de 42% de la Red Nacional de Autopistas y 65% de la Red Nacional de puentes en todo el país, de la cual 28 puentes con una longitud de 8,334 kilómetros (12 de ellos internacionales), corresponden a la red propia	La dependencia señaló los porcentajes y kilómetros operados por CAPUFE, pero no reportó las actividades realizadas para operar, mantener y administrar los 189.8 kilómetros de dos autopistas y los 28 puentes programados.
Operar por contrato 40 autopistas con una longitud conjunta de 3,913.2 kilómetros y tres puentes, dos de ellos internacionales de la red concesionada al Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN).	CAPUFE operó 3,915.8 kilómetros de autopistas y tres puentes con una longitud de 7.246 kilómetros, (dos de ellos internacionales) para la red del Fondo Nacional de Infraestructura.	La SCT reportó información sobre la operación de la red del Fondo Nacional de Infraestructura.
Alcanzar 53.6 millones de cruces vehiculares en la Red Propia.	De diciembre de 2018 a junio de 2019, se registró el desplazamiento de 247.7 millones de cruces vehiculares, de los cuales, el 72% corresponden a automóviles, el 24% a camiones y el 4% a autobuses.	La SCT reportó un desplazamiento de 247.7 millones de cruces vehiculares, pero no cuántos de estos correspondieron al año 2019.
Captar un ingreso por peaje en la Red Propia de 1,590.7 millones de pesos.	n.d.	La secretaría no reportó información de los ingresos captados por peaje en la Red propia.
Captar un ingreso por peaje en la Red FONADIN de 32,425.7 millones de pesos.	n.d.	La secretaría no reportó información de los ingresos captados por peaje en la Red FONADIN.

FUENTE: Elaborado por la Auditoría Superior de la Federación con base en el Programa de Trabajo 2019 y el Primer Informe de Labores 2018-2019 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

n.d.: No disponible.

1/ Libramiento de Villahermosa; libramiento Poniente de Acapulco; Estación Don- Nogales; Guadalajara- Colima Compostela-Las Varas; ampl. Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal; pirámides-Texcoco; libramiento de Hermosillo; la Pera-Cuautla; Cardel-Poza Rica; La Galarza- Amatitlanes; Tuxpan-Tampico; Oaxaca-Istmo; Oaxaca-Puerto Escondido; Monterrey-Nuevo Laredo; Atizapán Atlacomulco, y las Varas-Vallarta.

2/ La Rumorosa-Tecate, México-Querétaro, Chamapa-Lechería, Querétaro-Irapuato, Lagos de Moreno-Villa de Arriaga, Cuernavaca-Acapulco, México-Cuernavaca, México-Puebla, La Tinaja-Isla, Acayucan-Cosoleacaque, Córdoba-Veracruz, Agua Dulce- Cárdenas, Carbonera-Ojo Caliente, Gómez Palacio- Corralitos, Cadereyta-Reynosa, Estación Don- Nogales, Las Choapas- Raudales- Ocozocoautla, y Cuacnopalan-Oaxaca.

Con la revisión del informe de labores, se verificó que la secretaría no reportó información respecto del avance e impacto del cumplimiento del objetivo 1 en el desarrollo de la red federal carretera del país, ya que los datos reportados hacen referencia a las actividades realizadas al 30 de junio de 2019, y no a las de todo ese año, por lo que no se pudo llevar a cabo una evaluación integral del cumplimiento del objetivo y las estrategias diseñadas; además, el documento contiene información de 20 de las 26 actividades programadas y, en algunos casos, las actividades se repiten más de una vez y la redacción de lo planeado es igual a la de lo realizado. La dependencia tampoco incluyó la contribución de las acciones realizadas en el desarrollo de la red federal carretera del país, ni documentó las recomendaciones formuladas respecto de los resultados obtenidos.

Por lo anterior, para 2019, la SCT careció de evidencia documental para demostrar que la Dirección General de Planeación coordinó la evaluación de los objetivos, estrategias y líneas de acción diseñadas en su programa de trabajo para el desarrollo de la red federal carretera y que formuló recomendaciones respecto de su avance, resultados e impacto.

La secretaría tampoco acreditó que estableció mecanismos, áreas responsables, tiempos y recursos para evaluar cuantitativa y cualitativamente, mediante el cotejo de las metas propuestas y el efecto en la atención del problema, los resultados del cumplimiento del objetivo 1 de su programa de trabajo.

Adicionalmente, en el transcurso de la auditoría se emitió el oficio número DGADPP/483/2020 del 16 de octubre de 2020, dirigido al Órgano Interno de Control con motivo de los hallazgos de auditoría, en términos de lo establecido en el artículo 7, fracción I, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas.

2019-0-09100-07-0310-07-011 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes acredite que cuenta con un comité de control y desempeño institucional para realizar el seguimiento de los objetivos propuestos para el desarrollo de la red federal carretera del país, a fin de generar reportes estadísticos y notas informativas con análisis específicos sobre los subsectores y recomendaciones que faciliten las actividades en materia de vinculación en el entorno gubernamental, fomento al desarrollo de la comunicación, infraestructura, presupuestal, entre otros, en términos de los artículos 134, párrafo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 44, último párrafo, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; y 7, fracción I, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, y el numeral 7.3 del Manual de Organización Dirección General de Vinculación, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0310-07-012 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en ejercicios subsecuentes, demuestre que realizó las gestiones necesarias para coordinar y evaluar el cumplimiento de los objetivos, estrategias y líneas de acción diseñadas para el desarrollo de la red federal carretera del país, a fin de formular recomendaciones respecto de su avance, resultados e impactos, en términos de lo

establecido en los artículos 5, fracción I, y 15, fracción VIII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

8. Contribución en el desarrollo de la red federal carretera

Para 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no evidenció que condujo la política de comunicaciones y transportes en materia de la red federal carretera, a fin de desarrollar de manera transparente, una red accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional, ya que en 2019, no contó con un documento en el que se especificaran los objetivos, prioridades y políticas que regirían el desempeño de las actividades del sector comunicaciones y transportes y que tuviera las estimaciones de recursos y determinaciones sobre instrumentos y responsables de su ejecución. Tampoco demostró que condujo sus actividades con base en las políticas establecidas por el Titular del Ejecutivo Federal, situación que podría implicar que para ese año los recursos asignados al programa presupuestario P001 no se destinaran a la elaboración de instrumentos de planeación, gestión, seguimiento y evaluación de políticas públicas.

En el Programa de Trabajo 2019 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en materia de red federal carretera, se incluyó el objetivo 1 referente a desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecten a la mayoría de las personas de cualquier condición, facilite el traslado de bienes y servicios y contribuya a salvaguardar la seguridad nacional; sin embargo, la SCT no evidenció que dicho objetivo, así como sus estrategias y líneas de acción se formularon de acuerdo con las necesidades del país, ni que planeó sus actividades con perspectiva intercultural y de género; además, este documento no fue congruente con los documentos de planeación nacional de mediano plazo, ya que el programa sectorial no se publicó en 2019.

La secretaría no acreditó que desarrolló, en coordinación con sus diferentes unidades administrativas, la planeación integral de las comunicaciones y el transporte, así como las políticas, objetivos, estrategias y líneas de acción para el desarrollo de la red federal carretera del país; ni que se coordinó para elaborar e integrar los programas e informes sectoriales. Además, no documentó que convino con los órganos constitucionales autónomos y los gobiernos de las entidades federativas para planear las actividades de la secretaría.

Asimismo, la dependencia careció de información para acreditar que implementó mecanismos de coordinación para cumplir con los objetivos y metas diseñados para el desarrollo de la red federal carretera, ya que no contó con comités de coordinación para coadyuvar en el mejoramiento de sus funciones, ni que firmó convenios de colaboración con las dependencias de la Administración Pública Federal y los gobiernos de las entidades federativas para la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo y los programas que derivaron de él, así como del programa de trabajo de la SCT.

No se evidenciaron los instrumentos jurídicos generados con el programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, para el diseño

y el desarrollo de la red federal carretera y la asistencia de la SCT a foros nacionales e internacionales fue deficiente, ya que no acreditó su participación en foros nacionales y, de los cuatro eventos internacionales realizados en 2019, la secretaría sólo participó en la "Reunión de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)", sin que señalara la relevancia de dicho evento, los beneficios esperados y si se alineó a los objetivos estratégicos de la secretaría.

La SCT no acreditó que realizó el seguimiento del objetivo establecido en su Programa de Trabajo 2019 para el desarrollo de la red federal carretera, ya que no contó con un comité de control y desempeño institucional para realizar dicha actividad, no estableció estrategias de seguimiento y análisis del desarrollo de la red federal carretera, no elaboró un programa de trabajo para verificar el cumplimiento de los objetivos de la institución, ni evidenció que con la información obtenida generó reportes estadísticos y notas informativas con análisis específicos sobre los subsectores y recomendaciones que faciliten las actividades del sector.

La dependencia careció de elementos para demostrar que evaluó los objetivos y actividades programadas, debido a que no documentó que la Dirección General de Planeación coordinó la evaluación de los objetivos, estrategias y líneas de acción diseñadas en su programa anual 2019, ni que formuló recomendaciones respecto de su avance, resultados e impacto. Tampoco acreditó que estableció mecanismos, áreas responsables, tiempos y recursos para evaluar, cuantitativa y cualitativamente, los resultados obtenidos en el cumplimiento de lo establecido para desarrollar una red de comunicaciones y transportes.

Por lo que, para 2019, las actividades de la secretaría se realizaron de manera inercial, y no hacia una administración basada en resultados, lo cual podría implicar que la secretaría desconoce el avance en la conducción de la política pública para el desarrollo de la red federal carretera del país.

2019-0-09100-07-0310-07-013 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes revise la operación del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", para que se reajuste a fin de dar cumplimiento al objetivo de contribuir a conducir la política de comunicaciones y transportes en materia de la red federal carretera, mediante la elaboración de instrumentos de planeación, gestión, seguimiento y evaluación, en términos de lo establecido en los artículos 9 de la Ley de Planeación; 36, fracción I, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5, fracción I, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y 3 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

9. Aplicación de los recursos asignados para la operación del programa P001

A fin de comprobar que, en 2019, la SCT se ajustó al presupuesto autorizado al programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", en el presente resultado se analizó lo siguiente: a) la programación del gasto en el anteproyecto de presupuesto, b) el ejercicio del gasto, y c) el comportamiento del presupuesto ejercido por la SCT de 2014 a 2019.

a) Programación del gasto en el anteproyecto de presupuesto

La SCT mediante el oficio número 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020, remitió copia del apartado "Análisis Administrativo Económico" del Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2019, en el que se presupuestaron 66,404,275.0 miles de pesos para la secretaría. Con su revisión se identificó que contiene el gasto estimado para cada unidad responsable de la dependencia, sin que se definiera la programación y presupuestación del gasto público para contribuir al cumplimiento de los objetivos, políticas, estrategias, prioridades y metas de la secretaría, con base en indicadores de desempeño para asegurar la planeación, formulación y conducción de las políticas para el desarrollo de la red federal carretera del país, en los términos de la legislación aplicable.

Tampoco dispuso de un documento programático - presupuestal en el cual se incluyera la evaluación de los avances logrados en el cumplimiento de la directriz 3 del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, con base en el Sistema de Evaluación del Desempeño, las metas y avances físicos y financieros del ejercicio fiscal anterior y los pretendidos para el 2019, no se estimaron los costos para alcanzar los resultados cuantitativos y cualitativos previstos en las metas, ni los indicadores necesarios para medir su cumplimiento por unidad responsable; situación que repercutió en que los recursos financieros del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes" se ejercieron de manera inercial y no hacia una gestión por resultados.

b) Ejercicio del gasto

De acuerdo con la información registrada en la Cuenta Pública 2019, la SCT ejerció 636,415.7 miles de pesos en el programa presupuestario P001, como se detalla en el cuadro siguiente:

PRESUPUESTO ORIGINAL, MODIFICADO Y EJERCIDO DEL PP P001 "DEFINICIÓN, CONDUCCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA POLÍTICA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES", 2019

(Miles de pesos y porcentajes)

Programa/concepto de gasto	Presupuesto			Variación (%)		Participación por concepto de gasto (%)
	Original (a)	Modificado (b)	Ejercido (c)	$d = [(c/a) - 1] * 100$	$e = [(c/b) - 1] * 100$	
P001 Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes	714,559.8	636,419.8	636,415.7	(10.9)	n.s.	100.0
Servicios personales	520,719.1	455,353.3	455,349.2	(12.6)	n.s.	71.6
Gastos de operación	169,669.8	135,111.6	135,111.6	(20.4)	0.0	21.2
Otros de corriente	24,170.9	45,954.9	45,954.9	90.1	0.0	7.2

FUENTE: Elaborado por la Auditoría Superior de la Federación con base en la información publicada en la Cuenta Pública 2019.

n.s. No significativo.

Para 2019, la SCT reportó el ejercicio de 636,415.7 miles de pesos en el programa presupuestario P001, cifra inferior en 10.9% (78,144.1 miles de pesos) respecto del monto aprobado de 714,559.8 miles de pesos e inferior en 4.1 miles de pesos al presupuesto modificado de 636,419.8 miles de

pesos. Al respecto, la secretaría no evidenció que contó con las adecuaciones presupuestarias que justificaran las causas de las variaciones entre el presupuesto original y el ejercido.

Se comprobó que la información referente al ejercicio de los recursos por concepto de gasto publicada en la Cuenta Pública 2019, difiere de la reportada en el registro de las Cuentas por Liquidar Certificadas (CLC) del programa presupuestario P001, proporcionado por la dependencia, ya que, en el documento de rendición de cuentas, se señaló que se ejercieron 636,415.7 miles de pesos, monto inferior en 0.2% (1,233.9 miles de pesos) respecto del importe de 637,649.6 miles del registro de las CLC del programa, como se muestra a continuación:

RECURSOS EJERCIDOS EN EL PROGRAMA PRESUPUESTARIO P001 REGISTRADOS EN LA CUENTA PÚBLICA, EN EL REGISTRO DE LAS CLC Y EN LA BASE DE DATOS DEL PRESUPUESTO APROBADO, MODIFICADO Y PAGADO, 2019

(Miles de pesos y porcentajes)

Cuenta Pública 2019 (a)	Base de datos del presupuesto aprobado, modificado y pagado (b)	Registro de CLC (c)	Variación	
			Absoluta (d)= ((c)-(a))	Relativa (e)=[(c)/(a)-1]*100
636,415.7	636,415.7	637,649.6	1,233.9	0.2%

FUENTE: Elaborado por la Auditoría Superior de la Federación con base en la información de la Cuenta Pública 2019, la base de datos del presupuesto aprobado, modificado y pagado y el registro de CLC del Pp P001, proporcionadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes mediante el oficio número 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020.

Además, la secretaría no acreditó la copia de las CLC del programa P001, ni la documentación soporte de que lo registrado en cada una de ellas se amparó con las facturas que demostraran los pagos correspondientes y donde se identificara el gasto ejercido del presupuesto.

Por concepto de gasto, de los 636,415.7 (100.0%) miles de pesos reportados como ejercidos en la Cuenta Pública 2019, el 71.6% (455,349.2 miles de pesos) se destinó al pago de servicios personales; el 21.2% (135,111.6 miles de pesos) a gastos de operación, y el 7.2% (45,954.9 miles de pesos) a otros de corriente.

Sin embargo, en la base de datos del presupuesto aprobado, modificado y pagado del programa presupuestario P001, proporcionada por la secretaría mediante el oficio número 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020, se registró que de los 636,415.7 miles de pesos ejercidos en el programa presupuestario P001, el 71.6% (455,349.2 miles de pesos) se destinó al pago de servicios personales; el 19.1% (121,650.8 miles de pesos) a servicios generales; el 7.2% (45,949.41 miles de pesos) a transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas, y el 2.1% (13,466.3 miles de pesos) a materiales y suministros, como se detalla a continuación:

PRESUPUESTO APROBADO, MODIFICADO Y PAGADO POR PARTIDA PRESUPUESTARIA EN EL PROGRAMA PRESUPUESTARIO P001 "DEFINICIÓN, CONDUCCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA POLÍTICA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES", 2019
(Miles de pesos y porcentajes)

Capítulo y concepto de gasto	Presupuesto			Participación (%) (d)	Variación Aprobado-Pagado	
	Aprobado (a)	Modificado (b)	Pagado (c)		Absoluta (e)=(c-a)	Porcentual (f)=[(c/a) - 1]*100
P001 Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes	714,559.8	636,419.8	636,415.7	100.00	(78,144.1)	(10.9)
C. 1000 Servicios personales	520,719.1	455,353.3	455,349.2	71.5	(65,369.9)	(12.6)
1100 Remuneraciones al personal de carácter permanente	149,152.8	126,718.1	126,716.9	19.9	(22,435.9)	(15.0)
1200 Remuneraciones al personal de carácter transitorio	33,638.7	20,989.5	20,989.5	3.3	(12,649.2)	(37.6)
1300 Remuneraciones, adicionales y especiales	23,751.7	45,906.2	45,906.0	7.2	22,154.4	93.3
1400 Seguridad social	39,135.3	23,188.5	23,188.5	3.6	(15,946.8)	(40.7)
1500 Otras prestaciones sociales y económicas	275,040.7	238,551.0	238,548.3	37.5	(36,492.4)	(13.3)
C. 2000 Materiales y suministros	15,950.4	13,466.4	13,466.4	2.1	2,484.0	(15.6)
2100 Materiales de administración, emisión de documentos y artículos oficiales	3,218.3	2,710.3	2,710.3	0.4	(508.0)	(15.8)
2200 Alimentos y utensilios	1,697.5	2,276.8	2,276.8	0.4	579.3	34.1
2400 Materiales y artículos de construcción y reparación	1,745.8	877.3	877.3	0.1	(868.5)	(49.7)
2500 Productos químicos, farmacéuticos y de laboratorio	113.7	97.5	97.5	n.s	(16.2)	(14.2)
2600 Combustibles, lubricantes y aditivos	6,055.3	5,096.7	5,096.7	0.8	(958.6)	(15.8)
2700 Vestuario, blancos, prendas de protección personal y artículos deportivos	1,932.1	1,710.1	1,710.1	0.3	(222.0)	(11.5)
2900 Herramientas, refacciones y accesorios menores	1,187.7	697.7	697.7	0.1	(490.0)	(41.3)
C. 3000 Servicios generales	153,719.5	121,650.1	121,650.9	19.1	32,068.7	-20.9
3100 Servicios básicos	5,823.1	4,420.3	4,420.3	0.7	(1,402.8)	(24.1)
3200 Servicios de arrendamiento	964.7	37,313.0	37,313.0	5.9	36,348.3	3767.8
3300 Servicios de profesionales, científicos, técnicos y otros servicios	103,549.8	61,019.0	61,019.0	9.6	(42,530.8)	(41.1)
3400 Servicios financieros, bancarios y comerciales	128.27	463.0	463.8	0.1	335.5	261.6
3500 Servicios de instalación, reparación, mantenimiento y conservación	8,063.9	9,320.4	9,320.4	1.5	1,256.5	15.6
3700 Servicios de traslado y viáticos	31,790.3	6,799.5	6,799.5	1.1	(24,990.8)	(78.6)
3800 Servicios oficiales	2,244.3	1,428.2	1,428.2	0.2	(816.1)	(36.4)
3900 Otros servicios generales	1,155.2	886.7	886.7	0.1	(268.5)	(23.2)
C. 4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	24,170.9	45,949.4	45,949.4	7.2	21,778.5	90.1
4900 Transferencias al exterior	24,170.9	45,949.4	45,949.4	7.2	21,778.5	90.1

FUENTE: Elaborado por la Auditoría Superior de la Federación con base en la información proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes mediante el oficio número 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020.

n.s. No significativo.

Se constató que la información de los registros internos de la secretaría presentó diferencias respecto de lo reportado en la Cuenta Pública, ya que, en este documento, se registró que los recursos del programa P001 se ocuparon para el pago de servicios personales, gastos de operación y otros de corriente y, en la base de datos del presupuesto aprobado, modificado y pagado, además de esos conceptos se registró el ejercicio de 45,949.4 miles de pesos por concepto de transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas, en la partida 4900 “Transferencias al exterior” que si bien está dentro de las actividades que realiza el programa, la secretaría no indicó las causas de la omisión de esta información en la Cuenta Pública 2019.

Asimismo, la secretaría no contó con información para verificar la programación, presupuestación y ejecución del gasto para los procesos de planeación, coordinación, elaboración de instrumentos jurídicos, asistencia a foros, seguimiento y evaluación del desarrollo de la red federal carretera, por lo que no contó con sistemas de información útiles, confiables y oportunos del ejercicio de los recursos del programa.

c) Comportamiento del presupuesto ejercido por la SCT en el periodo 2014-2019

La distribución del gasto del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” en el periodo 2014-2019, se muestra a continuación:

PRESUPUESTO APROBADO, MODIFICADO Y EJERCIDO DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO P001, 2014-2019

(Miles de pesos y porcentajes, a precios constantes^{1/})

Presupuesto/Año	2014 (a)	2015 (b)	2016 (c)	2017 (d)	2018 (e)	2019 (f)	Total (g)=[(a)+(b)+(c)+ (d)+(e)+(f)]	TMC (h)=[((f)/(a)^(1/5)- 1)*100]
Aprobado	4,366,904.5	4,266,810.4	820,854.8	892,922.7	825,227.1	714,559.8	11,887,279.3	(30.4)
Modificado	8,649,999.7	14,114,853.6	775,380.5	793,666.9	820,018.3	636,419.8	25,790,338.8	(40.7)
Ejercido	8,649,999.7	14,114,853.5	775,380.5	793,564.1	820,018.3	636,415.7	25,790,231.8	(40.7)

FUENTE: Elaborado por la Auditoría Superior de la Federación con base en la información publicada en la Cuenta Pública 2014-2019.

^{1/} Actualizado a precios constantes, con base en el Deflactor Implícito del PIB, 1993-2019 de 1.2531 para 2014, 1.2191 para 2015, 1.1568 para 2016, 1.0846 para 2017, 1.0333 para 2018, y 1.0000 para 2019.

Durante el periodo 2014-2019, el presupuesto ejercido disminuyó en 40.7% en promedio anual, al pasar de 8,649,999.7 miles de pesos a 636,415.7 miles de pesos, sin que se señalaran las causas de esa disminución.

La SCT, en el transcurso de la auditoría y en atención a la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, mediante el oficio número 5.1.203.197 del 23 de septiembre del 2020, proporcionó una nota explicativa en la que señaló lo siguiente:

“Para efectos de elaboración del Anteproyecto de Presupuesto, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) fija cada año el “Techo Presupuestal” o “Techo de Gasto” de la SCT, que es el importe máximo que esta dependencia puede ejercer en el año subsecuente y con base en este se realiza la

distribución del gasto con base en los proyectos que están en desarrollo y los que previamente fueron autorizados en los Programas de Inversión”.

“Para el ejercicio fiscal 2019, la SHCP, además de fijar el techo presupuestal, indicó que para la integración del Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2019, la dependencia debía observar la política de gasto siguiente: asignación presupuestal a los programas propuestos por el equipo de transición del presidente electo, lo que obligó a la secretaría a ajustar los datos de la planeación previa a los montos y programas propuestos por la autoridad hacendaria”.

Al respecto, la secretaría proporcionó el oficio número 312.A.-0003202 del 5 de noviembre de 2018, emitido por la Subsecretaría de Egresos de la SHCP para comunicar a la SCT que para la integración del Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2019, la dependencia deberá observar las políticas de gasto siguientes:

- Asignación presupuestal a los programas propuestos por el Equipo de Transición del Presidente Electo.
- Atender las “Directrices hacia el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024”.
- El ejercicio de los recursos públicos se realizará con transparencia y rendición de cuentas.

Asimismo, la dependencia remitió el anexo del oficio número 312.A.-0003202 denominado Anteproyecto del Presupuesto de Egresos 2019, carátula de comunicación de techos, en el que se indica que el monto total para el ramo 09. Comunicaciones y Transportes es de 79,095.8 millones de pesos y se señala que el programa propuesto por el Equipo de Transición del Presidente Electo es el E009 “Internet para Todos”, al cual se le asignaría un monto de 622.8 millones de pesos.

Con la revisión de esa información se constató que la SCT si bien no elaboró su anteproyecto de presupuesto 2019 de acuerdo con la evaluación de los avances logrados en el cumplimiento de los objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo y los programas sectoriales con base en el Sistema de Evaluación del Desempeño, las metas y avances físicos y financieros del ejercicio fiscal anterior y los pretendidos para el ejercicio siguiente, presentó la evidencia que acredita que se alineó con las políticas y techos presupuestarios establecidos por la SHCP, a efecto de cumplir con los programas propuestos por el Equipo de Transición del Presidente Electo.

Por lo que la observación referente a que la SCT no dispuso de un anteproyecto del presupuesto, en el cual definiera la programación y presupuestación del gasto público para contribuir al cumplimiento de los objetivos, políticas, estrategias, prioridades y metas con base en indicadores de desempeño para asegurar la planeación, formulación y conducción de las políticas de la red federal carretera, queda solventada.

Adicionalmente, en el transcurso de la auditoría se emitió el oficio número DGADPP/483/2020 del 16 de octubre de 2020, dirigido al Órgano Interno de Control con motivo de los hallazgos de auditoría, en términos de lo establecido en el artículo 7, fracción I, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas.

2019-0-09100-07-0310-07-014 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes disponga de las Cuentas por Liquidar Certificadas (CLC) y las adecuaciones presupuestarias del P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", a fin de que el ejercicio de los recursos y las causas de sus variaciones se encuentre debidamente comprobado con los documentos originales, en términos de los artículos 134, párrafo primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 7, fracción I de la Ley General de Responsabilidades Administrativas; 52, párrafo primero de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, y 66, fracción III, y 73, fracción I, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0310-07-015 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fortalezca sus mecanismos de control que le permitan disponer de información clara que permita la adecuada toma de decisiones, a fin de que los registros internos de la institución sean consistentes con lo reportado en la Cuenta Pública y en los documentos de rendición de cuentas, que le permitan contar con información de los gastos previstos para los procesos de planeación, coordinación, elaboración de instrumentos jurídicos, asistencia a foros, seguimiento y evaluación del desarrollo de la red federal carretera en el país, en términos de los artículos 44 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental, y 45, párrafo cuarto, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados del análisis y las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

10. Contribución del Pp P001 al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Con la revisión de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) se comprobó que se estableció que las inversiones en infraestructura son fundamentales para impulsar el crecimiento económico y la estabilidad social, al respecto, se incluyó el objetivo 9 "Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación" y la meta 9.1 "Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos", como se muestra en el cuadro siguiente:

CONTRIBUCIÓN DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO P001 “DEFINICIÓN, CONDUCCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA POLÍTICA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES” EN EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE, 2030

Tema de la meta ODS	Objetivo	Meta	Indicadores	Contribución del Pp P001
Industria, innovación e infraestructura	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.	9.1.1 Proporción de la población rural que vive a menos de 2 Km de una carretera transitable todo el año.	n.d.
			9.1.2 Volumen de transporte de pasajeros y carga, desglosado por medio de transporte.	n.d.

FUENTE: Elaborado por la ASF, con base en la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

n.d.: No disponible

Para el cumplimiento del ODS 9 se definieron dos indicadores relacionados con la población rural que vive a menos de 2 kilómetros de una carretera transitable todo el año y el volumen de transporte de pasajeros y carga, desglosado por medio de transporte; no obstante, la entidad fiscalizada no acreditó las actividades realizadas mediante el programa presupuestarios P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” para asegurar el cumplimiento de esos indicadores al 2030 y, con ello, contribuir a construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación, ya que no dispuso de un programa anual de trabajo con objetivos, metas, estrategias y prioridades, asignación de recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución, y de evaluación de resultados que permita analizar el avance en el cumplimiento de esos indicadores, lo cual denota deficiencias en los procesos de planificación de políticas, estrategias y programas de trabajo del sector carretero para incorporar esas aspiraciones y metas mundiales.

Por lo que, para 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no acreditó las actividades realizadas mediante el programa P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” para contribuir al cumplimiento de los indicadores del objetivo 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación, comprometidos en la Agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, relacionados con la población rural que vive a menos de 2 kilómetros de una carretera transitable todo el año y volumen de transporte de pasajeros y carga, desglosado por medio de transporte, ya que no dispuso de un programa anual de trabajo con objetivos, metas, estrategias y prioridades, asignación de recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución, y de evaluación de resultados que permita analizar el avance en el cumplimiento de esos indicadores.

2019-0-09100-07-0310-07-016 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes demuestre que cuenta con un programa anual de trabajo que incluya objetivos, metas, estrategias, prioridades, asignación de recursos, responsabilidades, tiempos de ejecución y de evaluación de resultados que permita analizar el avance en el cumplimiento de los indicadores comprometidos en la Agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 para el Objetivo de Desarrollo Sostenible 9, a fin de asegurar su cumplimiento, en términos de lo señalado en los artículos 3, párrafo segundo, de la Ley de Planeación; artículo segundo, fracciones I, VII y VIII, del Decreto por el que se crea el Consejo Nacional de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, y del anexo 6 "Vinculación del Presupuesto a los objetivos del desarrollo sostenible" del Manual de Programación y Presupuesto 2019, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

11. Rendición de cuentas del Pp P001

Con la finalidad de constatar que, en 2019, la SCT incluyó en los documentos de rendición de cuentas información suficiente para dar seguimiento del cumplimiento de los objetivos y metas del programa presupuestario P001, así como para valorar la atención del problema público que pretende atender el programa, se analizó la información contenida en la Exposición de Motivos del Proyecto del Presupuesto de Egresos de la Federación 2019, en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2019, y en la Cuenta Pública 2019.

En la Exposición de Motivos del Proyecto del Presupuesto de Egresos de la Federación 2019, se indicó que, a la SCT, como la encargada de conducir las políticas públicas en materia de los subsectores carretero [...]; se propuso una asignación de gasto público federal para el ejercicio fiscal 2019, de 66.4 mil millones de pesos. Dicha asignación estuvo orientada a programas y líneas de acción que contribuyeran, entre otras cosas, a la modernización de la red carretera, con objeto de mejorar las condiciones de vida y de trabajo de las y los mexicanos, reduciendo las brechas regionales y de desigualdad, a partir de tres principios rectores: austeridad, honestidad y combate a la corrupción.

En el Presupuesto de Egresos de la Federación 2019, se autorizó el programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", para elaborar instrumentos de planeación, gestión, seguimiento y evaluación de políticas públicas, a fin de conducir la política de comunicaciones y transportes, para lo cual le fueron autorizados 714,559.8 miles de pesos.

De acuerdo con lo reportado en la Cuenta Pública 2019, el programa presupuestario P001 ejerció 636,415.7 miles de pesos, cifra inferior en 10.9% (78,144.1 miles de pesos) respecto del monto aprobado de 714,559.8 miles de pesos e inferior en 0.001% (4.1 miles de pesos), al modificado de 636,419.8 miles de pesos, sin indicar las causas de esa disminución.

En relación con el cumplimiento de los objetivos y metas del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, en la Cuenta Pública 2019, la SCT reportó los resultados de los indicadores y las explicaciones en las variaciones, las cuales se detallan en el cuadro siguiente:

METAS Y RESULTADOS DE LOS INDICADORES DE LA MIR 2019 DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO P001 "DEFINICIÓN, CONDUCCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA POLÍTICA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES"

Nivel/ indicador	Meta Programada (a)	Meta Alcanzada (b)	Cumplimiento de metas	Explicaciones a las variaciones	Comentarios de la Auditoría Superior de la Federación
Nivel Fin					
Índice Global de Competitividad (IGC), valor para México en el Pilar 2 infraestructura	4.5	4.5	100.0%	Las Unidades Responsables reportaron que se cumplió con la meta establecida al 100%.	La meta se cumplió conforme con lo programado
Índice de Desempeño Logístico Internacional (IDL) para México	3.3	-	-	-	La secretaría no reportó información del cumplimiento de este indicador para 2019
Nivel Propósito					
Porcentaje de UR del Ramo 9 que perciben que cuentan con suficientes herramientas para el diseño e implementación de sus Pp	100	100	100.0%	Las Unidades Responsables reportaron que se cumplió con la meta establecida al 100%.	La meta se cumplió conforme con lo programado
Nivel Componente					
Porcentaje de foros nacionales e internacionales a los que se asiste respecto de los planeados	100	59	59.0%	Las Unidades Responsables reportaron que se cumplió con la meta establecida al 100%.	La secretaría señaló que la meta se cumplió conforme con lo programado; no obstante, la cifra programada no es igual a la alcanzada, por lo que la dependencia no cumplió la meta prevista para 2019.
Porcentaje de afiliaciones a organismos u organizaciones internacionales realizadas respecto de las planeadas	4	4	100.0%	Las Unidades Responsables reportaron que se cumplió con la meta establecida al 100%.	La meta se cumplió conforme con lo programado
Porcentaje de documentos de monitoreo elaborados respecto de los planeados	100	100	100.0%	Las Unidades Responsables reportaron que se cumplió con la meta establecida al 100%.	La meta se cumplió conforme con lo programado
Porcentaje de documentos de planeación estratégica elaborados respecto de los planeados	100	100	100.0%	Las Unidades Responsables reportaron que se cumplió con la meta establecida al 100%.	La meta se cumplió conforme con lo programado
Porcentaje de acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma	0	1,902	-	La Unidad responsable reportó avance, pero no metas, ya que la Unidad de Asuntos Jurídicos consideraba que no estaban dentro del programa presupuestario P001; sin embargo, al hacer la revisión con ellos, se aclararon las dudas y se procedió al reporte de avances. Se reportan avances.	La secretaría no reportó una meta programada que pudiera compararse con los logros alcanzados.
Porcentaje de acciones de comunicación que se realizan respecto de las planeadas	0	102	-	La Unidad responsable no reportó metas, sin embargo, reporta avances. Se cumplió con la meta.	La secretaría no reportó una meta programada que pudiera compararse con los logros alcanzados.

METAS Y RESULTADOS DE LOS INDICADORES DE LA MIR 2019 DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO P001 “DEFINICIÓN, CONDUCCIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA POLÍTICA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES”

Nivel/ indicador	Meta Programada (a)	Meta Alcanzada (b)	Cumplimiento de metas	Explicaciones a las variaciones	Comentarios de la Auditoría Superior de la Federación
Porcentaje de acciones de vinculación que se atienden en tiempo y forma	6	6	100.0%	Las Unidades Responsables reportaron que se cumplió con la meta establecida al 100%.	La meta se cumplió conforme con lo programado
Nivel Actividad					
Porcentaje de UR que cuentan con su plantilla al 80%	24	24	100.0%	Las Unidades Responsables reportaron que se cumplió con la meta establecida al 100%.	La meta se cumplió conforme con lo programado
Porcentaje de cuotas y membresías que se pagan en tiempo y forma	8	8	100.0%	Las Unidades Responsables reportaron que se cumplió con la meta establecida al 100%.	La meta se cumplió conforme con lo programado
Porcentaje de boletos para transporte que se pagan a los asistentes	8	8	100.0%	Las Unidades Responsables reportaron que se cumplió con la meta establecida al 100%.	La meta se cumplió conforme con lo programado
Porcentaje de viáticos que se pagan a los asistentes	5	5	100.0%	Las Unidades Responsables reportaron que se cumplió con la meta establecida al 100%.	La meta se cumplió conforme con lo programado

FUENTE: Elaborado por la ASF con base en la información del apartado “Avance en los Indicadores de los Programas presupuestarios de la Administración Pública Federal” de la Cuenta Pública 2019 y la Matriz de Indicadores para Resultados 2019 del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”.

En el documento “Avance en los Indicadores de los Programas presupuestarios de la Administración Pública Federal” de la Cuenta Pública 2019, la SCT reportó el avance del cumplimiento de la meta de 11 indicadores; no obstante, no señaló el efecto de ese cumplimiento en la atención del problema público que dio origen al programa P001; no registró las causas de variación en el cumplimiento de la meta programada en el indicador “Porcentaje de foros nacionales e internacionales a los que se asiste respecto de los planeados”; no señaló el cumplimiento de la meta del indicador de Fin “Índice de Desempeño Logístico Internacional (IDL) para México”, ni programó metas para dos indicadores (“Porcentaje de acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma” y “Porcentaje de acciones de comunicación que se realizan respecto de las planeadas”), ya que, de acuerdo con la SCT, la Unidad de Asuntos Jurídicos consideraba que no estaba dentro del programa presupuestario P001 y no programó metas, únicamente envió avances de las acciones jurídicas atendidas y de las acciones de comunicación realizadas, por lo que se evidenció que no existe comunicación y coordinación entre las unidades encargadas de operar el programa.

La secretaría tampoco incluyó en el documento de rendición cuentas información sobre la elaboración de la planeación sectorial de comunicaciones y transportes; la definición de objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera; la coordinación para la elaboración, el seguimiento y la evaluación del cumplimiento de los objetivos y metas, y de la contribución en el desarrollo de la red federal carretera del país, ni aquella que permita evaluar la atención de la problemática de la falta de una planeación integral de largo plazo en la construcción de infraestructura, y la ausencia de una visión logística con un enfoque multimodal de la infraestructura carretera del país, por lo que la rendición de cuentas de la secretaría respecto de la administración de los recursos públicos del programa presupuestario P001, así como del cumplimiento de los objetivos y prioridades de la planeación del desarrollo, fue deficiente.

En síntesis, en la Cuenta Pública 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes incorporó información sobre la gestión financiera del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, con lo que se constató que el presupuesto ejercido de 636,415.7 miles de pesos fue inferior en 10.9% (78,144.1 miles de pesos) respecto del monto aprobado de 714,559.8 miles de pesos, sin que la secretaría señalara las causas de esa disminución; además, los aspectos reportados en el documento de rendición de cuentas no permitieron evaluar y dar seguimiento del objetivo de su Programa de Trabajo 2019 orientado a desarrollar la red federal carretera del país, ni el avance en la atención del problema público que justificó su implementación referente a la falta de una planeación integral de largo plazo en la construcción de infraestructura, y la ausencia de una visión logística con un enfoque multimodal de la red federal carretera del país, lo cual denota deficiencias en la rendición de cuentas respecto de la administración de los recursos públicos, así como del cumplimiento de los objetivos y prioridades de la planeación del desarrollo.

En el documento “Avance en los Indicadores de los Programas presupuestarios de la Administración Pública Federal” de la Cuenta Pública 2019, la SCT reportó el avance del cumplimiento de la meta de 11 indicadores; no obstante, no señaló el efecto de ese cumplimiento en la atención del problema público que dio origen al programa P001; no registró las causas de variación en el cumplimiento de la meta programada en el indicador “Porcentaje de foros nacionales e internacionales a los que se asiste respecto de los planeados”; no señaló el cumplimiento de la meta del indicador de Fin “Índice de Desempeño Logístico Internacional (IDL) para México”, ni programó metas para dos indicadores (“Porcentaje de acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma” y “Porcentaje de acciones de comunicación que se realizan respecto de las planeadas”), ya que, de acuerdo con la SCT, la Unidad de Asuntos Jurídicos consideraba que no estaba dentro del programa presupuestario P001 y no programó metas, únicamente envió avances de las acciones jurídicas atendidas y de las acciones de comunicación realizadas, por lo que se evidenció que no existe comunicación y coordinación entre las unidades encargadas de operar el programa.

La secretaría tampoco incluyó en el documento de rendición cuentas información sobre la elaboración de la planeación sectorial de comunicaciones y transportes; la definición de objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera; la coordinación para la elaboración, el seguimiento y la evaluación del cumplimiento de los objetivos y metas, y de la contribución en el desarrollo de la red federal carretera del país, ni aquella que permita evaluar la atención de la problemática de la falta de una planeación integral de largo plazo en la construcción de infraestructura, y la ausencia de una visión logística con un enfoque multimodal de la infraestructura carretera del país, por lo que la rendición de cuentas de la secretaría respecto de la administración de los recursos públicos del programa presupuestario P001, así como del cumplimiento de los objetivos y prioridades de la planeación del desarrollo, fue deficiente.

En síntesis, en la Cuenta Pública 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes incorporó información sobre la gestión financiera del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, con lo que se constató que el presupuesto ejercido de 636,415.7 miles de pesos fue inferior en 10.9% (78,144.1 miles de pesos) respecto del monto aprobado de 714,559.8 miles de pesos, sin que la secretaría señalara las causas de esa disminución; además, los aspectos reportados en el documento de rendición de cuentas no permitieron evaluar y dar seguimiento del objetivo de su Programa de Trabajo 2019 orientado a desarrollar la red federal carretera del país, ni el avance en la atención del problema público que justificó su implementación referente a la falta de una planeación integral de largo plazo en la construcción de infraestructura, y la ausencia de una visión logística con un enfoque multimodal de la red federal carretera del país, lo cual denota deficiencias en la rendición de cuentas respecto de la administración de los recursos públicos, así como del cumplimiento de los objetivos y prioridades de la planeación del desarrollo.

2019-0-09100-07-0310-07-017 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en lo subsecuente, demuestre que dispone de la evidencia documental y de la información que permita evaluar y dar seguimiento del objetivo del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", así como de la atención del problema público que dio origen a ese programa presupuestario a fin de rendir cuentas respecto del ejercicio de los recursos fiscales, en términos de lo señalado en los artículos 4, párrafo segundo, y 111, párrafo tercero, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, y 54, párrafo primero, de la Ley General de Contabilidad Gubernamental, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

12. Establecimiento del sistema de control interno

En 2019, el sistema de control interno aplicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes" presentó deficiencias en las cinco normas relativas al ambiente de control, la administración de riesgos, las actividades de control, la información y comunicación, y la supervisión y mejora continua, situación que impidió proponer medidas correctivas para garantizar el cumplimiento de los objetivos y metas del programa.

Con la revisión de la información proporcionada por la SCT con los oficios número 5.1.203.-058 del 24 de febrero de 2020, 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020 y 3.42.-083 del 6 de marzo de 2020, así como la Respuesta al Cuestionario de Control Interno, se identificaron los hallazgos siguientes:

- **Norma primera: Ambiente de Control**

CUMPLIMIENTO DE LA PRIMERA NORMA DE CONTROL INTERNO "AMBIENTE DE CONTROL", 2019

Norma	Principales hallazgos sobre aspectos detectados
Primera. Ambiente de Control: es la base que proporciona la disciplina y estructura para lograr un sistema de control interno eficaz e influye en la definición de los objetivos y la constitución de las actividades de control.	<ul style="list-style-type: none"> • La secretaría estableció en su Programa de Trabajo 2019 la misión, visión, objetivos y metas institucionales. • La dependencia señaló información referente a la misión, visión, objetivos y metas institucionales que se difundió en el sitio web de la SCT; no obstante, la dependencia no acreditó la información que compruebe dicha situación. • La dependencia no acreditó que actualizó y difundió un Código de Conducta que se relacionara con el Código de Ética de la Administración Pública Federal, ya que señaló que dicha actualización se lleva a cabo de forma institucional y no por programa y es responsabilidad de la Dirección General de Recursos Humanos. • La entidad fiscalizada contó con el "Código de Conducta del personal servidor público de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes". • La SCT no acreditó que diseñó, estableció y operó controles para evaluar el cumplimiento del Código de Ética y del Código de Conducta. • La dependencia indicó que, en 2019, se trabajó en la modificación del Diagnóstico del programa presupuestario P001, con la finalidad de adecuarlo a la nueva misión, visión, objetivos y metas institucionales y alinearlos al PND y al proyecto del Programa Sectorial 2019-2024; no obstante, la secretaría no acreditó dicho diagnóstico, por lo que la entidad fiscalizada no acreditó que actualizó y difundió políticas de operación que orientaran los procesos del programa P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes" al logro de resultados.

CUMPLIMIENTO DE LA PRIMERA NORMA DE CONTROL INTERNO “AMBIENTE DE CONTROL”, 2019

Norma	Principales hallazgos sobre aspectos detectados
	<ul style="list-style-type: none"> • La secretaría no acreditó que utilizó Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) para simplificar y hacer más efectivo el control de la información y los procesos relacionados con la operación del programa P001. • La dependencia señaló que “la Dirección General de Planeación lleva a cabo desde 2019, mesas de trabajo con la UTIC, con la finalidad de implementar un sistema único de información (SUI), actualización del Sistema de Administración para la Obra Pública (SAOP) que refleje el avance físico financiero de los proyectos de inversión de la SCT; sin embargo, no acreditó la documentación de esas mesas de trabajo, por lo que la secretaría no acreditó que contó con un sistema de información integral y preferentemente automatizado que, de manera oportuna, económica, suficiente y confiable, resolviera las necesidades de seguimiento y toma de decisiones en la operación del programa P001. • La secretaría contó con el Manual de Organización General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el que definió su estructura organizacional, la autoridad y responsabilidad, segregó y delegó funciones. • La dependencia no acreditó que las operaciones relacionadas con el programa P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” se realizaron conforme con los manuales de procedimientos actualizados, autorizados y publicados, en 2019, ya que señaló que derivado de la reestructura de la Dependencia y del proyecto de modificación del Reglamento Interno, aún no se actualizan los manuales de procedimiento, pero las unidades responsables del Pp001 desempeñan sus funciones apegadas al Plan Nacional de Desarrollo. • La entidad fiscalizada no acreditó que realizó encuestas de clima organizacional, identificó áreas de oportunidad, determinó acciones, dio seguimiento y evaluó los resultados relacionados con el programa P001. • La secretaría no acreditó que sus manuales de organización fueron acordes a su estructura organizacional autorizada y a las atribuciones y responsabilidades establecidas en las leyes, reglamentos, y demás ordenamientos aplicables, así como, a los objetivos institucionales. • La entidad fiscalizada contó con el manual de organización y de procedimientos de la Dirección General de Desarrollo Carretero, así como con sus modificaciones; sin embargo, no acreditó que los manuales de organización y de procedimientos, así como sus modificaciones, están autorizados, actualizados y publicados de las otras 50 unidades responsables de la operación del programa P001.

FUENTE: Elaborado por la ASF, con base en la información proporcionada por la SCT, mediante los oficios número 5.1.203.-058 del 24 de febrero de 2020, 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020 y 3.42.-083 del 6 de marzo de 2020 y las Respuesta al Cuestionario de Control Interno.

En 2019, la entidad fiscalizada estableció en su Programa de Trabajo 2019 la misión, visión, objetivos y metas institucionales; contó con un “Código de Conducta del personal servidor público de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes”, y definió en el Manual de Organización General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, su estructura organizacional, la autoridad y responsabilidad, segregó y delegó funciones; no obstante, no acreditó que el personal de la entidad fiscalizada conoció y emprendió la misión, visión, objetivos y metas institucionales; que actualizó y difundió un Código de Conducta que se relacionara con el Código de Ética de la Administración Pública Federal; que diseñó, estableció y operó controles para evaluar el cumplimiento del Código de Ética y del Código de Conducta; que actualizó y difundió políticas de operación que orientaran los procesos del programa P001 al logro de resultados; que utilizó Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) para el control de la información y los procesos relacionados con la operación del programa; que contó con un sistema de información integral y preferentemente automatizado que, de manera oportuna, económica, suficiente y confiable, resolviera las necesidades de seguimiento y toma de decisiones; las operaciones relacionadas con el programa se realizaron conforme a los manuales de procedimientos actualizados, autorizados y publicados, en 2019;

la realización de encuestas de clima organizacional, para identificar áreas de oportunidad, determinar acciones, dar seguimiento y evaluar los resultados; que sus manuales de organización fueron acordes a su estructura organizacional autorizada y a las atribuciones y responsabilidades establecidas en las leyes, reglamentos, y demás ordenamientos aplicables, así como a los objetivos institucionales, y los manuales de organización y de procedimientos, así como sus modificaciones, están autorizados, actualizados y publicados.

- Norma segunda: Administración de Riesgos

CUMPLIMIENTO DE LA SEGUNDA NORMA DE CONTROL INTERNO “ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS”, 2019

Norma	Principales hallazgos sobre aspectos detectados
<p>Segunda. Administración de Riesgos: es el proceso dinámico desarrollado para identificar, analizar, evaluar, responder, supervisar y comunicar los riesgos, incluidos los de corrupción, inherentes o asociados a los procesos por los cuales se logra el mandato de la institución, mediante el análisis de los distintos factores que pueden provocarlos, con la finalidad de definir las estrategias y acciones que permitan mitigarlos y asegurar el logro de metas y objetivos institucionales de una manera razonable, en términos de eficacia, eficiencia y economía en un marco de transparencia y rendición de cuentas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La dependencia no acreditó que existió y se realizó la administración de riesgos. • La secretaría no acreditó que contó con un procedimiento formal implementado y documentado para identificar los riesgos que pudieran impedir el cumplimiento de sus metas y objetivos, en 2019. Al respecto, indicó que se sigue la metodología descrita en el Título Tercero del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, documento que permite la elaboración de la Matriz de Administración de Riesgos, Mapa Único de Riesgos y Programa de Trabajo de Administración de Riesgos; sin embargo, la dependencia no acreditó dicho proceso. • La dependencia no contó con una Matriz de Administración de Riesgos Institucional y con un Programa de Trabajo de Administración de Riesgos. • La secretaría no acreditó los reportes de los Avances Trimestrales del Programa de Trabajo de Administración de Riesgos, y el reporte anual del comportamiento de los riesgos. • La entidad fiscalizada señaló que los riesgos 2019_2 y 2019_11 incluyen acciones de control dirigidas a mitigar riesgos de corrupción; sin embargo, no acreditó la documentación en la que se establecieron dichos riesgos, por lo que la secretaría no identificó y estableció acciones para reducir los riesgos de corrupción, abusos y fraudes potenciales, inherentes a las operaciones que pueden afectar a la institución. • La dependencia no promovió e impulsó la capacitación y sensibilización de la cultura de administración de riesgos y evaluó el grado de compromiso institucional en esta materia. • La entidad indicó que cuenta con la metodología que se describe en el Título Tercero del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, sin que proporcionara evidencia de dicho documento, por lo que no contó en 2019, con una metodología para la administración de riesgos institucional.

FUENTE: Elaborado por la ASF, con base en la información proporcionada por la SCT, mediante los oficios número 5.1.203.-058 del 24 de febrero de 2020, 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020 y 3.42.-083 del 6 de marzo de 2020 y las Respuesta al Cuestionario de Control Interno.

Para 2019, la SCT no acreditó los elementos de la norma administración de riesgos referentes a que existió y se realizó la administración de riesgos; a que contó con un procedimiento formal implementado y documentado para identificar los riesgos que pudieran impedir el cumplimiento de sus metas y objetivos, en 2019, así como con una Matriz de Administración de Riesgos Institucional y con un Programa de Trabajo de Administración de Riesgos; a la realización de reportes de los Avances Trimestrales del Programa de Trabajo de Administración de Riesgos, y el reporte anual del comportamiento de los riesgos; a la identificación y establecimiento de acciones para reducir los riesgos de corrupción, abusos y fraudes potenciales, inherentes a las operaciones que pueden afectar a la institución; a la

promoción e impulso de la capacitación y sensibilización de la cultura de administración de riesgos y evaluó el grado de compromiso institucional en esta materia, y a la implementación de una metodología para la administración de riesgos institucional.

• Norma tercera: Actividades de Control

CUMPLIMIENTO DE LA TERCERA NORMA DE CONTROL INTERNO “ACTIVIDADES DE CONTROL”, 2019

Norma	Principales hallazgos sobre aspectos detectados
<p>Tercera. Actividades de Control Interno: son las acciones que define y desarrolla la Administración mediante políticas, procedimientos y tecnologías de la información con el objetivo de alcanzar las metas y objetivos institucionales; así como prevenir y administrar los riesgos, incluidos los de corrupción.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La secretaría no acreditó que mediante los mecanismos y acciones del COCODI analizó, evaluó y dio seguimiento a los objetivos y metas, así como al Sistema de Control Interno Institucional, la administración de riesgos y a la auditoría interna y externa en 2019. • La secretaría no acreditó los instrumentos y mecanismos para medir los avances y resultados sobre el cumplimiento de los objetivos y metas del programa P001. • La entidad fiscalizada no acreditó que implementó acciones para verificar que las actividades relevantes, operaciones y autorizaciones relacionadas con el programa P001 fueron ejecutadas por el personal facultado para ello, y que se cancelaran los accesos de información al personal que causó baja en la institución. • La dependencia no acreditó los mecanismos de las unidades responsables de la operación del programa P001 mediante los que se definieron las actividades necesarias para cumplir con las metas establecidas. • La secretaría no acreditó que aseguró que las operaciones de recursos humanos, materiales, financieros y tecnológicos, se encontrarán registradas y soportadas con la documentación clasificada, necesaria, correcta, actualizada y oportuna, y que las omisiones, errores o insuficiencia se corrigieran con oportunidad. • La entidad fiscalizada no estableció controles para la operación del programa P001 para que los servicios brindados cumplieran con estándares de calidad. • La secretaría no acreditó que estableció y operó mecanismos efectivos de control para las distintas actividades relacionadas con el programa P001 , entre otras, registro, autorizaciones, verificaciones, conciliaciones, revisiones, resguardo de archivos, bitácoras de control, alertas, bloqueos de sistemas y distribución de funciones. • La secretaría no acreditó los mecanismos que estableció para asegurarse que las operaciones relevantes del programa P001, estuvieron debidamente registradas y soportadas con documentación clasificada, organizada y resguardada para su consulta. • La dependencia no acreditó que contó con medios para asegurar y salvaguardar los bienes que podían ser vulnerables al riesgo de pérdida, uso no autorizado, actos de corrupción, errores, fraudes y malversación de recursos. • La dependencia contó con la Matriz de Indicadores para Resultados del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” para evaluar y dar seguimiento a los objetivos y metas de programa; sin embargo, se determinó que no es una herramienta que permita realizar una valoración objetiva del desempeño del programa, debido a las deficiencias identificadas en su estructura y diseño. • La entidad fiscalizada, para 2019, no contó con un programa sectorial con objetivos, prioridades y políticas que regirían el desempeño de las actividades del sector comunicaciones y transportes en materia de la red federal carretera. • La Secretaría de Comunicaciones y Transportes contó con el Programa de Trabajo 2019; sin embargo, no demostró que sus objetivos, estrategias y líneas de acción se formularon de acuerdo con las necesidades del país, ni que planeó sus actividades con perspectiva intercultural y de género; además, este documento no tuvo congruencia con los documentos de planeación nacional de mediano plazo y careció de mecanismos de coordinación, seguimiento y evaluación para medir el cumplimiento de los objetivos y su contribución a desarrollar la red federal carretera. • La SCT careció de evidencia documental que demostrara que sus diferentes unidades administrativas se coordinaron para desarrollar la planeación integral de las comunicaciones y transportes; asimismo, no demostró que implementó mecanismos de coordinación para cumplir los objetivos y metas diseñados para el desarrollo de la red federal carretera. • La secretaría careció de metas para medir los instrumentos jurídicos generados, ya que en la Matriz de Indicadores para Resultados 2019 del programa presupuestario P001 se estableció el indicador “Porcentaje de acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma”, pero no se programaron metas.

CUMPLIMIENTO DE LA TERCERA NORMA DE CONTROL INTERNO "ACTIVIDADES DE CONTROL", 2019

Norma	Principales hallazgos sobre aspectos detectados
	<ul style="list-style-type: none"> • La Secretaría de Comunicaciones y Transportes no acreditó que realizó el seguimiento del objetivo propuesto para el desarrollo de la red federal carretera. • La SCT no evaluó el cumplimiento de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera. • La dependencia no acreditó las actividades realizadas mediante el programa P001 para contribuir al cumplimiento de los indicadores del objetivo de desarrollo sostenible 9.

FUENTE: Elaborado por la ASF, con base en la información proporcionada por la SCT, mediante los oficios número 5.1.203.-058 del 24 de febrero de 2020, 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020 y 3.42.-083 del 6 de marzo de 2020 y las Respuesta al Cuestionario de Control Interno.

La secretaría no acreditó los elementos de la tercera norma de control interno relativa a que, mediante los mecanismos y acciones del COCODI, la dependencia analizó, evaluó y dio seguimiento a los objetivos y metas, así como al Sistema de Control Interno Institucional, la administración de riesgos y a la auditoría interna y externa, en 2019; a los instrumentos y mecanismos para medir los avances y resultados sobre el cumplimiento de los objetivos y metas del programa P001; a la implementación de acciones para verificar que las actividades relevantes, operaciones y autorizaciones relacionadas con el programa fueron ejecutadas por el personal facultado para ello, y que se cancelaran los accesos de información al personal que causó baja en la institución; a los mecanismos que las unidades responsables de la operación del programa P001 mediante los que se definieron las actividades necesarias para cumplir con las metas establecidas; al aseguramiento de las operaciones de recursos humanos, materiales, financieros y tecnológicos, se encontraran registradas y soportadas, y que las omisiones, errores o insuficiencia se corrigieran con oportunidad; al establecimiento de controles para la operación del programa para cumplir con estándares de calidad; al establecimiento y operación de mecanismos efectivos de control para las distintas actividades relacionadas con el programa; a los mecanismos que estableció para asegurarse que las operaciones relevantes del programa, estuvieron debidamente registradas y soportadas con documentación clasificada, organizada y resguardada para su consulta; a los medios para asegurar y salvaguardar los bienes que podían ser vulnerables al riesgo de pérdida, uso no autorizado, actos de corrupción, errores, fraudes y malversación de recursos; al diseño de la MIR del Pp P001 para evaluar y dar seguimiento a los objetivos y metas de programa; a la elaboración de un programa sectorial con objetivos, prioridades y políticas que regirían el desempeño de las actividades del sector comunicaciones y transportes en materia de la red federal carretera; contar con un programa de trabajo; a la coordinación para elaborar los objetivos y metas para el desarrollo de red federal carretera, así como para su cumplimiento; a las metas para el indicador "Porcentaje de acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma"; a la evaluación del cumplimiento de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera, y a las actividades realizadas mediante el programa P001 para contribuir al cumplimiento de los indicadores del objetivo de desarrollo sostenible 9.

• **Norma cuarta: Información y comunicación**

CUMPLIMIENTO DE LA CUARTA NORMA DE CONTROL INTERNO “INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN”, 2019

Norma	Principales hallazgos sobre aspectos detectados
<p>Cuarta. Información y Comunicación: que existan requerimientos de información definidos por grupos de interés, flujos identificados de información externa e interna y mecanismos adecuados para el registro y generación de información clara, confiable, oportuna y suficiente, con acceso ágil y sencillo; que permita la adecuada toma de decisiones, transparencia y rendición de cuentas de la gestión pública.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La SCT no contó con información periódica y relevante de los avances en la atención de los acuerdos y compromisos de las reuniones del Órgano de Gobierno, de Comités Institucionales, de COCODI y de grupos de alta dirección, a fin de impulsar su cumplimiento oportuno y obtener los resultados esperados, en relación con la operación del programa P001. • La secretaría no acreditó que el sistema de información que utilizó en 2019, permitió conocer si se cumplieron los objetivos y metas institucionales con uso eficiente de los recursos y de conformidad con las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables y relacionados con el programa P001. • La secretaría no acreditó que su sistema de información proporcionó información contable y programático-presupuestal oportuna, suficiente y confiable, relacionada con la operación del programa P001. • La SCT no contó con información periódica relevante de los avances en la atención de los acuerdos y compromisos de las reuniones de la dependencia o COCODI, a fin de impulsar su cumplimiento oportuno y obtener los resultados esperados relacionados con la operación del programa P001. • La secretaría no acreditó cómo se aseguró de que la información relacionada con la operación del programa P001, proporcionada por las unidades responsables del mismo, fuera oportuna, confiable, suficiente y pertinente. • La SCT no acreditó que con el programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, generó instrumentos jurídicos para el diseño y el desarrollo de la red federal carretera del país. • La dependencia no demostró la relevancia del foro “Reunión de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)” en el desarrollo de la red federal carretera, los beneficios esperados y su alineación con los objetivos estratégicos de la secretaría, ni señaló cómo contribuyó al diseño y la conducción de la política; asimismo, no documentó su participación en foros nacionales. • La SCT estableció la meta del 100.0% para el indicador “Porcentaje de foros nacionales e internacionales a los que se asiste respecto de los planeados”, sin contar con información que permitiera identificar la meta en términos absolutos, por lo que no fue posible identificar la contribución de la asistencia al foro “Reunión de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)” en el cumplimiento de esa meta. Además, la secretaría reportó en la Cuenta Pública un cumplimiento del indicador de 59.0%, sin que se señalaran las causas de esa variación, ni sustentara documentalmente dicho avance. • La Secretaría de Comunicaciones y Transportes no evidenció que condujo la política de comunicaciones y transportes en materia de la red federal carretera. • La dependencia no dispuso de un anteproyecto de presupuesto, en el cual definiera la programación y presupuestación del gasto público para contribuir al cumplimiento de los objetivos, políticas, estrategias, prioridades y metas con base en indicadores de desempeño para asegurar la planeación, formulación y conducción de las políticas y programas para el desarrollo de la red federal carretera del país. • La cantidad reportada por la SCT como ejercida en la Cuenta Pública 2019 (636,415.7 miles de pesos) es inferior en 1,233.9 miles de pesos (0.2%) al importe de consignado en los registros de las Cuentas por Liquidar Certificadas (637,649.6 miles de pesos). • La SCT no acreditó el soporte documental de las Cuentas por Liquidar Certificadas, ni las adecuaciones presupuestarias del programa. • La información de los registros internos de la SCT para el programa P001 difirió de la reportada en el documento de rendición de cuentas. • La secretaría careció de información para verificar los gastos previstos para los procesos de planeación, coordinación, elaboración de instrumentos jurídicos, asistencia a foros, seguimiento y evaluación del desarrollo de la red federal carretera en el país.

FUENTE: Elaborado por la ASF, con base en la información proporcionada por la SCT, mediante los oficios número 5.1.203.-058 del 24 de febrero de 2020, 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020 y 3.42.-083 del 6 de marzo de 2020 y las Respuesta al Cuestionario de Control Interno.

Para 2019, la SCT no acreditó los elementos de la cuarta norma de control interno, relativas a contar con información periódica y relevante de los avances en la atención de los acuerdos y compromisos de las reuniones del Órgano de Gobierno, de Comités Institucionales, de COCODI y de grupos de alta dirección; a la utilización de un sistema de información que le permita conocer si se cumplieron los objetivos y metas institucionales con uso eficiente de los recursos y de conformidad con las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables y relacionados con el programa P001; a que su sistema de información proporcionó información contable y programático-presupuestal oportuna, suficiente y confiable, relacionada con la operación del programa; a contar con información periódica relevante de los avances en la atención de los acuerdos y compromisos de las reuniones de la dependencia o COCODI; a que se aseguró que la información relacionada con la operación del programa P001, proporcionada por las unidades responsables del mismo, fuera oportuna, confiable, suficiente y pertinente; a que con el programa P001 generó instrumentos jurídicos para el diseño y el desarrollo de la red federal carretera del país; a la documentación que demuestre la relevancia de los foros a los que asiste el personal, así como los beneficios esperados y su alineación con los objetivos estratégicos de la secretaría, ni señaló como contribuyó al diseño y la conducción de la política; a la información que permitiera identificar la meta del indicador “Porcentaje de foros nacionales e internacionales a los que se asiste respecto de los planeados” en términos absolutos; a la documentación que demuestre que la dependencia condujo la política de comunicaciones y transportes en materia de la red federal carretera; a que dispuso de un anteproyecto de presupuesto; al soporte documental de las Cuentas por Liquidar Certificadas y las adecuaciones presupuestarias del programa P001, y a la información para verificar los gastos previstos para los procesos de planeación, coordinación, elaboración de instrumentos jurídicos, asistencia a foros, seguimiento y evaluación del desarrollo de la red federal carretera en el país.

- **Norma quinta: Supervisión y mejora continua**

CUMPLIMIENTO DE LA QUINTA NORMA DE CONTROL INTERNO “SUPERVISIÓN Y MEJORA CONTINUA”, 2019

Norma	Principales hallazgos sobre aspectos detectados
Quinta. Supervisión y mejora continua: son las actividades establecidas y operadas por los responsables designados por el Titular de la institución, con la finalidad de mejorar de manera continua al control interno, mediante la supervisión y evaluación de su eficacia, eficiencia y economía.	<ul style="list-style-type: none"> • La SCT no contó con información periódica y relevante de los avances en la atención de los acuerdos y compromisos de las reuniones del Órgano de Gobierno, de Comités Institucionales, de COCODI y de grupos de alta dirección, a fin de impulsar su cumplimiento oportuno y obtener los resultados esperados, en relación con la operación del programa P001. • La secretaría no acreditó que el sistema de información que utilizó, en 2019, permitió conocer si se cumplieron los objetivos y metas institucionales con uso eficiente de los recursos y de conformidad con las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables y relacionados con el programa P001. • La secretaría no acreditó que su sistema de información proporcionó información contable y programático-presupuestal oportuna, suficiente y confiable, relacionada con la operación del programa P001. • La SCT no contó con información periódica relevante de los avances en la atención de los acuerdos y compromisos de las reuniones de la dependencia o COCODI, a fin de impulsar su cumplimiento oportuno y obtener los resultados esperados relacionados con la operación del programa P001. • La secretaría no acreditó cómo se aseguró que la información relacionada con la operación del programa P001, proporcionada por las unidades responsables del mismo, fuera oportuna, confiable, suficiente y pertinente.

FUENTE: Elaborado por la ASF, con base en la información proporcionada por la SCT, mediante los oficios número 5.1.203.-058 del 24 de febrero de 2020, 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020 y 3.42.-083 del 6 de marzo de 2020 y las Respuesta al Cuestionario de Control Interno.

La dependencia realizó la evaluación de su sistema de control interno en 2019, y contó con un Programa de Trabajo de Control Interno 2020, en el que se señalaron los elementos de control interno por atender, las acciones de mejora a implementar, fechas, unidades administrativas encargadas, responsables y medios de verificación; sin embargo, no acreditó los elementos referentes a la verificación y evaluación periódica por los servidores públicos responsables de cada nivel de Control Interno y por los diversos órganos de fiscalización y evaluación de su Sistema de Control Interno Institucional; la atención de la causa raíz de las debilidades de control interno identificadas, a efecto de evitar su recurrencia, la atención y seguimiento en el Programa de Trabajo de Control Interno, y la supervisión permanente y mejora de las operaciones y actividades de control relacionadas con la operación del programa P001.

2019-0-09100-07-0310-07-018 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los ejercicios fiscales subsecuentes, establezca un sistema de control interno que aplique integralmente las normas "Ambiente de control", "Administración de riesgos", "Actividades de control", "Información y Comunicación" y "Supervisión y Mejora Continua", a fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos y metas del programa presupuestario P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", en términos del Título Primero, Capítulo II, numeral 3, párrafo primero, y Título Segundo, Capítulo I, numeral 9, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de los resultados y de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

Consecuencias Sociales

Para 2019, la SCT no definió las políticas, objetivos, estrategias y líneas de acción para el desarrollo de la red federal carretera, ni acreditó que realizó su seguimiento y evaluación, por lo que no se garantizó la elaboración de la planeación integral de mediano plazo y estratégica del sector de acuerdo con las necesidades del país y con perspectiva intercultural y de género, ni con un enfoque multimodal, a fin de disminuir las desigualdades regionales y contribuir a mejorar la infraestructura disponible para cubrir las necesidades de la población, situación que podría afectar el desarrollo de la red federal carretera del país.

Buen Gobierno

Impacto de lo observado por la ASF para buen gobierno: Planificación estratégica y operativa, Controles internos, Aseguramiento de calidad y Vigilancia y rendición de cuentas.

Resumen de Resultados, Observaciones y Acciones

Se determinaron 12 resultados, de los cuales, 12 generaron:

18 Recomendaciones al Desempeño.

Adicionalmente, en el transcurso de la auditoría se emitió(eron) oficio(s) para solicitar la intervención del Órgano Interno de Control y de la(s) autoridad(es) recaudatoria(s) con motivo de 2 irregularidad(es) detectada(s).

Dictamen

El presente se emite el 16 de octubre de 2020, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría. Ésta se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada de cuya veracidad es responsable; fue planeada y desarrollada de acuerdo con el objetivo de fiscalizar los resultados de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes que contribuya al desarrollo social y económico del país. Se aplicaron los procedimientos y las pruebas que se estimaron necesarios; en consecuencia, existe una base razonable para sustentar este dictamen.

La infraestructura carretera es un área prioritaria para el Estado, al representar una de las bases para impulsar el comercio, el turismo y la integración regional del país; permite el traslado de personas y bienes entre ciudades, comunidades rurales, regiones económicas, puertos, ferrocarriles y puntos fronterizos.

El Gobierno Federal señaló que México tiene un problema de desigualdad económica entre regiones y dentro de las propias zonas metropolitanas. En algunas regiones, la infraestructura de transporte es precaria o inexistente, mientras que en otras se presentan problemas de capacidad, reflejo de la insuficiencia de la infraestructura disponible para cubrir las necesidades de la población. En general, persiste una falta de planeación integral de largo plazo en la construcción de infraestructura, así como la ausencia de una visión logística con un enfoque multimodal de la red federal carretera del país. Estos problemas han mantenido vigente una conectividad deficiente, impidiendo el desarrollo igualitario y equilibrado del país.

Para atender la problemática identificada, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) operó en 2019, el programa presupuestario P001, con la finalidad de elaborar instrumentos de planeación, gestión, seguimiento y evaluación de políticas públicas, a fin de conducir la política de la red federal carretera y contribuir al desarrollo social y económico del país, al cual en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2019, le fueron aprobados 714,559.8 miles de pesos, cifra que representó 1.7% de los 42,760,413.8 miles de pesos destinados para la conducción de la política de la red federal carretera.

Los resultados de la fiscalización evidenciaron que, en 2019, la SCT careció del soporte documental para demostrar que elaboró la planeación integral de las comunicaciones y transportes, debido a que el programa sectorial se publicó el 2 de julio de 2020, 12 meses después de la publicación del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (12 de julio de 2019), y aun cuando en ese documento se incluyó el objetivo 1 “Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal” para el desarrollo de la red federal carretera

del país; los objetivos y estrategias del documento no estuvieron vigentes para 2019, situación que podría implicar que los recursos ejercidos en el programa presupuestario P001 no se destinaran a la elaboración de instrumentos de planeación, gestión, seguimiento y evaluación de políticas públicas.

En cuanto a la definición de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera, en el Programa de Trabajo 2019 de la secretaría, se incluyó el objetivo de desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecten a la mayoría de las personas de cualquier condición, facilite el traslado de bienes y servicios y contribuya a salvaguardar la seguridad nacional, y para el cual se diseñaron 5 estrategias, sin que se acreditara que se elaboraron de acuerdo con las necesidades del país y con perspectiva intercultural y de género, y sin incluir mecanismos de coordinación, seguimiento y evaluación para medir el cumplimiento del objetivo y su contribución en el desarrollo de la red federal carretera.

En lo referente a la coordinación, la SCT no acreditó que las unidades administrativas de la institución se coordinaron para desarrollar la planeación integral de las comunicaciones y el transporte, así como las políticas, objetivos, estrategias y líneas de acción para el desarrollo de la red federal carretera, ni que los órganos constitucionales autónomos y los gobiernos de las entidades federativas participaron en dicho proceso.

Tampoco se acreditó la formalización de convenios de coordinación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y los gobiernos de las entidades federativas para la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y los programas que derivaron de él, así como de los objetivos de su programa de trabajo.

En la generación de instrumentos jurídicos no se documentaron las acciones jurídicas realizadas con el programa presupuestario P001, para el diseño y el desarrollo de la red federal carretera, ni se establecieron metas para evaluar el avance del indicador “Porcentaje de acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma”.

En cuanto a la participación en foros, de los cuatro eventos internacionales realizados en 2019, la secretaría sólo participó en la “Reunión de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)”, sin que señalara la relevancia de dicho evento, los beneficios esperados y si se alineó a los objetivos estratégicos de la secretaría. Además, no se evidenció la participación de la SCT en foros nacionales ni el cumplimiento de la meta en el indicador “Foros nacionales e internacionales para el diseño y conducción de política pública del Ramo 9, asistidos”.

En el seguimiento y la evaluación, la SCT no acreditó que contó con un comité de control y desempeño institucional para realizar el seguimiento de los objetivos y metas, que estableció estrategias de seguimiento y análisis del desarrollo de la red federal carretera ni que dispone de reportes estadísticos y notas informativas con análisis específicos sobre los subsectores y recomendaciones que faciliten las actividades para el desarrollo del sector.

Asimismo, la Dirección General de Planeación no documentó que coordinó la evaluación de los objetivos, estrategias y líneas de acción diseñadas para la red federal carretera, ni que formuló recomendaciones respecto de su avance, resultados e impacto.

Respecto de los recursos públicos, la SCT reportó en la Cuenta Pública 2019 que ejerció 636,415.7 miles de pesos en el programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, inferior en 10.9% (78,144.1 miles de pesos) respecto del monto aprobado en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2019 (714,559.8 miles de pesos); no obstante, la cantidad reportada en el documento de rendición de cuentas es inferior en 1,233.9 miles de pesos (0.2%) al importe de 637,649.6 miles de pesos consignado en los registros de las Cuentas por Liquidar Certificadas, que proporcionó la dependencia. La SCT tampoco acreditó la información que permita identificar el gasto asociado a los procesos de planeación, coordinación, seguimiento y evaluación.

Las recomendaciones realizadas en el presente informe son similares a las emitidas en la fiscalización de la Cuenta Pública 2016, ya que durante esa revisión también se identificaron deficiencias en los procesos de definición de los objetivos y metas, coordinación, seguimiento, evaluación y contribución en la conducción de la política pública, así como en el ejercicio de los recursos.

En opinión de la ASF, para 2019, la SCT no acreditó que condujo la política para el desarrollo de la red federal carretera, a fin de contribuir al desarrollo social y económico del país, ya que, en 2019, no contó un programa sectorial de comunicaciones y transportes para regir el desempeño de las actividades del sector; los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera no se diseñaron de acuerdo con las necesidades del país y con perspectiva intercultural y de género. La SCT no demostró que se coordinó con sus unidades administrativas, ni con los órganos constitucionales autónomos y los gobiernos de las entidades federativas para planear sus actividades, ni que firmó convenios con las dependencias de la Administración Pública Federal y los gobiernos de las entidades federativas para cumplir los objetivos y metas; tampoco se evidenció la generación instrumentos jurídicos, y la asistencia a foros fue marginal. En el seguimiento y evaluación, no acreditó que contó con un comité de control y desempeño institucional para realizar dicha actividad, ni que coordinó la valoración cuantitativa y cualitativa de los objetivos y metas, mediante el cotejo de los objetivos y metas propuestos con los resultados finales y medir su efecto. De no corregirse las deficiencias identificadas en el programa P001 se corre el riesgo de que la operación de la secretaría se realice de manera inercial y no hacia una administración basada en resultados.

Con la atención de las recomendaciones al desempeño derivadas de la fiscalización se contribuirá a que la SCT cumpla con su mandato y rediseñe la operación del programa presupuestario para que se cuente con documentos de planeación estratégica en los que se incluyan los objetivos, prioridades y políticas que regirán el desempeño de la secretaría; realice actividades de coordinación para definir y cumplir las metas y objetivos; genere instrumentos jurídicos; gestione que el personal asista a foros nacionales e internacionales que sean útiles para mejorar la red federal carretera; implemente mecanismos para realizar el seguimiento y evaluación de la política de la red federal carretera, y cuente con un sistema

de información que permita conocer el ejercicio de los recursos, a efecto de demostrar la contribución del programa en el desarrollo de la red federal carretera del país.

Servidores públicos que intervinieron en la auditoría:

Director de Área

Director General

Tizoc Villalobos Ruiz

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 determinados por la Auditoría Superior de la Federación y que se presentó a este órgano técnico de fiscalización para efectos de la elaboración definitiva del Informe General Ejecutivo del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en el transcurso de la auditoría y en atención a la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, mediante los oficios número 5.1.203.190 del 22 de septiembre de 2020 y 5.1.203.197 del 23 de septiembre del 2020, proporcionó las notas explicativas e información siguiente:

Resultado 1. Cumplimiento de los requisitos de la Matriz de Indicadores para Resultados

Acciones: 2019-0-09100-07-0310-07-001 y 2019-0-09100-07-0310-07-002

“El programa presupuestario P001 se implementó en 2018, por lo que no podía estar alineado al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 ni al Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, ya que esos documentos no existían, pero a partir de julio de 2019 se iniciaron los trabajos para redefinir el programa P001 y alinearlos a los instrumentos de planeación nacional 2020-2024”. Al respecto, la secretaría proporcionó copia de los correos mediante los cuales la Dirección General de Planeación y Evaluación (DGPYE) convoca a su personal para asistir a la reunión del 26 de agosto de 2019 para revisar los entregables del programa P001; envía el 2 de septiembre de 2019 la Guía para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados del CONEVAL; invita a las unidades responsables del programa al “Taller para la elaboración de entregables del programa presupuestario P001”, el cual se llevaría a cabo el 12 de noviembre de 2019, y solicita a la Unidad de Evaluación del Desempeño (UED) de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público reuniones para revisar el

proyecto del nuevo diagnóstico del programa y recibir asesorías para su elaboración. Asimismo, remitió el correo del 7 de mayo de 2020, en el que la Enlace de Programas Presupuestarios de la SCT con la UED envió a la DGPYE los comentarios derivados de la revisión del proyecto de diagnóstico del programa P001.

La Auditoría Superior de la Federación, considera que, si bien la SCT llevó a cabo reuniones, talleres y asesorías para la elaboración de la de la Matriz de Indicadores para Resultado y del diagnóstico del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, no documentó los avances en la elaboración de dichos documentos y, por lo tanto, no acreditó que la MIR del Pp P001 se encuentra alineada con la planeación nacional y sectorial vigente. Por lo que se mantiene la observación.

Resultado 2. Planeación sectorial de comunicaciones y transportes

Acción: 2019-0-09100-07-0310-07-003

“La carencia del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, se debió a que el dictamen de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) fue emitido el 16 de abril de 2020, el cual, de acuerdo con lo establecido en los lineamientos de la SHCP, es necesario para continuar con el proceso de publicación en el Diario Oficial de la Federación”. La SCT proporcionó el documento denominado “Proceso de dictamen/aprobación y publicación de programas derivados del PND 2019-2024” cuyo objetivo es presentar el proceso de dictamen, aprobación y publicación de los programas especiales, regionales, sectoriales e institucionales a cargo de entidades no sectorizadas que derivan del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, conforme a lo previsto por la Dirección General Jurídica de Egresos y la Procuraduría Fiscal de la Federación de la SHCP; también se incluyó un flujograma con las actividades a realizar para la publicación de los programas derivados del PND; sin embargo, no se detallan las fechas en las que se debe realizar cada actividad, y este documento también señala que la fecha límite para la publicación de los programas derivados del PND era el 12 de enero de 2020.

Asimismo, la dependencia documentó el dictamen de aprobación y publicación del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024, emitido por la Unidad de Evaluación del Desempeño de la SHCP; no obstante, la SCT solicitó el dictamen a la SHCP el 6 de abril de 2020 y no acreditó que remitió a la SHCP el proyecto de PSCT 2020-2024 antes de que se cumpliera el plazo de seis meses posteriores a la publicación del PND, establecido en la Ley de Planeación, por lo que se mantiene la observación.

Resultado 3. Definición de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera

Acción: 2019-0-09100-07-0310-07-004

“El programa sectorial de la SCT no estuvo vigente en 2019, por lo que los objetivos, estrategias y líneas de acción del Programa de Trabajo 2019 no se realizaron conforme a ese documento; sin embargo, se alinearon con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2014. Asimismo, el seguimiento de las actividades y metas del sector se realizó por medio de los indicadores establecidos en el Programa de Trabajo 2019, el cual se puede

consultar en la página de la SCT siguiente: <http://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/seguimiento-a-los-documentos-institucionales/>". No obstante, a pesar de señalarlo, la secretaría no remitió el documento electrónico que muestra la alineación del Programa de Trabajo con el PND 2019-2024, por lo que se mantiene la observación.

Resultado 4. Coordinación para la elaboración y cumplimiento de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera

Acción: 2019-0-09100-07-0310-07-005

"En el Programa de Trabajo 2019 se establecieron los indicadores para medir el resultado de las actividades incluidas en dicho documento y la información se puede consultar en la liga siguiente: <http://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/seguimiento-a-los-documentos-institucionales/>, la cual contiene datos que son proporcionados por las áreas encargadas del cumplimiento del programa de trabajo". La Auditoría Superior de la Federación, considera que no hay evidencia suficiente y pertinente para constatar que las diferentes unidades responsables del programa presupuestario P001 se coordinaron para integrar la información del cumplimiento de los objetivos y estrategias en material de la red federal carretera establecidos en su Programa de Trabajo 2019. Además, la secretaría no indicó como se coordinó con los órganos constitucionales autónomos y los gobiernos de las entidades federativas para realizar la planeación integral de la red federal carretera, por lo que se mantiene la observación.

Acción: 2019-0-09100-07-0310-07-006

"De acuerdo con el Reglamento Interior de la SCT vigente, la Dirección General de Planeación, no tiene atribuciones para constituir comités de ningún tipo"; sin embargo, el programa presupuestario P001 es operado por 51 unidades responsables, entre ellas la Oficina del Secretario, al respecto, en el artículo 5, fracción XVI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se establece que: son facultades indelegables del Secretario "crear comités de coordinación entre la Secretaría y las entidades del Sector". Además, la secretaría no acreditó la formalización de convenios de coordinación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y los gobiernos de las entidades federativas, para la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, por lo que se mantiene la observación.

Resultado 5. Instrumentos jurídicos para el desarrollo de la red federal carretera

Acción: 2019-0-09100-07-0310-07-007 y 2019-0-09100-07-0310-07-008

"Cuando se realizaron las mesas de trabajo para la elaboración del diagnóstico del programa presupuestario P001, la Unidad de Asuntos Jurídicos manifestó en diversas ocasiones que desconocían el criterio por el cual la Secretaría de Hacienda y Crédito Público le había asignado presupuesto de un programa "P", por lo que no programó metas para el ejercicio fiscal 2019, pero con la finalidad de cumplir reportó avances de las acciones jurídicas

referentes a juicios atendidos y a asesorías en procedimientos de licitación en adquisiciones, arrendamientos, servicios, obra pública y convenios, sin embargo, no enviaron evidencia documental, ya que la cantidad de expedientes es muy basta, por lo que ponen a disposición los archivos correspondiente en las oficinas”.

La Auditoría Superior de la Federación, considera que el desconocimiento de la Unidad de Asuntos Jurídicos de su participación en el programa presupuestario P001, no es una causa suficiente y pertinente para no haber programado las metas del indicador “Porcentaje de acciones jurídicas que se atienden en tiempo y forma”, ya que al recibir recursos de ese programa y al solicitar su participación en las mesas de trabajo para la elaboración del diagnóstico, se le comunicó su inclusión; asimismo, la evidencia documental fue solicitada por la ASF desde la etapa de planeación, sin que la secretaría la remitiera, por lo que no acreditó que las acciones jurídicas realizadas en 2019, se llevaron a cabo para desarrollar la red federal carretera, así como para elaborar y dar cumplimiento a los objetivos de su programa de trabajo. Por lo que se mantiene la observación.

Resultado 6. Asistencia a foros para el desarrollo de la red federal carretera

Acción: 2019-0-09100-07-0310-07-009

“El incumplimiento en la meta establecida en el indicador “Porcentaje de foros nacionales e internacionales a los que se asiste respecto de los planeados”, se debió a las políticas de austeridad establecidas en la Ley Federal de Austeridad Republicana y en el Memorandum del 3 de mayo de 2019, publicado por la Secretaría de la Función Pública y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por lo que la Oficina del C. Secretario de la SCT se apejó a las disposiciones de austeridad, disminuyendo el gasto en las partidas de viáticos y pasajes aéreos nacionales e internacionales. Asimismo, el incumplimiento se debió a que el 28 de febrero de 2019 se dio de baja la Dirección General de Evaluación, la cual reportaba las metas de ese indicador, por lo que no se contó con personal para realizar el reporte”. Sin embargo, la dependencia no indicó los ajustes en las metas del indicador derivados de la política de austeridad, no proporcionó la evidencia que acreditara la cancelación de la Dirección General de Evaluación, ni señaló las medidas emprendidas para cubrir las actividades que tenía a su cargo esa dirección para 2019, tampoco acreditó la evidencia del avance del 59.0% reportado en el indicador.

La Auditoría Superior de la Federación, considera que, si bien la SCT explicó las causas por las cuales no cumplió con la meta del indicador en comento, no hay evidencia pertinente para justificar dicho incumplimiento. Por lo que se mantiene la observación.

Acción: 2019-0-09100-07-0310-07-010

“Con relación a la relevancia del foro “Reunión de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)” se señala lo siguiente:

I. Relevancia

La participación de la SCT como miembro asociado de la CVSA tiene una función formativa, útil, ya que otorga a México una visión actualizada de las prácticas de la supervisión en los estados y provincias de EUA y Canadá.

II. Resultados obtenidos en 2019

- Curso Train the Trainer realizado del 29 al 31 de mayo del 2019, en el cual participaron 6 servidores públicos de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, de los Centros SCT Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Michoacán y Estado de México. El objetivo fue capacitar a servidores públicos para mejorar sus habilidades como Instructor-Capacitador y posteriormente impartir los cursos North American Standard Part B México, verificación de Condiciones Físico-Mecánicas, y aplicación de la NOM-068 a nivel nacional.
- Curso “North American Standard Part B México y Verificación de Condiciones Físico-Mecánicas, Aplicación de la NOM-68”, realizado del 3 al 7 de junio del 2019 en las instalaciones del Instituto Mexicano del Transporte, en Sanfandila, Querétaro. El curso fue solicitado e impartido a elementos de la Guardia Nacional, por medio de 10 servidores públicos de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, de los Centros SCT Colima, Guanajuato, Quintana Roo, Puebla, San Luis Potosí y Veracruz.
- El Director General de Autotransporte Federal participó en la Conferencia Anual 2019, del 22 al 26 de septiembre en Biloxi, Mississippi.
- Durante 2019 fueron publicados 13 artículos en la revista Guardian.

III. Beneficios obtenidos

Ser parte de la CVSA permitió elaborar la norma de condiciones físico mecánicas de los vehículos, con una visión más comprensiva y moderna; la CVSA comparte anualmente los “criterios de fuera de servicio” y sus traducciones en español; evitar la duplicidad de trámites para los vehículos comerciales en el autotransporte internacional en América del Norte; intercambiar información ágil y calificada; difundir temas de interés y actividades de la SCT, para la evolución del autotransporte, en la publicación “Guardian”, revista oficial de la CVSA; capacitar al personal por medio de webinars y video; ofrecer una actualización normativa mensual sobre los cambios regulatorios en el autotransporte en América del Norte, lo que permite estar al tanto de los nuevos reglamentos y normas”.

La Auditoría Superior de la Federación, considera que no hay evidencia pertinente para corroborar que mediante el foro “Reunión de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)” se contribuyó al desarrollo de la red federal carretera, ya que, si bien la SCT señaló la relevancia, resultados y beneficios obtenidos con el foro, no acreditó documentalmente dichos señalamientos, por lo que se mantiene la observación.

Resultado 7. Seguimiento y evaluación de los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera

Acción: 2019-0-09100-07-0310-07-011

“Los mecanismos implementados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para dar seguimiento al cumplimiento de los objetivos y las metas de la política de comunicaciones y transportes son los Informe de Avance de los Indicadores del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y los reportes de avance bimestral de los indicadores del programa de trabajo de la SCT. Además, en 2019, no se recibieron observaciones del Comité de Control y Desempeño Institucional, relativas al seguimiento de la política de comunicaciones y transportes”. Al respecto, la secretaría proporcionó el Informe de Avance de los Indicadores del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 del primer y segundo semestre, en el que se incluyó el objetivo 3. “Economía, Construcción de caminos rurales” con el indicador “Porcentaje de la red federal de carreteras libres de peaje en estado bueno o regular” y para el cual se reportó un avance del 78.0% (111.4%) respecto de la meta programada del 70.0%. Asimismo, remitió cuatro reportes de avance de los indicadores del programa de trabajo de la SCT - avance físico 2019, en los que se reportó el avance bimestral del indicador “Porcentaje de la red federal de carreteras libres de peaje en estado bueno y regular”; sin embargo, la secretaría no indicó cómo este indicador se asocia con el objetivo 1, referente a la red federal carretera, de su Programa de Trabajo 2019, ni acreditó documentalmente que contó con un comité de control y desempeño institucional para realizar el seguimiento de ese objetivo. Tampoco evidenció que con la información obtenida generó reportes estadísticos y notas informativas con análisis específicos sobre los subsectores y recomendaciones que faciliten las actividades del sector, por lo que se mantiene la observación.

Resultado 8. Contribución en el desarrollo de la red federal carretera

Acción: 2019-0-09100-07-0310-07-013

“La carencia del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, se debió a que el dictamen de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) fue emitido el 16 de abril de 2020, el cual, de acuerdo con lo establecido en los lineamientos de la SHCP, es necesario para continuar con el proceso de publicación en el Diario Oficial de la Federación”; sin embargo, acorde con lo señalado en el oficio, dicho dictamen se solicitó el 6 de abril de 2020; además, la secretaría no documentó su contribución en la conducción en el desarrollo de la red federal carretera del país. La Auditoría Superior de la Federación considera que no hay evidencia suficiente y pertinente para acreditar que la SCT condujo la política de comunicaciones y transportes en materia de la red federal carretera. Por lo anterior, se mantiene la observación.

Resultado 9. Aplicación de los recursos asignados para la operación del programa P001

Acción: 2019-0-09100-07-0310-07-014

“La SCT cuenta con la información de las CLC que corresponden al programa P001, las cuales fueron entregadas en una relación mediante el oficio número 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020, y corresponden a la información obtenida del reporte que arroja el Sistema Integral de Administración Financiera Federal (SIAFF) de la SHCP, el cual es obligatorio para las dependencias de la Administración Pública Federal, de acuerdo con lo establecido en el “Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos relativos al funcionamiento, organización y requerimientos de operación del Sistema Integral de Administración Financiera Federal”.

“No hay otros controles o reportes internos que sustituyan o manejen la información contable y presupuestal, entre ellas las CLC, las cuales están disponibles en el sistema SIAFF, en el caso del programa presupuestario P001 hay varios movimientos, cuya documentación original se encuentra distribuida en más de 60 unidades administrativas de la SCT, por lo que se estimó que la información proporcionada fue suficiente para conocer el estatus operativo del programa”.

La Auditoría Superior de la Federación revisó la relación proporcionada en formato Excel por la secretaría con el oficio número 5.1.203.050, en la cual se muestran los movimientos presupuestarios del programa P001; sin embargo, la SCT no remitió copia de las Cuentas por Liquidar Certificadas (CLC), a efectos de constatar que la información de la base de datos coincidía con la reportada en los documentos originales. Por lo anterior, se mantiene la observación.

Acción: 2019-0-09100-07-0310-07-015

“Las variaciones que la autoridad fiscalizadora señala como diferencias entre el reporte de las CLC y la Cuenta Pública no son suficiente para comparar aritméticamente ambos reportes, ya que la ASF dejó de considerar los reintegros respecto los pagos realizados que afectan las cifras definitivas de la Cuenta Pública y son parte de la operación. Dichos reintegros se observan en el Estado del Ejercicio del Presupuesto, el cual fue entregado previamente a esa autoridad fiscalizadora”.

La Auditoría Superior de la Federación revisó el Estado del Ejercicio del Presupuesto proporcionado por la secretaría mediante el oficio número 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020, en el que las cifras del presupuesto aprobado, modificado y ejercido son iguales a las incluidas en la Cuenta Pública 2019 y en el cual se reportaron 1,484.1 miles de pesos por concepto de reintegros, monto que fue restado a los 637,649.6 miles de pesos consignados como presupuesto ejercido en el reporte de las Cuentas por Liquidar Certificadas (CLC) proporcionado con la dependencia de lo cual se obtuvo una cifra de 636,165.5 miles de pesos, por lo que hay una diferencia de 250.2 miles de pesos respecto de los 636,415.7 miles de pesos reportados como presupuesto ejercido en la Cuenta Pública 2019. Asimismo, debido a que secretaría no evidenció la copia de las CLC y los reintegros, no fue posible detectar las

causas de las diferencias en los documentos proporcionados por la SCT y el documento de rendición de cuentas. Por lo anterior, se mantiene la observación.

Resultado 9. Rendición de cuentas del Pp P001

Acción: 2019-0-09100-07-0310-07-017

“La Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuenta con toda la información pertinente para evaluar y dar seguimiento al objetivo del programa presupuestario P001, la cual se incluyó en la Cuenta Pública 2019, en estricto apego a los lineamientos de la Unidad de Contabilidad Gubernamental de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y en los que se establece el apartado 4. Requerimientos Específicos, fracción V. Reporte a la Unidad de Evaluación del Desempeño, el que contiene el procedimiento para integrar la información del avance final de las metas comprometidas en los indicadores de desempeño, estableciendo los distintos parámetros para evaluar y dar seguimiento al programa”.

“En la Cuenta Pública 2019 se presenta un análisis de los resultados a nivel de Fin, explicando los resultados, método de cálculo y los avances en el cumplimiento de las metas, por lo que la SCT si cuenta con la información y esta se refleja en los reportes”.

“En lo que respecta a que el presupuesto ejercido es inferior al monto aprobado, indicando que los aspectos reportados en el documento de rendición de cuentas no permiten dar seguimiento al objetivo de desarrollar la red carretera federal, se destaca que en el apartado “Justificación de las Diferencias de Avance con Respecto a las Metas Programadas” se indica que las metas fueron cumplidas; no obstante, atendiendo a las recomendaciones de esa autoridad fiscalizadora, pondremos especial énfasis para que en los ejercicios siguientes se expliquen de mejor manera en el reporte las posibles variaciones”.

Al respecto, la secretaría proporcionó la liga siguiente: https://www.cuentapublica.hacienda.gob.mx/es/CP/Anexos_TIII-2019, con su revisión se verificó que contiene el apartado Anexos de la Cuenta Pública 2019, en el que se incluye el documento “Avance en los Indicadores de los Programas Presupuestarios de la Administración Pública Federal” con el reporte del cumplimiento de las metas programadas en la Matriz de Indicadores para Resultados 2019 del programa presupuestario P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y trasportes”; sin embargo, la dependencia no acreditó la información que le permite evaluar y dar seguimiento al objetivo del programa P001, así como la atención del problema público que dio origen a ese programa. Por lo anterior, se mantiene la observación.

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Verificar el cumplimiento de las directrices generales para avanzar al Sistema de Evaluación de Desempeño.
2. Comprobar que, para 2019, la SCT elaboró su programa sectorial para el periodo 2019-2024, en el que se especifiquen los objetivos, prioridades y políticas que regirán el desempeño de las actividades del sector comunicaciones y transportes y que contenga las estimaciones de recursos y determinaciones sobre instrumentos y responsables de su ejecución.
3. Verificar que, en 2019, la SCT definió las políticas, objetivos, estrategias, líneas de acción y metas para el desarrollo de la red carretera del país.
4. Constatar que, en 2019, la SCT se coordinó con las diferentes unidades responsables de la secretaría, los órganos constitucionales autónomos y los gobiernos de las entidades federativas para desarrollar la planeación integral de la red federal carretera, así como cumplir los objetivos y metas propuestos.
5. Constatar que, en 2019, la SCT generó instrumentos jurídicos para diseñar y desarrollar la red federal carretera del país.
6. Verificar que, en 2019, el personal de la SCT asistió a foros nacionales e internacionales relacionados con el desarrollo de la red federal carretera.
7. Verificar que, para 2019, la SCT realizó el seguimiento y la evaluación de las metas y objetivos diseñados para el desarrollo de la red federal carretera del país.
8. Evaluar que, en 2019, la SCT contribuyó en la conducción en el desarrollo de la red federal carretera del país.
9. Verificar la distribución del gasto en el Pp P001 que realizó la SCT en 2019, así como la identificación del monto destinado a planeación, coordinación evaluación y seguimiento de la política para desarrollar la red carretera del país.
10. Valorar que, en 2019, la SCT contribuyó al cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible relativo a construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
11. Constatar que, en 2019, la SCT incluyó en la documentación de rendición de cuentas información suficiente sobre el cumplimiento de los objetivos y metas del programa presupuestario P001.
12. Comprobar que, en 2019, la SCT dispuso de un sistema de control para el cumplimiento de objetivos y metas del programa presupuestario P001.

Áreas Revisadas

La Dirección General de Vinculación, la Unidad de Asuntos Jurídicos, la Dirección General de Planeación y la Subsecretaría de Comunicaciones, 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. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: art. 134, pár. primero.
2. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal: art. 36, frac. I y art. 44, último párrafo.
3. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: art. 2, frac. II; art. 4, pár. segundo; art. 27, pár. segundo; art. 45, pár. cuarto; art. 52, pár. primero y art. 111, pár. tercero.
4. Ley General de Contabilidad Gubernamental: art. 44 y art. 54, pár. primero.
5. Ley de Planeación: art. 3, pár. segundo; art. 9; art. 32, pár. primero y quinto, y art 33.art.
6. Ley General de Responsabilidades Administrativas: art. 7, frac. I.
7. Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno: Título Primero, Cap. II, numeral 3, pár. primero, y Título Segundo, Cap. I, numeral 9.
8. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: art. 66, frac. III y art. 73, frac. I.
9. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Guía para el diseño de indicadores estratégicos de la SHCP, numerales II.4, II.5, III.1 y IV

Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública, numeral noveno

Guía para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados, Cap. 3, Paso 1 "Identificación del Problema".

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, art.3; art. 5, frac. I; art. 10, frac. IV; art. 11, frac. I, II, VII, XIV y XVII, y art. 15, frac. II, IV, VIII y XVI.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federales, art. 5, frac. I.

Manual de Organización General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, numeral 1.4.

Manual de Organización de la Dirección General de Vinculación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, numeral 7.2.2 y 7.3.

Decreto por el que se crea el Consejo Nacional de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, art. segundo, frac. I, VII y VIII.

Manual de Programación y Presupuesto 2019, anexo 6 "Vinculación del Presupuesto a los objetivos del desarrollo sostenible".

Fundamento Jurídico de la ASF para Promover Acciones y Recomendaciones

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

Artículo 79, fracciones II, párrafo tercero, y IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículos 10, fracción I, 14, fracción III, 15, 17, fracción XV, 36, fracción V, 39, 40, de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.