

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Reglamentación, Verificación e Inspección de la Construcción y Modernización de la Red de Infraestructura Carretera

Auditoría de Desempeño: 2019-0-09100-07-0324-2020

324-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 reglamentación, supervisión y seguimiento de la construcción y modernización de la red federal carretera, a fin de contribuir 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

El alcance temporal de la auditoría correspondió al ejercicio fiscal 2019 y el temático incluyó la revisión del cumplimiento de las directrices generales para avanzar hacia el Sistema de Evaluación del Desempeño, la regulación y supervisión de la coordinación con los centros SCT para realizar las gestiones relacionadas con el derecho de vía; el cumplimiento de obligaciones y en el seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales; la contribución del programa al desarrollo social y económico del país; el ejercicio de los recursos fiscales autorizados al programa presupuestario G008; el avance en el cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible, el sistema de control interno y la rendición de cuentas.

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 establecidos. En el desarrollo de la 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 de la regulación y supervisión de la coordinación con los centros SCT para realizar las gestiones relacionadas con el derecho de vía; el cumplimiento de obligaciones y el seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales, y con ello, mejorar la construcción y modernización de la red federal de carreteras para incidir en las actividades económicas, a fin de contribuir al desarrollo social y económico del país.

Antecedentes

En el artículo 25, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se mandata que “corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional. El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará a cabo la regulación de las actividades que demande el interés general”.

Para finales del milenio, México requería de un sistema carretero que permitiera la movilización rápida de grandes volúmenes de carga generados por un comercio más abierto con el exterior, en el contexto de la globalización de las economías, por lo que se concesionaron al sector privado 52 autopistas de la red federal de carreteras, con una vigencia de hasta 50 años.

Con el objetivo de actualizar el marco legal de los caminos y de regular la participación del sector privado en la infraestructura y la aplicación de novedosas tecnologías en la construcción, en 1993, se expidió la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Además, para contribuir a que las autopistas continuaran como instrumento de apoyo para la competitividad y eficiencia de la economía nacional, el Gobierno Federal instrumentó un programa de consolidación de autopistas de cuota conocido como “rescate carretero”.

Como parte del rescate carretero, el 27 de agosto de 1997, la SCT publicó en el DOF el Decreto por el cual se declaró la terminación anticipada de 23 de las 52 concesiones de autopistas otorgadas hasta 1994, retomando el derecho de operar, mantener y explotar éstas, con el fin de lograr su mejor aprovechamiento, garantizar su óptimo mantenimiento y establecer las bases para un nuevo desarrollo de la infraestructura carretera.^{1/} El Gobierno Federal, por medio de la SCT, compró a las empresas que participaron en la construcción de dichos proyectos sus activos carreteros al 40.0% de su valor con Pagares de Indemnización Carretera (PIC), pagaderos a 5, 10 y 15 años.

En 2000, la red carretera nacional tenía una longitud total de 333,247 Km, de los que 106,571 correspondían a carreteras libres; 5,933 a autopistas de cuota; 160,185 a caminos rurales y

^{1/} Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Diario Oficial de la Federación, 27 de agosto de 1997.

alimentadores, y 60,557.4 a brechas mejoradas. Del total de la red carretera nacional 107,822.4 Km estaban pavimentados; 145,350 Km eran carreteras revestidas, y 19,517.3 eran de terracerías; la red de caminos rurales comunicaba a 19,000 comunidades en las que habitaba el 60.0% de la población rural nacional. En ese año, la infraestructura de los transportes y las comunicaciones en el país era fundamental en la vida nacional, ya que, además de movilizar personas y productos por el territorio nacional, contribuía a la integración del país, al impulso del comercio entre los principales centros de producción y consumo, y a la generación de empleos productivos.

En el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, en el capítulo denominado “Crecimiento con calidad”, así como en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, en materia de infraestructura de transportes, se establecieron las siguientes tres prioridades: 1) Priorizar el mantenimiento y la modernización, vía obras de construcción y/o ampliación, de los 14 corredores carreteros prioritarios, que había hasta ese momento y que tenían una longitud de más de 19,200 Km que conectaban las 5 mesoregiones del país, del cual el 61.0% se encontraba modernizado y contaba con características de altas especificaciones, 2) La integración de un sistema intermodal que facilitara la interconexión de la infraestructura carretera, para que la decisión de su uso dependiera del costo relativo del servicio y no de las dificultades de interconexión y 3) Fomentar la inversión privada e impulsar nuevos esquemas para promover proyectos carreteros.

En 2005, se realizó una reorganización a la estructura de la SCT, en donde se crearon tres direcciones generales responsables de la infraestructura carretera: la de Carreteras, encargada de participar en la planeación, coordinación y evaluación de los programas carreteros para la construcción y modernización de la red federal de carreteras, así como para la construcción, modernización, reconstrucción y conservación de los caminos rurales y alimentadores; la de Desarrollo Carretero, responsable de planear el desarrollo estratégico de la red federal de carreteras; así como realizar los procesos de licitación para el otorgamiento de concesiones, y la de Servicios Técnicos, con el fin de elaborar, modificar y actualizar las normas técnicas para la infraestructura del transporte e interpretarlas para su debida aplicación, así como de las normas oficiales mexicanas de caminos y puentes previstas por la ley.^{2/}

El 7 de febrero de 2008, se publicó en el DOF el Decreto por el que se ordena la creación del fideicomiso público, no considerado entidad paraestatal, denominado Fondo Nacional de Infraestructura (FNI), con el propósito de promover y fomentar la participación de los sectores público, privado y social en el desarrollo de infraestructura y sus servicios públicos, mediante la realización de inversiones y el otorgamiento de apoyos recuperables y, en su caso, por medio de la contratación de garantías a proyectos financieramente viables, así como apoyos

^{2/} Diario Oficial de la Federación, Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Reglamento Interior de la SCT, 2005.

no recuperables a proyectos rentables socialmente, y apoyar el desarrollo de obra pública de infraestructura a cargo de la Administración Pública Federal.

Hasta 2011, la posibilidad de acceso al capital privado se limitaba a esquemas tradicionales de contratación de obra pública, debido a que el número de leyes, reglamentos y disposiciones que regulaban la estructuración de proyectos de inversión y el otorgamiento de concesiones, permisos y asignaciones era muy amplio, y los esquemas de contratación previstos eran excesivamente rígidos e incompatibles con la ejecución de proyectos complejos, y requerían de lentos, complicados y costosos procedimientos de licitación.

En 2012, con la publicación en el DOF de la Ley de Asociaciones Público Privadas y su reglamento, se regularon los esquemas para el desarrollo de proyectos de asociaciones público-privadas, definidos como aquellos que se realicen con cualquier esquema para establecer una relación contractual de largo plazo, entre instancias del sector público y del sector privado, para la prestación de servicios al sector público, mayoristas, intermediarios o al usuario final y en los que se utilice infraestructura proporcionada total o parcialmente por el sector privado, con objetivos que aumenten el bienestar social y los niveles de inversión en el país.

En el diagnóstico del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018, se señaló que una economía que quiere competir a nivel mundial necesita contar con una infraestructura que facilite el flujo de productos, servicios y el tránsito de personas de una manera ágil, eficiente y a un bajo costo. Una infraestructura adecuada potencia la capacidad productiva del país y abre nuevas oportunidades de desarrollo para la población.

En 2014, como parte de las adecuaciones presupuestales realizadas por la SHCP, todos los programas relacionados con la inspección, regulación, supervisión y verificación de las obras de construcción y conservación de la infraestructura carretera se fusionaron en el Programa G003. El ajuste presupuestal buscaba unificar el gasto de las cuatro unidades administrativas de la SCT encargadas de esos aspectos; sin embargo, se presentan deficiencias en su diseño y operación. Las unidades responsables de operar el programa señalaron que los recursos presupuestarios asignados al programa son utilizados para adquirir los bienes y servicios necesarios con el objetivo de asegurar el desarrollo adecuado de sus funciones, programas y actividades sustantivas, aun cuando el programa presupuestario pertenece al tipo de gasto destinado al desempeño de las funciones de las entidades en la modalidad "G", el cual busca promover las acciones relacionadas con la reglamentación, verificación e inspección de las actividades económicas y de los agentes del sector privado, social y público.^{3/}

En 2015, se incluye en la estructura programática de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el programa presupuestario G008 "Derecho de vía", el cual se integró en el Ramo 09 Comunicaciones y Transportes; a cargo de la Dirección General de Carreteras y tiene como

^{3/} Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Manual de Programación y Presupuesto 2015, Anexo 2 "Clasificación de Programas Presupuestarios (PPs)" de la Unidad de Política y Control Presupuestario.

objetivo gestionar y contar con el desarrollo de vía necesario para cumplir la meta programada de construcción y modernización de las carreteras federales del país.

El Derecho de vía de acuerdo con la SCT es la “franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la secretaría, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos”. El problema o necesidad que dio origen al programa G008 son las deficiencias del marco legal y normativo, así como la limitada capacidad de supervisión y seguimiento por parte de la SCT que provocan rezagos en la construcción, modernización y conservación de la infraestructura carretera federal del país, debido a que no se tiene el derecho de vía, por no ser propiedad del Gobierno Federal.

Respecto de la planeación nacional y sectorial, se observó que no se incluyó un diagnóstico actualizado sobre la situación de la red federal carretera que permita impulsar el desarrollo nacional así como la perspectiva de largo plazo, ni los objetivos específicos que hagan referencia clara al impacto positivo que se pretenda alcanzar, ni se definieron los indicadores de desempeño y sus metas para dar seguimiento al logro de los objetivos, lo que impide a la SCT conocer la situación de la red carretera federal, estatal y municipal, así como contar con una perspectiva de mediano y largo plazo para definir los objetivos, indicadores y metas.

En 2019, la SCT ejerció 761,444.4 miles de pesos, monto superior en 76.4% (329,780.2 miles de pesos) respecto de los 431,664.2 miles de pesos aprobados en el PEF, orientados a la operación del programa presupuestario G008 “Derecho de Vía” con el objeto de regular y supervisar la coordinación con los centros SCT para el cumplimiento de obligaciones, así como supervisar y dar seguimiento a la liberación del derecho de vía en carreteras, para mejorar la construcción y modernización de la red federal de carreteras para incidir en las actividades económicas, a fin de contribuir al desarrollo social y económico del país.

Con la fiscalización del programa presupuestario G008 “Derecho vía”, a cargo de la SCT, se observaron graves deficiencias respecto del diseño del programa, ya que al carecer de un diagnóstico actualizado no se definió el problema que pretende atender, y no pudo realizar la planeación anual para llevar a cabo sus actividades de regulación y supervisión en la coordinación con los centros SCT, para efectuar la gestión del derecho de vía; el cumplimiento de obligaciones y el seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales, a fin de contribuir al desarrollo social y económico del país, las cuales se detallan en los 9 resultados que se presentan en este informe.

Resultados

1. Cumplimiento de los requisitos de la Matriz de Indicadores para Resultados del Pp G008

El análisis del diseño de la MIR del programa presupuestario G008 se efectuó conforme con los incisos siguientes:

- a) Clasificación programática de acuerdo con lo establecido en el PEF 2019.
- b) Determinación del problema público.
- c) Lógica vertical de los objetivos registrados en la MIR.
- d) Lógica horizontal de los objetivos, indicadores y métodos de cálculo registrados en la MIR.

A continuación, se detalla el análisis de cada uno de los incisos:

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

Con el propósito de identificar la congruencia del contenido del programa presupuestario G008 “Derecho de vía”, respecto de 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, y se verificó que los programas presupuestarios con la modalidad “G” se clasifican como “Regulación y supervisión”, los cuales se orientan a realizar actividades relacionadas con la reglamentación, verificación e inspección de las actividades económicas y de los agentes del sector privado, social y público.

Con la revisión del Presupuesto de Egresos de la Federación 2019, se constató que la Matriz de Indicadores para Resultados del Pp G008 “Derecho de vía” se compartió con la del Pp K003 “Proyectos de construcción de carreteras”, lo que implica que no sea un instrumento útil para la evaluación del desempeño de la operación de esos programas, debido a que realizan actividades diferentes con el presupuesto aprobado con base en su clasificación programática, además de que los objetivos e indicadores para el programa presupuestario G008 deben orientarse a medir acciones referentes a la regulación y supervisión, por lo que el diseño de la MIR no se considera una herramienta útil que permita evaluar sus procesos de operación, además de que no se cumple con lo señalado en los Lineamientos Generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública, vigentes en 2019, que mencionan que las dependencias y entidades deberán elaborar la matriz de indicadores por cada programa federal, con base en la Metodología de Marco Lógico.

Asimismo, se verificó que sólo se incorporaron dos indicadores a nivel actividad relacionados con el Derecho de Vía; no obstante, se determinó que dichos indicadores son insuficientes, debido a que no tienen correspondencia con acciones sustantivas relacionadas con la regulación y supervisión del derecho de vía, por lo que no permiten evaluar la operación del

programa presupuestario G008, ni existe congruencia entre la modalidad “G” del programa presupuestario y el diseño de la MIR.

b) Determinación del problema público

Respecto del problema público que se pretende resolver por medio del programa presupuestario G008 “Derecho de Vía”, mediante el oficio núm. OAED/DGADPP/026/2020 del 30 de enero de 2020 la Auditoría Superior de la Federación solicitó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), los árboles del problema y de objetivos que dieron origen al programa presupuestario G008. Al respecto, con la información proporcionada, se concluye que la dependencia no dispone de estudios ni diagnósticos actualizados para definir el problema público que se pretende resolver con el programa presupuestario G008, por lo que la ASF realizó el análisis de la Exposición de Motivos de la Iniciativa del Proyecto de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF), y se determinó que los recursos aprobados en el PEF se destinarían para atender la problemática referida a “Las deficiencias en el marco legal y regulatorio, así como la limitada capacidad de supervisión y seguimiento de la SCT han provocado rezagos en la construcción y modernización de la red federal carretera del país”.

En relación con la lógica vertical y horizontal de la referida MIR se determinaron los resultados siguientes:

c) Lógica vertical de los objetivos registrados en la MIR

El análisis de la lógica vertical de la MIR permite verificar la relación directa de causa-efecto que existe entre los diferentes objetivos de la matriz. A continuación, se presentan los resultados del análisis correspondiente al programa presupuestario G008:

ANÁLISIS DE LOS OBJETIVOS POR NIVEL DEFINIDOS EN LA MIR DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO G008 “DERECHO DE VÍA”, 2019

Nivel	Objetivo	Comentarios
Fin	Contribuir al desarrollo económico incluyente mediante la Construcción y Modernización de la Infraestructura Carretera.	El objetivo a nivel de fin muestra la alineación del programa con el PND 2019-2024 mediante la directriz 3 “Economía”, en la cual se señaló que una de las tareas centrales del actual gobierno federal es impulsar la reactivación económica y lograr que la economía vuelva a crecer a tasas aceptable; sin embargo, no se logró identificar 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 presupuestario G008 “Derecho de vía” relacionado con el derecho de vía. Respecto de la planeación sectorial, la SCT publicó en el DOF de fecha 2 de julio de su PSCT 2020-2024, doce meses después de la divulgación del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, por lo que no tenía referentes para la planeación anual de 2019.

Nivel	Objetivo	Comentarios
Propósito	La Red de Infraestructura Carretera del país se construye y moderniza para incrementar la conectividad vial.	El objetivo a nivel propósito no establece de forma clara el efecto de los bienes y servicios producidos por el programa en el área de enfoque, relacionados con las atribuciones de la unidad responsable del programa G008 "Derecho de vía" vinculadas con la regulación y supervisión, establecidas en el Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras y en el Reglamento Interior de la SCT, ya que el objetivo se relaciona con la ejecución de los proyectos de inversión y no con la regulación y supervisión, propias de un programa de modalidad "G".
Componente	Infraestructura carreteras construida o modernizada.	El objetivo no es adecuado, debido a que no tiene congruencia con los bienes y servicios que se entregan el programa, relacionados con la regulación y supervisión en materia de derecho de vía, atribuciones de la unidad responsable establecidas en el Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras y en el Reglamento Interior de la SCT.
Actividad	Gestión y seguimiento de proyectos para Construcción y Modernización de Infraestructura Carretera.	El objetivo de Actividad no es adecuado, ya que no se diseñaron objetivos de nivel actividad que se relacionen con las principales acciones emprendidas en la operación del programa mediante las cuales se aplican los recursos asignados para generar los bienes y servicios que produce o entrega el programa G008, actividades relacionadas con los procesos de regulación y supervisión en materia de derecho de vía, funciones que desempeña la unidad responsable establecidas en el Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras y en el Reglamento Interior de la SCT.

Fuente: Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) ejercicio fiscal 2019.

Del análisis de la lógica vertical de la MIR del programa presupuestario G008 "Derecho de vía" respecto de la alineación del objetivo de Fin "Contribuir al desarrollo económico incluyente mediante la Construcción y Modernización de la Infraestructura Carretera" con la Directriz 3 "Economía" establecida en el PND 2019-2024, no se logró 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 presupuestario G008 relacionado con el derecho de vía.

El objetivo a nivel propósito denominado "La Red de Infraestructura Carretera del país se construye y moderniza para incrementar la conectividad vial" no establece de forma clara el efecto de los bienes y servicios producidos por el programa en el área de enfoque, relacionados con las atribuciones de la unidad responsable del programa G008 "Derecho de vía" vinculadas con la regulación y supervisión, establecidas en el Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras y en el Reglamento Interior de la SCT, ya que el objetivo se relaciona con la ejecución de los proyectos de inversión y no con la regulación y supervisión, propias de un programa de modalidad "G".

El objetivo de componente "Infraestructura carretera construida o modernizada no tiene congruencia con los bienes y servicios que produce o entrega el programa G008, relacionados

con la regulación y supervisión en materia de derecho de vía, atribuciones de la unidad responsable establecidas en el Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras y en el Reglamento Interior de la SCT.

El objetivo a nivel de actividad “Gestión y seguimiento de proyectos para construcción y modernización de la infraestructura carretera” no se diseñaron objetivos de nivel actividad que se relacionen con las principales acciones emprendidas en la operación del programa mediante las cuales se aplican los recursos asignados para generar los bienes y servicios que produce o entrega el programa G008, actividades relacionadas con los procesos de regulación y supervisión en materia de derecho de vía, funciones que desempeña la unidad responsable establecidas en el Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras y en el Reglamento Interior de la SCT.

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

La MIR del programa presupuestario G008 incluye 9 indicadores, cuya clasificación establecida por la SCT es la siguiente:

- 3 (33.3%) estratégicos: 1 a nivel de Fin y 2 de Propósito.
- 6 (66.7%) de gestión: 1 a nivel de Componente y 5 de Actividad.

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

- Indicador de Fin

Objetivo	Definición	Método de cálculo
Contribuir al desarrollo económico incluyente mediante la Construcción y Modernización de la Infraestructura Carretera.	Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial.	El índice es calculado por el Foro Económico Mundial utilizando estadísticas públicas disponibles y la Encuesta de Opinión Ejecutiva, una encuesta realizada por el organismo en conjunto con una red de institutos asociados (que incluye instituciones líderes en investigación y organizaciones de negocios) en los países incluidos en el informe de Competitividad Global. La calificación para el índice de infraestructura del Transporte (2 A en la nomenclatura del Foro Económico Mundial) está compuesta por seis subíndices: 1. Calidad global de la infraestructura (2.01 WEF): está compuesta por las valoraciones para la infraestructura de transporte y la infraestructura de electricidad y telefonía, ponderadas uniformemente. 2. Calidad de las carreteras (2.02 WEF), que comprende del 1 al 7 las valoraciones de la pregunta En tu país ¿cómo clasificas la infraestructura de transporte carretera? 3. Calidad de la infraestructura ferroviaria (2.03 WEF) que comprende del 1 al 7 las valoraciones de

El indicador “Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial” no es adecuado para evaluar el objetivo al cual está alineado, ya que no permite

verificar el impacto social o económico alcanzado con los proyectos de construcción y modernización de la infraestructura carretera y su contribución al desarrollo económico incluyente. Además, la aportación del indicador debe tener congruencia con un objetivo del desarrollo nacional, mientras que el indicador diseñado para la MIR se relaciona con una medición internacional, y es calculado por el Foro Económico Mundial. El resultado del indicador propuesto es responsabilidad de un conjunto de instituciones de diversos países, lo que impide determinar en qué proporción dicho mecanismo contribuye a la directriz nacional, asimismo, no se vincula con las actividades de un programa con clasificación “G” referentes a la regulación y supervisión del derecho de vía.

El método de cálculo no es adecuado, debido a que no se estructuró con base en la metodología de marco lógico, en razón de que no incluye expresiones aritméticas y solamente hace una relatoría incompleta de la composición del índice que se pretende calcular, así como de las características de los componentes de dicho índice; asimismo, las variables utilizadas no tienen congruencia, ni son comparables entre sí, con el indicador que pretenden medir debido a utilizan estadísticas públicas de infraestructura y encuestas de percepción de calidad.

- Indicador de Propósito

Objetivo	Definición	Método de cálculo
La Red de Infraestructura Carretera del país se construye y moderniza para incrementar la conectividad vial.	Porcentaje de kilómetros modernizados de la red carretera nacional.	(Km modernizado en el ejercicio/Km de la red carretera nacional) *100
	Porcentaje de crecimiento de la red carretera nacional.	(Km construidos en el ejercicio/Km de la red carretera nacional) *100

El indicador “Porcentaje de kilómetros modernizados de la red carretera nacional” es adecuado para valorar el cumplimiento del objetivo al cual está alineado, debido a que permite evaluar el resultado obtenido con las acciones de modernización a la infraestructura carretera y, con ello, verificar la cobertura y cambio producido en el área de enfoque. Sin embargo, el indicador no tiene vinculación con las medidas desarrolladas mediante el programa presupuestario G008 “Derecho de vía”, debido a que pretende medir el efecto logrado con las acciones de modernización de la red carretera nacional y el cambio producido en el área de enfoque, pero no incluye variables que permitan evaluar los resultados obtenidos, relacionados con la regulación y supervisión de las actividades que se ejecutaron, derivadas de la operación del programa y que buscaban generar un cambio en el área de enfoque.

El método de cálculo es congruente con la denominación del indicador, ya que pretende evaluar la proporción del número de kilómetros de carretera que fueron modernizados en el año, respecto del total de kilómetros de la red nacional, a efecto de medir el grado de cumplimiento en las estrategias y la orientación de los recursos.

El indicador “Porcentaje de crecimiento de la red carretera nacional” es adecuado para valorar el cumplimiento del objetivo de propósito al que corresponde, debido a que permite evaluar el resultado obtenido con las acciones de construcción de infraestructura carretera y valorar el cambio producido en el área de enfoque. No obstante, el indicador no tiene congruencia con la operación del programa, ya que no permite medir el grado de cumplimiento de las acciones relacionadas con la regulación y supervisión que ejecuta el programa, debido a que no considera variables que permitan su evaluación y así valorar el impacto producido en el área de enfoque, únicamente se orienta a medir el efecto logrado mediante la construcción de la infraestructura carretera.

El método de cálculo establecido es apropiado para medir el indicador y el objetivo, ya que permite evaluar la proporción del número de kilómetros de carretera que fueron construidos en el año, respecto del total de kilómetros de la red nacional, a efecto de medir el grado de cumplimiento en el avance del crecimiento de la red carretera y la utilización de los recursos.

- Indicador de Componente

Objetivo	Definición	Método de cálculo
Infraestructura carreteras construida o modernizada.	Porcentaje de kilómetros en operación.	(Km en operación/km programados) *100

El indicador “Porcentaje de kilómetros en operación” se considera adecuado para valorar el cumplimiento del objetivo al cual está alineado, debido a que permite verificar la generación de infraestructura carretera que fue construida y modernizada como resultado de los recursos asignados y que se encuentra en operación y, con ello, valorar el grado de avance y el logro en el incremento de la conectividad vial. El indicador no se vincula con el programa G008, ya que se enfoca en medir la proporción de infraestructura carretera en operación como resultado de la ejecución de los proyectos de inversión y no incluye variables que permitan evaluar los bienes y servicios entregados o proporcionados por el programa relacionados con la regulación y supervisión en materia de derecho de vía.

El método de cálculo es congruente con el indicador que pretende medir, ya que se relaciona con la proporción del número de kilómetros de carretera que se encuentran en operación derivado de la entrega de los bienes y servicios del programa, respecto del total del total de kilómetros programados para su construcción o modernización y, con ello, se busca determinar el grado de cumplimiento de los resultados obtenidos con la ejecución de los proyectos de infraestructura y la orientación de los recursos.

- Indicadores de Actividad

Objetivo	Definición	Método de cálculo
Gestión y seguimiento de proyectos para Construcción y Modernización de Infraestructura Carretera.	Porcentaje de avance de obras.	(Número de Km de obras ejecutadas/Número de Km de obras programadas) *100

El indicador “Porcentaje de avance de obras” es adecuado para valorar el cumplimiento del objetivo, ya que se refiere al seguimiento llevado a cabo con la ejecución de los proyectos para construcción y modernización de carreteras, debido a que permite medir el grado de avance y logro en las actividades realizadas mediante las cuales se movilizan los recursos; sin embargo, el indicador no se vincula con el programa G008 ya que se enfoca en medir la proporción de avance en la ejecución de los proyectos de construcción y modernización, a efecto de valorar el seguimiento a los mismos; sin embargo, no incluye variables que permitan evaluar las actividades realizadas por el programa vinculadas con la regulación y supervisión de los bienes y servicios entregados.

El método de cálculo es congruente con el indicador que pretende medir, ya que se relaciona con la proporción del kilometraje de carretera que se construyó y modernizó, respecto del total programado y, con ello, determinar el grado de avance y logro en procesos y actividades mediante los cuales los bienes y servicios son generados y entregados.

Objetivo	Definición	Método de cálculo
Gestión y seguimiento de proyectos para Construcción y Modernización de Infraestructura Carretera.	Porcentaje de ejercicio anual del Presupuesto de Egresos de la Federación asignado al programa	(Presupuesto ejercido del Programa de Construcción y Modernización/Presupuesto asignado al Programa de Construcción y Modernización) *100.

El indicador “Porcentaje de ejercicio anual del Presupuesto de Egresos de la Federación asignado al Programa” no es adecuado para valorar el cumplimiento del objetivo, debido a que no es recomendable incluir un indicador de presupuesto para un nivel de actividad, ya que, de acuerdo con lo establecido en la metodología de marco lógico, en este nivel donde se precisa el grado de avance y logro en las actividades realizadas a las cuales se les asignan los recursos. Por lo anterior, no es pertinente para verificar la gestión de los procesos llevados a cabo mediante el programa presupuestario G008 “Derecho de Vía”.

El método de cálculo es congruente con el indicador que pretende medir, ya que se relaciona con la contribución del presupuesto ejercido en la construcción y modernización de infraestructura carretera, respecto del total asignado en la materia.

Objetivo	Definición	Método de cálculo
Gestión y seguimiento de proyectos para Construcción y Modernización de Infraestructura Carretera.	Porcentaje de obras a ejecutar.	(Número de obras en ejecución/número de obras programadas) *100

El indicador “Porcentaje de obras a ejecutar” es adecuado y consistente para valorar el cumplimiento del objetivo, ya que se refiere al proceso de gestión llevado a cabo para evaluar el grado de avance y logro en las actividades realizadas a las cuales se les asignan los recursos para la aprobación y ejecución de los proyectos de construcción; no obstante, el indicador no está vinculado al programa presupuestario G008 “Derecho de Vía”, ya que se enfoca en medir el avance en la ejecución de las obras de construcción y modernización, a efecto de valorar el

logro entre lo programado y lo realizado y no incluyeron variables que permitan evaluar las actividades realizadas por el programa vinculadas con la regulación y supervisión.

El método de cálculo es congruente con el indicador que pretende medir, ya que se permitirá conocer el grado de avance entre el número de proyectos que fueron programados y los que se ejecutaron y, con ello, verificar el nivel de cumplimiento de los procesos llevados a cabo con la operación del programa a las cuales se les asignan los recursos para generar los bienes y servicios que produce o entrega el programa.

Objetivo	Definición	Método de cálculo
Gestión y seguimiento de proyectos para Construcción y Modernización de Infraestructura Carretera.	Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el derecho de Vía.	(Presupuesto ejercido del Programa de Construcción y Modernización/Presupuesto asignado al Programa de Construcción y Modernización) *100.

El indicador “Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el derecho de Vía” no es adecuado para medir el cumplimiento del objetivo, debido a que miden conceptos diferentes; sin embargo, corresponde a la Dirección General de Carreteras, verificar que se realicen los pagos solicitados para adquirir los terrenos para la construcción o ampliación de las carreteras, además tiene congruencia con una de las actividades asignadas a programa presupuestario G008 relacionada con los pagos solicitados para adquirir los terrenos para la construcción o ampliación de las carreteras; no obstante, no se vincula con la gestión y seguimiento de proyectos para construcción y modernización de la infraestructura carretera, debido a que se refiere a acciones derivadas de los procesos de regulación ni es una de las principales acciones ejecutadas a las cuales se les asignan los recursos para la generación de los componentes.

El método de cálculo no es congruente con el indicador que pretende medir debido a que miden conceptos distintos, el primero se relaciona con el presupuesto ejercido en la construcción y modernización de infraestructura carretera, respecto del total asignado en la materia, mientras que el segundo busca medir el grado de cumplimiento en los pagos para el derecho de vía.

Objetivo	Definición	Método de cálculo
Gestión y seguimiento de proyectos para Construcción y Modernización de Infraestructura Carretera.	Tiempo transcurrido para liberar derecho de vía de los terrenos.	(Número de meses transcurridos en liberar el derecho de vía de todos los trámites del año/número de trámites de liberación de derecho de vía en el año) *100.

El indicador “Tiempo transcurrido para liberar derecho de vía de los terrenos” no es adecuado para medir el cumplimiento del objetivo al que se encuentra alineado, ya que miden conceptos diferentes, y permiten evaluar el avance de actividades realizadas por medio del programa presupuestario G008 “Derecho de vía”, ya que la Dirección General de Carreteras, unidad responsable del programa, tiene la facultad de verificar el tiempo que transcurre para liberar derecho de vía de los terrenos. No obstante, el indicador no es suficiente para medir el grado de cumplimiento de las principales actividades mediante la cual se moviliza el recurso

asignado, ni es congruente para medir el objetivo al que se corresponde, ya que es una acción vinculada con la reglamentación, verificación e inspección de acciones de derecho de vía y no con gestión y seguimiento de proyectos de construcción.

El método de cálculo no es adecuado para medir el cumplimiento del indicador, ya que mide conceptos distintos, el numerador considera el número de meses transcurridos en liberar el derecho de vía de todos los trámites del año, mientras que el denominador se refiere al número de trámites de liberación, por lo que no se cuenta con un parámetro para llevar a cabo una medición.

Por lo anterior, se concluye que, en 2019, el diseño deficiente de la MIR del programa presupuestario G008 "Derecho de vía" implicó que la secretaría no tuviera una herramienta confiable para evaluar de manera integral los resultados del programa, ya que los procesos de ejecución definidos no se corresponden con los procesos de regulación y supervisión que deben aplicar los programas presupuestarios de modalidad "G", ni conocer los resultados del ejercicio de los recursos financieros, el impacto social y económico; además, al carecer de un diagnóstico actualizado del programa no definió el problema público que se pretende resolver por medio del programa.

Además, para 2019, el Pp G008 "Derecho de vía" compartió la Matriz de Indicadores para Resultados con el Pp K003 "Proyectos de construcción de carreteras", por lo que no se cumple con lo señalado en los Lineamientos Generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública y con la Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados vigentes en 2019, que mencionan que las dependencias y entidades deberán elaborar la matriz de indicadores de cada programa federal, con base en la metodología de marco lógico y que sólo deberá existir una MIR por Pp.

La lógica vertical de la MIR del programa presupuestario G008 "Derecho de vía" no mostró alineación con los objetivos de orden superior, con los cuales se pueda realizar una alineación y valorar la congruencia con los objetivos establecidos para los programas presupuestarios relacionados con la infraestructura carretera; ni tampoco es adecuada, ya que su operación se relaciona con la reglamentación, verificación e inspección del derecho de vía, por lo que los objetivos diseñados en los diferentes niveles de la MIR no permiten contar con variables que consideren las acciones llevadas a cabo en la implementación del programa.

La lógica horizontal del programa evidencia que, de los 9 indicadores definidos por la entidad fiscalizada, el 77.8% (7 indicadores) no tienen congruencia con la operación del programa ya que no permite medir el grado de cumplimiento de las acciones relacionadas con la reglamentación, verificación e inspección que ejecuta el programa, mientras que el 22.2% (2 indicadores de gestión) se vincula con la operación del programa; sin embargo, son insuficientes, debido a que no permiten medir el grado de cumplimiento de las principales actividades relacionadas con la reglamentación, verificación e inspección de acciones del derecho de vía.

2019-0-09100-07-0324-07-001 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elabore un diagnóstico actualizado del programa presupuestario G008 "Derecho de vía" en el que se identifique y defina el problema público que pretende resolver y, con base en ello, diseñe la Matriz de Indicadores para Resultados exclusiva para el programa presupuestario G008 con objetivos e indicadores específicos para la operación de dicho programa presupuestario que permitan hacer una evaluación integral para que los trámites relativos a la regulación y supervisión de los servicios administrativos de construcción y conservación de carreteras se lleven a cabo con las disposiciones aplicables de acuerdo con las principales atribuciones de la Dirección General de Desarrollo Carretero referentes a regular, supervisar y dar seguimiento en las gestiones para obtener el derecho de vía, en cumplimiento de los numerales noveno, de los Lineamientos Generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública, y IV.2.2, de la Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0324-07-002 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en coordinación con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, elabore una Matriz de Indicadores para Resultados exclusiva para el programa presupuestario G008 "Derecho de vía" con objetivos, metas e indicadores que le permitan medir su contribución en la regulación y supervisión de la coordinación con los centros SCT para realizar las gestiones relacionadas con el derecho de vía, el cumplimiento de obligaciones y en el seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales que opera el programa y no se comparta con otros programas, a fin de conocer el impacto de sus labores, en términos de los numerales noveno de los Lineamientos Generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública; numerales IV.2, último párrafo, y IV.2.2, de la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, y el Manual de Programación y Presupuesto vigente, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2. *Regulación en la coordinación con los centros SCT para gestionar que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se realicen con base en las disposiciones aplicables concesionadas*

Para 2019, se constató que la SCT no acreditó que realizó la coordinación con los centros SCT para gestionar que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se realizaran de acuerdo con las disposiciones aplicables, ya que de los 31 centros que tiene en operación la SCT, en 11 centros se realizaron 25 proyectos relacionados con la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía en los estados de Baja California Sur, Campeche, Chiapas, Durango, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Oaxaca, Sonora y Tabasco; sin embargo, la dependencia no dio justificación de los 20 centros restantes, en los que no se realizó ninguna actividad, por lo que no fue posible determinar si fueron necesarios y suficientes, ni que dichos proyectos fueron para que se realizara la

coordinación con los centros SCT y las autoridades de las entidades federativas para tramitar la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía de acuerdo con las disposiciones aplicables; ni los documentos oficiales de la propiedad de los inmuebles a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ya que no acreditó con evidencia documental los resultados ni su contribución al desarrollo social y económico del país.

Se constató que la SCT careció de un Programa Anual de Trabajo, en el que se incluyan y relacionen los compromisos, objetivos, metas programadas y alcanzadas, y una programación orientada a promover mecanismos de coordinación que coadyuven a realizar los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía que acredite la propiedad de los inmuebles a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y dé certeza jurídica a la tenencia de la tierra.

Por lo anterior, se verificó que la SCT realizó sus atribuciones de manera inercial y no hacia una gestión por resultados, ya que careció de un Programa Anual de Trabajo, en el que se programaran actividades para promover mecanismos de coordinación que acrediten que la Dirección General de Carreteras coadyuvó con los centros SCT y las autoridades competentes de las entidades federativas para gestionar los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía, con objeto de dar certeza jurídica a la tenencia de la tierra.

La recomendación relativa a la elaboración de un Programa Anual de Trabajo, se presenta en el resultado núm. 5, recomendación 11.

2019-0-09100-07-0324-07-003 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los ejercicios subsecuentes, proporcione la documentación que acredite que la Dirección General de Carreteras coadyuvó con los Centros SCT y las autoridades competentes de las entidades federativas para gestionar los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía de acuerdo con las disposiciones aplicables a fin de contribuir en el mejoramiento de sus funciones, en términos de lo dispuesto en el artículo 17, fracción VI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0324-07-004 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los ejercicios subsecuentes, proporcione la documentación que acredite que la Subdirección Jurídica y de Derecho de vía coadyuvaron con los Residentes Generales de Carreteras Federales de los Centros SCT para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se ejecuten de acuerdo con las disposiciones aplicables mediante la revisión de la documentación que acredite la propiedad de los inmuebles a favor de la SCT, con el objeto de dar certeza jurídica a la tenencia de la tierra, en términos de lo dispuesto en el numeral 7.4.3 del Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras, e informe a la

Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

3. *Cumplimiento de obligaciones para el seguimiento y supervisión de los programas de construcción en las carreteras concesionadas*

Para 2019, se constató que la dependencia careció de un Programa Anual de Trabajo, en el que se incluyan y relacionen los compromisos, los objetivos, así como los indicadores para medir las actividades relacionadas con el seguimiento y supervisión para vigilar que los centros SCT ejecutaron las obras conforme con las características, normas, especificaciones, proyectos, costos y programas aprobados en los caminos concesionados, situación que evidenció que no se llevó a cabo la vigilancia de los programas de construcción.

Asimismo, con las bases de datos proporcionadas por la secretaría, se constató que los centros SCT disponen de formatos con datos relativos a la carretera, obra, tramo actividad programada y realizada de 11 centros de los estados de Baja California, Chiapas, Durango, Hidalgo, Michoacán, Oaxaca, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Veracruz y Zacatecas, sin que contara con la documentación soporte que acredite la información presentada en esos formatos.

Tampoco acreditó cuáles fueron las características, normas, especificaciones, proyectos, costos y programas aprobados, con el fin de que se cumplan los objetivos y metas fijados que los programas de construcción en los caminos concesionados debieron observar para su ejecución en 2019.

Por lo anterior, se constató que la dependencia no acreditó que, en 2019, vigiló que los centros SCT ejecutaron las obras conforme con las características, normas, especificaciones, proyectos, costos y programas aprobados, ni las acciones de coordinación entre la Dirección General de Carreteras con la Dirección General de Desarrollo Carretero para el seguimiento y supervisión de los programas de construcción en los caminos concesionados, ya que no contó con un programa anual de trabajo en el que se determinaran las metas, ni que los centros SCT las ejecutaron conforme con las características, normas, especificaciones, proyectos, costos y programas aprobados, ya que no acreditó con evidencia documental los resultados de las actividades del cumplimiento de obligaciones, ni su contribución al desarrollo social y económico del país.

Además, se constató que, en ese año, la SCT realizó sus atribuciones de manera inercial y no hacia una gestión por resultados, ya que careció de un Programa Anual de Trabajo, en el que se incluyan y relacionen los compromisos, los objetivos, las metas programadas y alcanzadas, así como los indicadores para medir las actividades relacionadas con el seguimiento y supervisión a los centros SCT. Lo cual ocasionó que no se disponga de la documentación soporte que acredite la información presentada en los formatos de 11 centros con datos relativos a la carretera, obra, tramo actividad programada y realizada.

La recomendación relativa a la elaboración de un Programa Anual de Trabajo, se presenta en el resultado núm. 5, recomendación 11.

2019-0-09100-07-0324-07-005 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los ejercicios subsecuentes, proporcione la evidencia documental que acredite que la Dirección General de Carreteras vigiló a los centros SCT para que las obras se ejecutaran conforme con las características, normas, especificaciones, proyectos, costos y programas aprobados con el fin de que se cumplan los objetivos y metas fijados, así como coordinar las acciones conjuntamente con la Dirección General de Desarrollo Carretero para el seguimiento y supervisión de los programas de construcción en los caminos concesionados, a fin de acreditar dicha actividad, en términos de lo dispuesto en el artículo 17, fracción IX, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0324-07-006 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en ejercicios subsecuentes, presente la evidencia documental que acredite que definió cómo deben ejecutarse las obras de acuerdo con las características, normas, especificaciones, proyectos, costos y programas aprobados con el fin de que se cumplan los objetivos y metas fijados de los programas de construcción en los caminos concesionados para su ejecución, así como la acreditación de la supervisión de las actividades de los centros SCT, relativas a la liberación del derecho de vía, mediante las Residencias Generales de Carreteras Federales con la finalidad de contar con el derecho de vía legalmente adquirido y establecer acciones orientadas a vigilar la aplicación de los criterios para la liberación del derecho de vía en coordinación con los Residentes Generales de Carreteras Federales y encargados en la materia, a fin de que se cumpla con la normativa vigente, en términos de lo dispuesto en el artículo 17, fracción IX, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en el numeral 7.4.3.1 del Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

4. *Seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales*

Para 2019, se precisó que la SCT por medio de la Dirección General de Carreteras no realizó el seguimiento de los avances físicos y financieros de los trabajos de liberación de derecho de vía, por lo que no acreditó que los recursos autorizados al programa presupuestario se destinaron a los programas de construcción y modernización de carreteras federales para informar a las autoridades correspondientes sobre el avance en la ejecución de las obras conforme con el calendario y presupuesto autorizados, a fin de llevar un control en la liberación del derecho de vía que le permita la programación de licitaciones de obra.

Además, se constató que careció de un Programa Anual de Trabajo, en el que se previeran las actividades de seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales a realizar por parte de la Dirección General de Carreteras para informar a las autoridades correspondientes sobre el avance en la ejecución de las obras conforme con el calendario y presupuesto autorizados, en el que se incluyeran y relacionaran los

compromisos, los objetivos, las metas programadas y alcanzadas, los indicadores que den cuenta del seguimiento a las obras de construcción y modernización de las carreteras federales, ni que permitan medir sus resultados.

Por lo anterior, se constató que la SCT realizó sus atribuciones de manera inercial y no hacia una gestión por resultados, ya que careció de un Programa Anual de Trabajo, en el que se previeran las actividades de seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales a realizar por parte de la Dirección General de Carreteras para informar a las autoridades correspondientes sobre el avance en la ejecución de las obras conforme con el calendario y presupuesto autorizados, en el que se incluyeran y relacionarían los compromisos, los objetivos, las metas programadas y alcanzadas, así como los indicadores que den cuenta del seguimiento a las obras de construcción y modernización de las carreteras federales, situación que podría implicar que los proyectos ejecutivos para la construcción y modernización de carreteras a realizarse en 2019 se ejecutaran de manera inercial y sin una programación orientada a contribuir al desarrollo social y económico del país.

La recomendación relativa a la elaboración de un Programa Anual de Trabajo se presenta en el resultado núm. 5, recomendación 11.

Adicionalmente, en el transcurso de la auditoría se emitió el oficio número DGADPP/494/2020 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.

2019-0-09100-07-0324-07-007 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de su Dirección General de Carreteras, documente para los ejercicios subsecuentes el seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales, a fin de informar a las autoridades correspondientes sobre el avance en la ejecución de las obras conforme con el calendario y presupuesto autorizados, en términos de lo dispuesto en los artículos 7, fracción VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas y 17 fracción X, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0324-07-008 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los ejercicios fiscales subsecuentes, proporcione la evidencia documental que acredite que la Subdirección Jurídica y de Derecho de Vía vigilaron la liberación del derecho de vía en carreteras mediante el seguimiento de los avances físico y financiero de los trabajos de liberación de derecho de vía con el objetivo de llevar un control en la liberación del derecho de vía que le permita a la Dirección General de Carreteras la programación de licitaciones de obra, en términos de lo dispuesto en el artículo 7, fracción VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas y en el numeral 7.4.3 del Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras, e

informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

5. Contribución del programa G008 al desarrollo social y económico del país

Para 2019, se constató que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no acreditó que el Comité de Infraestructura sesionara en ese año, ni que se hubiese integrado por el Titular del Ramo, los Subsecretarios de Infraestructura, de Transporte, y de Comunicaciones, el Oficial Mayor; los Coordinadores Generales de Puertos y Marina Mercante, y de Centros SCT, el Coordinador de Asesores del Secretario, y el Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos, por lo que no documentó que dicho comité integró y coordinó las estrategias y acciones prioritarias del sector, a fin de maximizar el beneficio económico y social de los proyectos de infraestructura del sector y optimizar las inversiones del mismo, ni acreditó que evaluó los resultados y el impacto económico, social y regional de los proyectos de infraestructura de los diferentes modos de transporte.

En cuanto a la contribución de la Dirección General de Carreteras en el desarrollo social y económico del país, ésta careció de un diagnóstico actualizado del sector carretero en el que se identificara de qué manera integró las distintas regiones que conforman el país, modernizando la red carretera federal, alimentadora y rural, a fin de proporcionar mayor seguridad en el transporte de personas y bienes, así como abatir costos de operación, para contribuir al bienestar y al crecimiento económico del país, ni para desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo social y económico del país.

Tampoco dispuso de un Programa Anual de Trabajo, en el cual se definieran los objetivos, metas, estrategias, prioridades, asignación de recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución, y se evaluaran los resultados, que permitieran determinar en qué medida las acciones realizadas por la Dirección General de Carreteras relativas a regular y supervisar la coordinación con los centros SCT y las gestiones relacionadas con el derecho de vía, y el cumplimiento de obligaciones en el seguimiento y supervisión a los programas de construcción y modernización de carreteras federales, contribuyen al desarrollo social y económico del país, situación que podría implicar que la dependencia llevó a cabo las actividades del Pp G008 “Derecho de vía” de manera inercial y no para maximizar el beneficio social y económico de los proyectos de infraestructura del sector carretero y a optimizar las inversiones del mismo.

2019-0-09100-07-0324-07-009 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los ejercicios subsecuentes, acredite, con la evidencia documental respectiva, que se realizaron las sesiones del Comité de Infraestructura y la integración del Titular del Ramo, los Subsecretarios de Infraestructura, de Transporte de Comunicaciones, el Oficial Mayor, los Coordinadores Generales de Puertos y Marina Mercante, y de Centros SCT, así como por el Coordinador de Asesores del Secretario y por el Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos, a fin de documentar que dicho comité

integró y coordinó las estrategias y acciones prioritarias del sector a efecto de maximizar el beneficio económico y social de los proyectos de infraestructura del sector y optimizar las inversiones del mismo, así como la evaluación de los resultados y el impacto económico, social y regional de los proyectos de infraestructura de los diferentes modos de transporte, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 46 y 47, fracción V, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0324-07-010 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elabore un diagnóstico actualizado del sector carretero en el que se identifique la integración de las distintas regiones que conforman el país, modernizando la red carretera federal, alimentadora y rural, a fin de proporcionar mayor seguridad en el transporte de personas y bienes, así como abatir los costos de operación para contribuir al bienestar y al crecimiento económico del país a efecto de desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo social y económico del país, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 46 y 47, fracción V, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0324-07-011 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los ejercicios subsecuentes, diseñe y elabore un programa anual de trabajo en el que se incluyan objetivos, metas, indicadores, estrategias, prioridades, asignación de recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución y se evalúen los resultados que permitan determinar en qué medida se cumplió con la coordinación con los centros SCT para realizar las gestiones relacionadas con el derecho de vía, el cumplimiento de obligaciones en el seguimiento y la supervisión a los programas de construcción y modernización de carreteras federales y conservación que opera el programa presupuestario G008 "Derecho de vía" para conocer su contribución al desarrollo social y económico del país, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 3°, párrafo segundo de la Ley de Planeación, y 27, párrafo quinto, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

6. Ejercicio de los recursos del Pp G008 "Derecho de vía", a fin de contribuir al desarrollo social y económico del país

Para verificar que la SCT se ajustó al monto autorizado en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2019, se revisó la información proporcionada, cuyo resultado se divide en cinco apartados: a) anteproyecto de presupuesto, b) presupuesto autorizado y modificado, c) presupuesto ejercido, d) presupuesto comprobado por capítulo y concepto de gasto, y e) comportamiento del presupuesto ejercido por la SCT en el periodo 2015-2019.

a) Anteproyecto de presupuesto

Del análisis de la información, se precisó que la SCT no acreditó que elaboró un anteproyecto de presupuesto para el ejercicio fiscal 2019, ya que sólo proporcionó copia del apartado del “Análisis Administrativo Económico” incluido en el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2019, en el que se estimó un presupuesto total de 66,404,275.0 miles de pesos para la secretaría y en el que se incluyó el gasto corriente y de inversión por dirección general de la Secretaría y los 31 Centros SCT, 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 regulación y supervisión en el derecho de vía.

Tampoco, acreditó que elaboró un anteproyecto de presupuesto para ese ejercicio fiscal, en el cual definiera la evaluación de los avances logrados en el cumplimiento de los objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo y el programa sectorial correspondiente 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, ni que se hubiese elaborado por cada unidad responsable de la secretaría, estimando los costos para alcanzar los resultados cuantitativos y cualitativos previstos en las metas, así como los indicadores necesarios para medir su cumplimiento, situación que podría implicar que el ejercicio de los recursos financieros del programa presupuestario G008 “Derecho de vía” para la liberación de terrenos se ejerciera de manera inercial y no hacia una gestión por resultados.

b) Presupuesto autorizado y modificado

En 2019, para la operación y administración del programa presupuestario G008, a la SCT le fueron autorizados 431,664.2 miles de pesos, como se muestra en el cuadro siguiente:

PRESUPUESTO ORIGINAL Y MODIFICADO DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO G008 “DERECHO DE VÍA”, 2019
(Miles de pesos y porcentajes)

Programa presupuestario	Presupuesto		Diferencias	
	Original	Modificado		
	(1)	(2)	(3)=(2-1)	(4)= [(2/1)-1]*100]
G008 “Derecho de vía”	431,664.2	761,444.4	329,780.2	76.4

FUENTE: elaborado por la ASF con base en el Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos en Clasificación Funcional-Programática de la Cuenta Pública 2019.

El presupuesto original registrado en la Cuenta Pública 2019 se correspondió con lo autorizado en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2019.

El presupuesto modificado ascendió a 761,444.4 miles de pesos, el cual fue superior en 76.4% (329,780.2 miles de pesos) respecto de los 431,664.2 miles de pesos autorizados en el PEF 2019; asimismo, la entidad fiscalizada proporcionó la base de datos denominada “PP 2019” en la cual se registraron las ampliaciones y reducciones realizadas en 2019 como se puede observar en el cuadro siguiente:

AMPLIACIONES Y REDUCCIONES AL PROGRAMA PRESUPUESTARIO G008 "DERECHO DE VÍA", 2019

(Miles de pesos y porcentajes)

Programa presupuestario	Presupuesto				
	Original	Ampliaciones	Reducciones	Modificado	Ejercido
	(1)	(2)	(3)	(4)=[(1+2)-3]	(5)
G008 "Derecho de vía"	431,664.2	598,549.4	268,769.1	761,444.4	761,444.4

FUENTE: elaborado por la ASF con base en el Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos en Clasificación Funcional-Programática de la Cuenta Pública 2019.

Del análisis de la información se constató que, aun cuando la secretaría proporcionó la relación de las ampliaciones y reducciones que acreditaron el monto ejercido, no dispuso de la evidencia documental de las adecuaciones presupuestarias que amparen los movimientos autorizados por la SHCP por la ampliación de 598,549.4 miles de pesos y la reducción de 268,769.1 miles de pesos, lo cual requiere transparentarse para una mejor rendición de cuentas en el ejercicio del presupuesto, así como para evitar posibles desvíos en su ejercicio.

c) Presupuesto ejercido

En 2019, de acuerdo con el Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos de la Cuenta Pública 2019, la entidad fiscalizada ejerció 761,444.4 miles de pesos para la operación del programa presupuestario G008, como se muestra en el cuadro siguiente:

PRESUPUESTO ORIGINAL, MODIFICADO Y EJERCIDO EN EL PROGRAMA PRESUPUESTARIO G008 "DERECHO DE VÍA", 2019

(Miles de pesos y porcentaje)

Pp	Presupuesto			Variaciones absolutas y porcentuales:			
	Original (1)	Modificado (2)	Ejercido (3)	(4)=(3-1)	(5)=(3-2)	(6)=(3/1)-1*100	(7)=[(3/2)-1]*100
G008 "Derecho de vía"	431,664.2	761,444.4	761,444.4	329,780.2	0.0	76.4	0.0

FUENTE: elaborado por la Auditoría Superior de la Federación con base en la información del Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos de Cuenta Pública 2019.

La SCT reportó en la Cuenta Pública 2019 que ejerció 761,444.4 miles de pesos para la operación del programa presupuestario G008, cifra superior en 76.4% (329,780.2 miles de pesos) a los 431,664.2 miles de pesos aprobados en el PEF 2019, y similar al presupuesto modificado de 761,444.4 miles de pesos.

Por capítulo de gasto, la SCT proporcionó la base de datos denominada "Concepto Cierre Definitivo-2019-09-MAR-2020" que contiene el presupuesto original, modificado y pagado por capítulo y concepto de gasto para la operación del programa presupuestario G008, como se muestra en el cuadro siguiente:

PRESUPUESTO ORIGINAL, MODIFICADO Y PAGADO POR CAPÍTULO Y CONCEPTO DEL GASTO EN EL PROGRAMA
PRESUPUESTARIO G008 "DERECHO DE VÍA", 2019

(Miles de pesos y porcentajes)

Programa Presupuestario / Capítulo y concepto de gasto			Presupuesto			Participación porcentual (%)
			Original	Modificado	Ejercido	
Total del programa			431,664.2	761,444.4	761,444.4	100.0
1000	Servicios personales					
1100	Remuneraciones al personal de carácter permanente	175,374.8	184,730.2	184,730.2	24.2	
1200	Remuneraciones al personal de carácter transitorio	1,374.90	3,728.5	3,728.5	0.5	
1300	Remuneraciones adicionales y especiales	30,060.90	36,374.0	36,374.0	4.8	
1400	Seguridad social	43,786.20	9,193.0	9,193.0	1.2	
1500	Otras prestaciones sociales y económicas	172,209.20	191,116.1	191,116.1	25.1	
Subtotal			422,806.00	425,141.80	425,141.8	55.8
2000	Materiales y suministros					
2100	Materiales de administración, emisión de documentos y artículos oficiales	1,039.1	939.8	939.8	0.1	
2400	Materiales y artículos de construcción y de reparación	0.0	156.4	156.4	n.s	
2600	Combustibles, lubricantes y aditivos	2,109.1	2,621.5	2,621.5	0.4	
2700	Vestuario, blancos, prendas de protección y artículos deportivos	0.0	1.6	1.6	n.s	
Subtotal			3,148.2	3,719.3	3,719.3	0.5
3000	Servicios generales					
3100	Servicios básicos	0.0	26.4	26.4	n.s	
3200	Servicios de arrendamiento	2,277.9	1,268.00	1,268.0	0.2	
3300	Servicios profesionales, científicos, técnicos y otros servicios	0.0	211.4	211.4	n.s	
3500	Servicios de instalación, reparación, mantenimiento y conservación	1,969.8	1,132.00	1,132.0	0.1	
3700	Servicios de traslado y viáticos	1,462.3	722.5	722.5	0.1	
3900	Otros servicios generales	0	329,223.0	329,223.0	43.3	
Subtotal			5,710.0	332,583.3	332,583.3	43.7

FUENTE: elaborado por la Auditoría Superior de la Federación, con base en la información proporcionada por la SCT, mediante el oficio núm. 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020 y el Acuerdo por el que se modifica el Clasificador por Objeto de Gasto para la Administración Pública Federal, publicado en el DOF el 27 de diciembre de 2011.

n.s: No significativo.

De los 761,444.4 miles de pesos ejercidos en 2019, por el programa G008, el 55.8% (425,141.8) de los recursos públicos se utilizaron en el capítulo 1000 "Servicios personales"; el 43.7% (332,583.3) en el 3000 "Servicios generales", y el 0.5% (3,719.3) en el 2000 "Materiales y suministros", cuyos montos se correspondieron con lo reportado en la Cuenta Pública 2019.

Asimismo, con la revisión de la información se identificó que el 43.2% (329,223.0 miles de pesos) de los recursos del programa se utilizaron en el concepto 3900 "Otros servicios generales" para cubrir el pago de obligaciones o indemnizaciones (pérdidas del erario, gastos por concepto de responsabilidades, resoluciones judiciales y liquidaciones) derivadas de resoluciones emitidas por una autoridad competente; sin embargo, además de que los 329,223.0 miles de pesos no se justificaron y comprobaron con los documentos legales y los comprobantes originales respectivos que acrediten el destino de esos recursos, las actividades señaladas no se corresponden con las que debían realizarse con el programa G008, por lo que la secretaría no acreditó que esos recursos se destinaron para la regulación y supervisión de la coordinación con los centros SCT para ejecutar actividades relacionadas con el derecho de vía; en el cumplimiento de obligaciones y en el seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales.

d) Presupuesto comprobado por capítulo y concepto de gasto

Respecto de la justificación y comprobación de los 761,444.4 miles de pesos erogados por la SCT para la operación y administración del programa presupuestario G008 "Derecho de vía", la entidad fiscalizada remitió la base de datos denominada "CLC SIAFF 2019 Marzo 2020" en la que registraron los montos erogados por capítulo y concepto de gasto del programa, cifra que ascendió a 761,678.7 miles de pesos, como se muestra en el cuadro siguiente:

MONTO EJERCIDO EN EL PROGRAMA PRESUPUESTARIO G008 REGISTRADO EN LA CUENTA PÚBLICA
Y EN EL REGISTRO DE CLC, 2019 (miles de pesos y porcentajes)

Programa Presupuestario / Capítulo y concepto de gasto		Gasto reportado en:		Diferencia	
		Cuenta Pública (a)	CLC (b)	Absoluta (c) = (a)-(b)	Porcentual (d)=((a)/(b)-1)*100
Total del programa		761,444.4	761,678.7	(234.3)	n.s.
1000	Servicios personales	425,141.8	425,371.5	(229.7)	(0.1)
	1100 Remuneraciones al personal de carácter permanente	184,730.2	184,845.7	(115.5)	(0.1)
	1200 Remuneraciones al personal de carácter transitorio	3,728.5	3,728.5	0.0	0.0
	1300 Remuneraciones adicionales y especiales	36,374.0	36,378.7	(4.7)	n.s.
	1400 Seguridad social	9,193.0	9,193.0	0.0	0.0
	1500 Otras prestaciones sociales y económicas	191,116.1	191,225.6	(109.5)	(0.1)
2000	Materiales y suministros	3,719.3	3,720.8	(1.5)	n.s.
	2100 Materiales de administración, emisión de documentos y artículos oficiales	939.8	941.4	(1.6)	(0.2)
	2400 Materiales y artículos de construcción y de reparación	156.4	156.4	0.0	0.0
	2600 Combustibles, lubricantes y aditivos	2,621.5	2,621.5	0.0	0.0
	2700 Vestuario, blancos, prendas de protección y artículos deportivos	1.6	1.6	0.0	0.0
3000	Servicios generales	332,583.3	332,586.3	(3.0)	n.s.
	3100 Servicios básicos	26.4	26.4	0.0	0.0
	3200 Servicios de arrendamiento	1,268.0	1,270.0	(2.0)	(0.2)
	3300 Servicios profesionales, científicos, técnicos y otros servicios	211.4	211.4	0.0	0.0
	3500 Servicios de instalación, reparación, mantenimiento y conservación	1,132.0	1,132.0	0.0	0.0
	3700 Servicios de traslado y viáticos	722.5	723.5	(1.0)	(0.1)
	3900 Otros servicios generales	329,223.0	329,223.0	0.0	0.0

FUENTE. elaborado por la Auditoría Superior de la Federación con base en la información del Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos de Cuenta Pública 2019; e información proporcionada por la SCT, mediante el oficio núm. 5.1.203.050 del 6 de marzo de 2020.

n.s.: no significativo.

Con la revisión de la base de datos del registro de Cuentas por Liquidar Certificadas (CLC) pagadas y por objeto del gasto proporcionado por la SCT, se verificó que el presupuesto ejercido registrado no se correspondió con lo reportado en la Cuenta Pública, ya que, en esa base, la entidad fiscalizada reportó que erogó 761,678.7 monto superior en 234.3 miles de

pesos respecto de lo registrado en el documento de rendición de cuentas (761,444.4 miles de pesos), sin que la secretaría precisara y justificara las causas de las variaciones identificadas.

Además, la SCT no acreditó documentalmente las CLC, ni el soporte de que lo registrado en cada una de ellas se amparó con recibos, facturas, reportes y archivos digitales, a efecto de demostrar los pagos correspondientes y donde se identificara el gasto ejercido del presupuesto del programa G008. Esta situación demostró que los recursos financieros por la entidad fiscalizada no estuvieron debidamente justificados y comprobados con los documentos originales respectivos, entendiéndose por justificantes las disposiciones y documentos legales que determinen la obligación de hacer un pago y, por comprobantes, los documentos que demuestren la entrega de las sumas de dinero correspondientes, sin que se señalaran las causas de esa situación.

Lo anterior requiere transparentarse para una mejor rendición de cuentas en el ejercicio del presupuesto, así como para evitar posibles desvíos en su ejercicio.

e) Comportamiento del presupuesto ejercido por la SCT en el periodo 2015-2019

En el periodo 2015-2019, la secretaría ejerció 5,712,003.2 miles de pesos para la operación del programa presupuestario G008, el cual mostró un decremento promedio anual, en términos reales, de 28.3%, al pasar de 2,887,579.8 miles de pesos a 761,444.4 miles de pesos, como se muestra en el cuadro siguiente:

PRESUPUESTO EJERCIDO EN LA SCT MEDIANTE EL PROGRAMA PRESUPUESTARIO G008 "DERECHO DE VÍA"
DURANTE EL PERIODO 2015-2019

(Miles de pesos de 2019 a precios constantes^{1/})

Concepto	Presupuesto ejercido por año					Total ejercido	TMCA %
	2015	2016	2017	2018	2019		
Programa G008	2,887,579.8	786,696.6	655,417.6	620,864.8	761,444.4	5,712,003.2	(28.3)

FUENTE. elaborado por la Auditoría Superior de la Federación con base en la información del Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos de Cuenta Pública 2015-2019.

TMC: Tasa media de crecimiento anual= $[(2019/2015)^{(1/4)}-1]*100$

^{1/} Deflactor implícito del PIB; 2015=1.2191; 2016=1.1568; 2017=1.0846; 2018=1.0333, y 2019=1

La entidad fiscalizada no señaló las causas de la disminución en el ejercicio de los recursos financieros para la operación del programa presupuestario G008, durante el periodo 2015-2019, situación que podría implicar que no se atienda su mandato de regular y supervisar la liberación del derecho de vía para la construcción y modernización de las carreteras federales, a fin de lograr el incremento de la conectividad vial de la red federal y, con ello, garantizar la contribución al desarrollo social y económico del país.

Por lo anterior, en 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no acreditó que elaboró su anteproyecto de presupuesto en el cual definiera la evaluación de los avances logrados en el cumplimiento de los objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo y el

programa sectorial correspondiente 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, ni que se hubiese elaborado por cada unidad responsable de la secretaría, estimando los costos para alcanzar los resultados cuantitativos y cualitativos previstos en las metas, así como los indicadores necesarios para medir su cumplimiento, situación que podría implicar que el ejercicio de los recursos financieros del programa presupuestario G008 “Derecho de vía” para la liberación de terrenos se ejerciera de manera inercial y no hacia una gestión por resultados.

La SCT reportó en la Cuenta Pública 2019, que ejerció 761,444.4 miles de pesos en el programa presupuestario G008 “Derecho de vía”, cifra superior en 76.4% (329,780.2 miles de pesos) respecto del monto aprobado en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2019 (431,664.2 miles de pesos) y similar al presupuesto modificado, por lo que, al ajustarse a los montos autorizados. Por capítulo de gasto el 55.8% (425,141.8) de los recursos ejercido se utilizaron en el capítulo 1000 “Servicios personales”; el 43.7% (332,583.3) en el 3000 “Servicios generales”, y el 0.5% (3,719.3) en el 2000 “Materiales y suministros”, cuyos montos se correspondieron con lo reportado en la Cuenta Pública 2019, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 57 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Sin embargo, se identificó que el 43.2% (329,223.0 miles de pesos) del presupuesto del programa G008 se destinó al concepto 3900 “Otros servicios generales” para el pago de obligaciones o indemnizaciones (pérdidas del erario, gastos por concepto de responsabilidades, resoluciones judiciales y liquidaciones) derivadas de resoluciones emitidas por una autoridad competente y no para realizar actividades para la regulación y supervisión de la coordinación con los centros SCT para llevar a cabo actividades relacionadas con el derecho de vía; en el cumplimiento de obligaciones y en el seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales.

Asimismo, la cantidad reportada como ejercida en la Cuenta Pública 2019 (761,444.4 miles de pesos) es inferior en 234.3 miles de pesos al importe de 761,678.7 consignado en los registros de las Cuentas por Liquidar Certificadas; además, la SCT no documentó las CLC’s y el soporte de que lo registrado en cada una de ellas se amparó con recibos, facturas, reportes y archivos digitales, ni acreditó las adecuaciones presupuestarias del programa G008 que justificaran las causas de las variaciones entre el presupuesto original y el ejercido.

En el periodo 2015-2019, el presupuesto ejercido por la secretaría en el programa presupuestario G008, mostró un decremento promedio anual de 28.3%, al pasar de 2,887,579.8 miles de pesos a 761,444.4 miles de pesos; no obstante, la dependencia no señaló las causas de la disminución en el ejercicio de los recursos financieros durante dicho periodo para la operación del programa presupuestario G008.

Adicionalmente, en el transcurso de la auditoría se emitió el oficio número DGADPP/494/2020 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.

2019-0-09100-07-0324-07-012 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elabore su anteproyecto en el cual se defina la evaluación de los avances logrados en el cumplimiento de los objetivos y metas de la planeación de mediano plazo 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 y que sea elaborado por cada unidad responsable de la secretaría, estimando los costos para alcanzar los resultados cuantitativos y cualitativos previstos en las metas, así como los indicadores necesarios para medir su cumplimiento, en términos de lo señalado en los artículos 24, fracción I, y 25, fracciones III y VI, párrafo segundo, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y 7, fracción VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas y e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0324-07-013 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca mecanismos de control que aseguren que disponga de las Cuentas por Liquidar Certificadas y la evidencia documental que soporte los montos registrados en cada una con recibos, facturas, reportes y archivos digitales, así como con las adecuaciones presupuestarias del programa presupuestario G008 "Derecho de vía" a fin de que el ejercicio de los recursos y las causas de sus variaciones se encuentre debidamente comprobados con los documentos originales, en términos de los artículos 52, párrafo primero, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 66, fracción III, 7, fracción VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, 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 las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0324-07-014 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuente con un sistema de control presupuestario que permita registrar los recursos del programa G008 "Derecho de vía" y su destino para realizar actividades para la regulación y supervisión de la coordinación con los centros SCT para realizar las actividades relacionadas con el derecho de vía en el cumplimiento de obligaciones y en el seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales a fin de contribuir al cumplimiento de los objetivos y metas para los cuales fue aprobado el programa en el Presupuesto de Egresos de la Federación, en términos del artículo 45, párrafo cuarto, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, y 7, fracción VI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

7. Contribución del Pp G008 al cumplimiento de los Objetivo de Desarrollo Sostenible

Para 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como Unidad del Estado coordinadora de los Objetivos de Desarrollo Sostenible no acreditó el avance de las actividades realizadas desde 2015 para asegurar el cumplimiento de los indicadores 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 transitada todo el año, y volumen de transporte de pasajeros y carga, desglosado por medio de transporte y, con ello, contribuir a construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible fomentar la innovación. Tampoco 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.

2019-0-09100-07-0324-07-015 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes incorpore, en sus procesos de planificación de políticas y estrategias del sector carretero, las aspiraciones y metas que permitan contribuir a construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación, comprometido en la Agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, en términos de lo señalado en la Resolución A/RES/70/1. Transformar nuestro mundo: Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible; del artículo 2, fracciones I, VII y VIII, del Decreto por el que se crea el Consejo Nacional de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, y el Manual de Programación y Presupuesto vigente, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

2019-0-09100-07-0324-07-016 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes incluya, en su Programa Anual de Trabajo de los años fiscales subsecuentes, los 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 los indicadores del sector carretero comprometidos en la Agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 a fin de asegurar su cumplimiento, en términos de lo señalado en los artículos 3, párrafo segundo, de la Ley de Planeación; 2, 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 Manual de Programación y Presupuesto vigente, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

8. Sistema de control interno para la operación del Programa Presupuestario G008 “Derecho de vía”.

Para constatar que, en 2019, la entidad fiscalizada contó con un Sistema de Control Interno adecuado para el cumplimiento de los objetivos y metas del programa presupuestario G008 “Derecho de vía” mediante el oficio número 5.1.203.-118 del 16 de julio de 2020 y con las respuestas al Cuestionario de Control Interno, la SCT proporcionó copia de la evidencia documental siguiente:

- Norma primera: Ambiente de Control

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

Norma	Principales hallazgos sobre aspectos detectados
<p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La secretaría estableció en su Programa de Trabajo 2019 la misión, visión, objetivos y metas institucionales; asimismo, la secretaría impartió el curso “Estrategias para la aplicación del Plan Nacional de Desarrollo”, a fin de que el personal conozca los objetivos a los que se encuentra alineada la secretaría. • La dependencia señaló que llevo a cabo los cursos “Los valores dentro de la SCT” e “Inducción a la SCT”, mediante los cuales se dio a conocer al personal la misión, visión, objetivos y metas institucionales; no obstante, la dependencia no acreditó la información que compruebe que en dichos cursos se impartieron esos temas. • La dependencia acreditó que difundió su Código de Conducta entre su personal por medio de diversos correos electrónicos. • La entidad fiscalizada contó con un el “Código de Conducta del personal servidor público de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes”, así como con las cartas compromiso de los servidores públicos pertenecientes a la institución, en la que se comprometen a seguir el código de conducta de la SCT. • La SCT no acreditó que impulsó entre su personal programas de capacitación y administración de riesgos relacionados con la operación del Pp G008. • La dependencia proporcionó la Evaluación de procesos del Pp G008 “Derecho de vía” para el año fiscal 2015; sin embargo, no indicó como efectuó la planeación estratégica institucional como un proceso sistemático con mecanismos de control y seguimiento, que proporcionara periódicamente información relevante y confiable para la toma oportuna de decisiones en relación con la operación del Pp G008. • La SCT no acreditó que actualizó y difundió políticas de operación que orientaran los procesos del Pp G008. • La entidad fiscalizada no acreditó que utilizó Tecnologías de información y Comunicación (TIC’s) para simplificar y hacer más efectivo el control de la información y los procesos relacionados con la operación del Pp G008. • La dependencia no 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 Pp G008. • La dependencia evidenció que, en el Reglamento Interior de la SCT, en los manuales de organización y de procedimientos de la Dirección General de Carreteras y de los Centros de la SCT se estableció la estructura organizacional de la SCT definió la autoridad y responsabilidad, segregó y delegó funciones, delimitó facultades entre el personal, y estableció líneas adecuadas de comunicación e información para la operación del Pp G008. • La secretaría no acreditó que las operaciones relacionadas con el del Pp G008 se realizaron conforme con los manuales de procedimientos actualizados, autorizados y publicados en 2019. • La entidad fiscalizada mediante correos electrónicos alentó a su personal a participar en la encuesta de clima y cultura organizacional; no obstante, no documentó que realizó las encuestas, identificó áreas de oportunidad, determinó acciones, dio seguimiento y evaluó los resultados relacionados con el Pp G008. • La secretaría indicó que el Manual de la Dirección General de Carreteras se encuentra alineado a la operación y responsabilidades de cada uno de los operadores del derecho de vía pero debido a las recientes modificaciones a la normativa y emisión de criterios por parte del Poder Judicial

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

Norma	Principales hallazgos sobre aspectos detectados
	<p>de la Federación se considera oportuno evaluar la estructura de la Subdirección Jurídica y de derecho de vía, por lo que no evidenció los manuales de organización del STC 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La dependencia no acreditó que los manuales de organización y de procedimientos relacionados con la operación del Pp G008 , así como sus modificaciones. • La secretaría señaló que las actividades encaminadas a la liberación del derecho de vía se encuentran alineadas al Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras; sin embargo, no documentó que las funciones y operaciones relacionadas con el programa G008 se realizaron en cumplimiento a los manuales de organización y de procedimientos actualizados y publicados.

FUENTE: elaborado por la ASF, con base en la información proporcionada por la SCT, mediante los oficios número 5.1.203.-118 del 16 de julio de 2020 y las Respuesta al Cuestionario de Control Interno.

Para 2019, en la norma ambiente de control la entidad fiscalizada estableció en su Programa de Trabajo 2019 la misión, visión, objetivos y metas institucionales; difundió su Código de Conducta; contó con un "Código de Conducta del personal servidor público de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes" y realizó actividades para que su personal se comprometiera a cumplirlo, y estableció la estructura organizacional en la que definió la autoridad y responsabilidad, segregó y delegó funciones, delimitó facultades entre el personal, y estableció líneas adecuadas de comunicación e información para la operación del Pp G008; no obstante, no acreditó que el personal de la SCT conoció y emprendió la misión, visión, objetivos y metas institucionales; que impulsó entre su personal programas de capacitación y administración de riesgos relacionados con la operación del programa; como efectuó la planeación estratégica institucional, a fin de contar con información relevante y confiable para la toma oportuna de decisiones; que actualizó y difundió políticas de operación que orientaran los procesos; que utilizó Tecnologías de información y Comunicación (TIC's); 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; que las operaciones relacionadas con el del Pp G008 se realizaron conforme con los manuales de procedimientos actualizados, autorizados y publicados en 2019; que realizó la encuesta de clima y cultura organizacional; que los manuales de organización del STC fueron acordes a su estructura organizacional autorizada y a las atribuciones y responsabilidades establecidas en las leyes, reglamentos, y demás ordenamientos aplicables, y que las funciones y operaciones relacionadas con el programa G008 se realizaron en cumplimiento a los manuales de organización y de procedimientos actualizados y publicados.

• Norma segunda: Administración de Riesgo

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 conforme con las etapas establecidas en el Título Tercero del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones en Materia de Control Interno y se expide el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno. • La secretaría no acreditó el procedimiento formal, implementado y documentado para identificar los riesgos que pudieran impedir el cumplimiento de sus metas y objetivos. • La entidad fiscalizada no evidenció la Matriz de Administración de Riesgos institucional y con un Programa de Trabajo de Administración de Riesgos. • La SCT no documentó los reportes de los Avances Trimestrales del Programa de Trabajo de Administración de Riesgos, y el reporte anual del comportamiento de los riesgos. • La secretaría impartió el curso combate a la corrupción, para el cual se hizo una invitación al personal mediante correo; sin embargo, no acreditó que 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 STC indicó que la Dirección General de Recursos Humanos ni la Dirección General de Carreteras instrumentaron acciones de capacitación sobre la sensibilización de la cultura de administración de riesgos y evaluó el grado de compromiso institucional en esta materia. • La secretaría 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.-118 del 16 de julio 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 realizó la administración de riesgos conforme con las etapas establecidas en el Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones en Materia de Control Interno y se expide el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno; el procedimiento formal, implementado y documentado para identificar los riesgos que pudieran impedir el cumplimiento de sus metas y objetivos; la Matriz de Administración de Riesgos institucional y con un Programa de Trabajo de Administración de Riesgos; los reportes de los Avances Trimestrales del Programa de Trabajo de Administración de Riesgos, y el reporte anual del comportamiento de los riesgos; que identificó y estableció acciones para reducir los riesgos de corrupción, abusos y fraudes potenciales, inherentes a las operaciones que pueden afectar a la institución; que promovió e impulsó la capacitación y sensibilización de la cultura de administración de riesgos y evaluó el grado de compromiso institucional en esta materia, y a la 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 los mecanismos y acciones del COCODI mediante las que 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. • La dependencia señaló que la subdirección jurídica y de derecho de vía llevó a cabo diversas acciones encaminadas a medir los avances en la liberación del derecho de vía en los centros de la SCT, realizando actividades con la finalidad de adquirir, realizar ocupación previa y regularizar el derecho de vía; no obstante, no evidenció los instrumentos y mecanismos para medir los avances y resultados sobre el cumplimiento de los objetivos y metas del programa G008. • La secretaría no estableció instrumentos y mecanismos para Identificar y atender la causa raíz de las observaciones determinadas por diversas instancias de fiscalización, a efecto de abatir su recurrencia. • La SCT indicó que la Dirección General de Carreteras, los pagos para la liberación del derecho de vía, como son la indemnización de bienes distintos a la tierra, terrenos, avalúos, notarios y servicios, se realizan con el programa K048 “Liberación del derecho de vía” y con el programa G008 se paga el gasto corriente, no obstante, la dependencia no acreditó las acciones que implementó para verificar que las actividades relevantes, operaciones y autorizaciones relacionadas con el Pp G008 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 secretaría señaló que las actividades encaminadas a la liberación de derecho de vía se realizan en armonía al programa de trabajo de la SCT, sin acreditar dicho programa ni evidenciar los mecanismos para la operación del Pp G008. • La secretaría no acreditó de qué manera se 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 SCT indicó que estableció controles para la operación del programa G008 para que los servicios brindados cumplieran con estándares de calidad adicionales a los determinados en las leyes de la materia y la normativa aplicable; sin embargo, no evidencio esos mecanismos. • La SCT indicó que estableció controles para la operación del programa G008 para que los servicios brindados cumplieran con estándares de calidad adicionales a los determinados en las leyes de la materia y la normativa aplicable, pero no evidenció que estableció y operó mecanismos efectivos de control para las distintas actividades, entre otras, registro, autorizaciones, verificaciones, conciliaciones, revisiones, resguardo de archivos, bitácoras de control, alertas y bloqueos de sistemas y distribución de funciones. • La dependencia indicó que la Dirección General de Carreteras, los pagos para la liberación del derecho de vía, como son la indemnización de bienes distintos a la tierra, terrenos, avalúos, notarios y servicios, se realizan con el programa K048 “Liberación del derecho de vía” y con el programa G008 se paga el gasto corriente, no obstante, no evidenció que los mecanismos para asegurarse que las operaciones relevantes del Pp G008 estuvieron debidamente registradas y soportadas con documentación clasificada, organizada y resguardada para su consulta. • La entidad fiscalizada no documentó 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. • La dependencia no acreditó que las unidades responsables de la operación del Pp G008 contaron con los controles necesarios en materia de TIC’s para asegurar la integridad, confidencialidad y disponibilidad de información electrónica, así como con un plan de contingencias que dé continuidad a la operación de las TIC’s y de la institución, y con procedimientos de respaldo y recuperación de información. • La secretaría careció de un diagnóstico y un programa de trabajo para llevar a cabo la reglamentación, verificación e inspección de la construcción y modernización de la red de infraestructura carretera.

FUENTE: elaborado por la ASF, con base en la información proporcionada por la SCT, mediante los oficios número 5.1.203.-118 del 16 de julio 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; a los instrumentos y mecanismos para medir los avances y resultados sobre el cumplimiento de los objetivos y metas del programa G008; a los instrumentos y mecanismos para Identificar y atender la causa raíz de las observaciones determinadas por diversas instancias de fiscalización; a las acciones que implementó para verificar que las actividades relevantes, operaciones y autorizaciones del programa, y que se cancelaran los accesos de información al personal que causó baja en la institución; los mecanismos para la operación del Pp G008; a la manera en que se 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; a los controles para la operación del programa para que los servicios brindados cumplieran con estándares de calidad; a los mecanismos de control para las distintas actividades, entre otras, registro, autorizaciones, verificaciones, conciliaciones, revisiones, resguardo de archivos, bitácoras de control, alertas y bloqueos de sistemas y distribución de funciones; a los mecanismos para asegurarse que las operaciones relevantes estuvieron debidamente registradas y soportadas con documentación; 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; a los controles necesarios en materia de TIC's para asegurar la integridad, confidencialidad y disponibilidad de información electrónica, así como con un plan de contingencias que dé continuidad a la operación de las TIC's y de la institución, y con procedimientos de respaldo y recuperación de información, y a contar con un diagnóstico y un programa de trabajo para llevar a cabo la reglamentación, verificación e inspección de la construcción y modernización de la red de infraestructura carretera.

- 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 existen 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, con-</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 Pp G008. • La dependencia no evidenció que su sistema de información 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. • La secretaría indicó que la Dirección General de Carreteras, los pagos para la liberación del derecho de vía, como son la indemnización de bienes distintos a la tierra, terrenos, avalúos, notarios y servicios, se realizan con el programa K048 "Liberación del derecho de vía" y con el programa G008 se paga el gasto corriente; sin embargo, no acreditó que contó con un sistema de información que le proporcionó información contable y programático-presupuestal oportuna, suficiente y confiable, relacionada con la operación del Pp G008. • 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 Pp G008.

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

Norma	Principales hallazgos sobre aspectos detectados
fiable, oportuna y suficiente, con acceso ágil y sencillo; que permita la adecuada toma de decisiones, transparencia y rendición de cuentas de la gestión pública.	<ul style="list-style-type: none"> La dependencia señaló que la subdirección jurídica y de derecho de vía llevó a cabo diversas acciones encaminadas a medir los avances en la liberación del derecho de vía en los centros de la SCT, realizando actividades con la finalidad de adquirir, realizar ocupación previa y regularizar el derecho de vía; no obstante, no acreditó cómo se aseguró que la información relacionada con la operación del Pp. G008 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.-118 del 16 de julio 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 G008; 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, y a asegurarse que la información relacionada con la operación del Pp G008 proporcionada por las unidades responsables fuera oportuna, confiable, suficiente y pertinente.

- 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 acreditó como se aseguró de que las operaciones y actividades de control se ejecutaran con supervisión permanente y mejora continua para mantener y elevar la eficiencia y la eficacia. La dependencia no evidenció que el Sistema de Control interno Institucional fue verificado y evaluado periódicamente por los servidores públicos responsables de cada nivel de Control Interno y por los diversos órganos de fiscalización y evaluación. La SCT no documentó que atendió con diligencia la causa raíz de las debilidades de control interno identificadas, a efecto de evitar su recurrencia, y se dio atención y seguimiento en el Programa de Trabajo de Control Interno. La secretaría indicó que la Dirección General de Carreteras, los pagos para la liberación del derecho de vía, como son la indemnización de bienes distintos a la tierra, terrenos, avalúos, notarios y servicios, se realizan con el programa K048 “Liberación del derecho de vía” y con el programa G008 se paga el gasto corriente: sin embargo, no acreditó que supervisó y mejoró las operaciones y actividades de control relacionadas con la operación del Pp G008.

FUENTE: elaborado por la ASF, con base en la información proporcionada por la SCT, mediante los oficios número 5.1.203.-118 del 16 de julio de 2020 y las Respuesta al Cuestionario de Control Interno

La dependencia no acreditó los elementos de la norma de supervisión y mejora continua relativos a que se aseguró de que las operaciones y actividades de control se ejecutaran con supervisión permanente y mejora continua para mantener y elevar la eficiencia y la eficacia; a que el Sistema de Control interno Institucional fue verificado y evaluado periódicamente; a que atendió la causa raíz de las debilidades de control interno identificadas, a efecto de evitar su recurrencia, y se dio atención y seguimiento en el Programa de Trabajo de Control Interno, y a que supervisó y mejoró las operaciones y actividades de control relacionadas con la operación del Pp G008.

Por lo anterior, se concluye que, en 2019, el sistema de control interno aplicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al programa presupuestario G008 “Derecho de vía” 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, situación que impidió proponer medidas correctivas para garantizar el cumplimiento de los objetivos y metas del programa.

En la norma ambiente de control la secretaría no acreditó que su personal conoció y emprendió la misión, visión, objetivos y metas institucionales; que impulsó programas de capacitación y administración de riesgos relacionados con la operación del programa; que efectuó la planeación estratégica institucional; que actualizó y difundió políticas de operación que orientaran los procesos; que utilizó Tecnologías de información y Comunicación (TIC’s); que contó con un sistema de información integral y preferentemente automatizado; que las operaciones relacionadas con el del Pp G008 se realizaron conforme con los manuales de procedimientos actualizados y autorizados; que realizó la encuesta de clima y cultura organizacional, y que sus manuales de organización fueron acordes a su estructura organizacional autorizada y a las atribuciones y responsabilidades establecidas en las leyes y reglamentos.

En la norma administración de riesgos no evidenció que realizó la administración de riesgos conforme con las etapas establecidas en el Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones en Materia de Control Interno; el procedimiento formal, implementado y documentado para identificar los riesgos que pudieran impedir el cumplimiento de sus metas y objetivos; la Matriz de Administración de Riesgos institucional y con un Programa de Trabajo de Administración de Riesgos; los reportes de los Avances Trimestrales del Programa de Trabajo de Administración de Riesgos, y el reporte anual del comportamiento de los riesgos; las acciones para reducir los riesgos de corrupción, abusos y fraudes potenciales; la capacitación y sensibilización de la cultura de administración de riesgos.

En las actividades de control no documentó los mecanismos y acciones del COCODI mediante los que analizó, evaluó y dio seguimiento a los objetivos y metas; los instrumentos y mecanismos para medir los avances y resultados sobre el cumplimiento de los objetivos y metas del programa G008; los instrumentos y mecanismos para Identificar y atender la causa raíz de las observaciones determinadas por diversas instancias de fiscalización; las acciones para verificar las actividades relevantes, operaciones y autorizaciones del programa, y que se cancelaran los accesos de información al personal que causó baja en la institución; los

mecanismos para la operación del Pp G008; la manera en que se aseguró que las operaciones de recursos humanos, materiales, financieros y tecnológicos, se encontrarán registradas y soportadas; los controles para la operación del programa; los mecanismos de control para las distintas actividades, entre otras, registro, autorizaciones, verificaciones, conciliaciones, revisiones, resguardo de archivos, bitácoras de control, alertas y bloqueos de sistemas y distribución de funciones; los mecanismos para asegurarse que las operaciones relevantes estuvieron debidamente registradas y soportadas con documentación; los medios para asegurar y salvaguardar los bienes que podían ser vulnerables al riesgo de pérdida, y los controles necesarios en materia de TIC's.

En la información y comunicación, la entidad fiscalizada no acreditó que 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; la utilización de un sistema de información que le permita conocer si se cumplieron los objetivos y metas institucionales y los relacionados con el programa G008; que su sistema de información proporcionó información contable y programático-presupuestal oportuna, suficiente y confiable; la información periódica relevante de los avances en la atención de los acuerdos y compromisos de las reuniones de la dependencia o COCODI, y la información relacionada con la operación del Pp G008 proporcionada por las unidades responsables.

En la supervisión y mejora continua la dependencia no documentó que las operaciones y actividades de control se ejecutaran con supervisión permanente y mejora continua; que el Sistema de Control interno Institucional fue verificado y evaluado periódicamente; que atendió la causa raíz de las debilidades de control interno identificadas y que dio atención y seguimiento en el Programa de Trabajo de Control Interno, y a que supervisó y mejoró las operaciones y actividades de control.

2019-0-09100-07-0324-07-017 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes implemente, en los ejercicios fiscales subsecuentes, 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 G008 "Derecho de vía", en términos del Título Primero, Capítulo II, numeral 3, párrafo primero, y del 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 las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

9. *Rendición de Cuentas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en relación con el Pp G008*

La SCT reportó en la Cuenta Pública 2019, que el programa presupuestario G008 "Derecho de vía" le fue aprobado un presupuesto de 431,664.2 miles de pesos y modificado a 761,444.4

miles de pesos, superior en 76.4%, sin que en el documento se señalaran las causas correspondientes, tampoco incluyó la información que permita evaluar y dar seguimiento al objetivo de contribuir al desarrollo económico incluyente mediante la regulación y supervisión que asegure la liberación del derecho de vía para construir y modernizar la red de infraestructura carretera, a fin de incrementar la conectividad vial en el país, ni de la atención del problema público para el cual fue autorizado el programa presupuestario G008.

Con el análisis de los indicadores aprobados en el PEF 2019, se constató que la SCT no incluyó la información sobre el cumplimiento del objetivo de propósito de “La Red de Infraestructura Carretera del país se construye y moderniza para incrementar la conectividad vial” del programa presupuestario G008, ni aquella que permita evaluar y dar seguimiento a la atención de la problemática identificada, referente a la falta de regulación y supervisión en la coordinación, el cumplimiento de obligaciones y el seguimiento a la liberación del derecho de vía en carreteras, a fin de contribuir al desarrollo social y económico del país, lo cual requiere transparentarse para una mejor rendición de cuentas respecto de la administración de los recursos públicos federales, así como del cumplimiento de los objetivos y prioridades de la planeación del desarrollo.

Por lo anterior, se concluye que, para 2019, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes reportó en la Cuenta Pública que el programa presupuestario G008 “Derecho de vía” le fue aprobado un presupuesto de 431,664.2 miles de pesos y modificado a 761,444.4 miles de pesos, superior en 76.4%, sin que en el documento se señalaran las causas correspondientes, tampoco incluyó la información sobre el cumplimiento del objetivo de propósito de “La Red de Infraestructura Carretera del país se construye y moderniza para incrementar la conectividad vial” del programa presupuestario G008, ni aquella que permita evaluar y dar seguimiento a la atención de la problemática identificada, referente a la falta de regulación y supervisión en la coordinación, el cumplimiento de obligaciones y el seguimiento a la liberación del derecho de vía en carreteras, a fin de contribuir al desarrollo social y económico del país, lo cual requiere transparentarse para una mejor rendición de cuentas respecto de la administración de recursos públicos federales, así como del cumplimiento de los objetivos y prioridades de la planeación del desarrollo.

2019-0-09100-07-0324-07-018 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los ejercicios fiscales subsecuentes, incorpore en la Cuenta Pública y en los documentos de rendición de cuentas la información que permita evaluar y dar seguimiento al objetivo del programa presupuestario G008 "Derecho de vía", así como de la atención del problema público que dio origen a ese programa presupuestario y de su contribución en el cumplimiento de la política pública orientada a la modernización de la red carretera con el objeto de mejorar las condiciones de vida y de trabaja de los mexicanos, reduciendo las brechas regionales y de desigualdad, así como el fomento a la industria de la construcción y la modernización de la red carretera comprometida en el Presupuesto de Egresos de la Federación que permita la contribución al desarrollo social y económico del país, 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 en el 54 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas para corregir la deficiencia detectada.

Consecuencias Sociales

En 2019, la SCT presentó deficiencias en los procesos de regulación, supervisión y coordinación con los centros SCT para gestionar la obtención del derecho de vía, y el seguimiento a los programas de construcción y modernización de la red federal carretera, lo cual impidió precisar el beneficio de la población y el cumplimiento de objetivos y metas anuales, y la contribución a la atención del problema público que ha provocado rezagos en la construcción y modernización de la red federal carretera del país, por lo que la dependencia fiscalizada desconoció la mejora del bienestar y la calidad de vida de los mexicanos.

Buen Gobierno

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

Resumen de Resultados, Observaciones y Acciones

Se determinaron 9 resultados, de los cuales, 9 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 Secretaría de Comunicaciones y Transportes de cuya veracidad es responsable; fue planeada y desarrollada con el objetivo de fiscalizar los resultados de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la reglamentación, supervisión y seguimiento de la construcción y modernización de la red federal carretera a fin de contribuir 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.

El Gobierno Federal señaló que una de las problemáticas que presentó el sector carretero se refiere a la necesidad de contar con una red federal de carreteras que facilite el flujo de productos, servicios y el tránsito de personas de una manera ágil, eficiente y a un bajo costo. Al respecto, la dependencia no dispone de estudios ni diagnósticos actualizados para definir el problema público que se pretende resolver con el programa presupuestario G008, por lo que la ASF analizó la Exposición de Motivos de la Iniciativa del Proyecto de la Ley de Caminos,

Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF) y determinó que la problemática que la dependencia debe atender esta referida a “Las deficiencias en el marco legal y regulatorio, así como la limitada capacidad de supervisión y seguimiento de la SCT han provocado rezagos en la construcción y modernización de la red federal carretera del país”.

Para atender esa problemática, de acuerdo con la Cuenta Pública 2019, se ejercieron 761,444.4 miles de pesos, monto superior en 76.4% (329,780.2 miles de pesos) respecto de los 431,664.2 miles de pesos aprobados en el PEF, orientados a la operación del programa presupuestario G008 “Derecho de Vía” que tiene como objeto regular y supervisar la coordinación con los centros SCT para el cumplimiento de obligaciones, así como supervisar y dar seguimiento a la liberación del derecho de vía en carreteras, para mejorar la construcción y modernización de la red federal de carreteras para incidir en las actividades económicas, a fin de contribuir al desarrollo social y económico del país. Cabe señalar que la SCT no proporcionó la evidencia documental que explique y justifique el pago de 329,780.2 miles de pesos en el gasto ejercido.

Los resultados de la auditoría mostraron que la SCT, en 2019, en materia de planeación, no dispuso de un diagnóstico actualizado que le permitiera identificar la problemática a atender y las causas que justificaron la creación del programa; además, para ese año, el programa presupuestario G008 “Derecho de vía” compartió la Matriz de Indicadores para Resultados con el programa presupuestario K003 “Proyectos de construcción de carreteras”, por lo que no se cumple con lo señalado en los Lineamientos Generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública ni con la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados vigentes en 2019 que mencionan que las dependencias y entidades deberán elaborar una matriz de indicadores por cada programa federal. Tampoco dispuso de un Programa Anual de Trabajo en el que se definieran los objetivos, metas, estrategias, prioridades, asignación de recursos, responsabilidades, tiempos de ejecución y mecanismos de evaluación de los resultados por lo que no evidenció que se planearan las actividades de la Dirección General de Carreteras para coordinarse con los centros SCT para el cumplimiento de sus obligaciones y acreditar que realizó el seguimiento a las gestiones del derecho de vía en carreteras y medir la contribución al desarrollo social y económico del país, lo que significó que su operación fuera inercial y no hacia una gestión por resultados.

En materia de regulación, se verificó que la SCT no acreditó con evidencia documental que realizó actividades que regulen la coordinación con los centros SCT para realizar los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía, ya que, mediante el programa presupuestario G008, únicamente se ejercieron recursos para el pago de gastos de operación relativos a la liberación del derecho de vía, por lo que la dependencia no acreditó que los recursos ejercidos se destinaron a la regulación, supervisión y seguimiento.

Respecto de la supervisión, se constató que la SCT no acreditó que vigiló que los centros SCT ejecutaron las obras conforme con las características, normas, especificaciones, proyectos, costos y programas aprobados ni las acciones de coordinación entre la Dirección General de Carreteras con la Dirección General de Desarrollo Carretero para el seguimiento y supervisión de los programas de construcción en los caminos concesionados, ya que la dependencia

únicamente entregó formatos en los que enuncia la carretera, obra, tramo actividad programada y realizada de 11 centros SCT sin presentar la documentación soporte que demuestre las características, normas, especificaciones, proyectos, costos y programas aprobados con el fin de que se cumplan los objetivos y metas fijados que los programas de construcción en los caminos concesionados en 2019.

En términos del seguimiento, la dependencia no acreditó que los recursos ejercidos por medio del programa presupuestario se destinaron a las actividades de seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales para informar a las autoridades correspondientes sobre el avance en la ejecución de las obras, debido a que la Dirección General de Carreteras, en 2019, no contrató servicios para el seguimiento de los avances físicos y financieros de los trabajos de liberación de derecho de vía.

Respecto del ejercicio de los 761,444.4 miles de pesos para la operación del programa presupuestario G008 "Derecho de vía", la Auditoría Superior de la Federación solicitó la intervención del Órgano Interno de Control en la SCT para investigar y obtener la evidencia que compruebe el incremento de 329,780.2 miles de pesos, 76.4% más que los 431,664.2 miles de pesos aprobados en el PEF, debido a que no presentó la evidencia justificativa y comprobatoria de los recursos reportados como erogados en la Cuenta Pública 2019. Además, con la revisión de las Cuentas por Liquidar Certificadas se observó un presupuesto ejercido de 761,678.7 miles de pesos, el cual difiere por un monto superior en 234.3 miles de pesos respecto del registrado en el documento de rendición de cuentas; asimismo, se identificó que el 43.2% (329,223.0 miles de pesos) del presupuesto del programa G008 se destinó al concepto 3900 "Otros servicios generales" para el pago de obligaciones o indemnizaciones relativas a pérdidas del erario, gastos por concepto de responsabilidades, resoluciones judiciales y liquidaciones, derivadas de resoluciones emitidas por una autoridad competente y no para realizar actividades relativas a la regulación, supervisión y seguimiento relacionadas con el derecho de vía; asimismo, los recursos ejercidos al Programa Presupuestario G008 se destinaron para cubrir el gasto de operación para la liberación del derecho de vía y no para actividades de regulación, supervisión y seguimiento, por lo que no fue posible comprobar el ejercicio de los recursos del programa presupuestario G008.

En opinión de la ASF, en 2019, la SCT operó el programa presupuestario G008 "Derecho de vía" de manera deficiente y sin una gestión por resultados, ya que evidenció fallas graves en la planeación al no disponer de un diagnóstico actualizado para definir con precisión el problema público, compartió MIR con otro programa presupuestario y no contó con un programa anual de trabajo en el que se definieran los objetivos, metas, estrategias, prioridades, asignación de recursos, responsabilidades, tiempos de ejecución y mecanismos de evaluación de los resultados vinculados con el programa sectorial; no realizó la coordinación con los centros SCT para gestionar la obtención del derecho de vía; mostró deficiencias en la supervisión y seguimiento de los programas de construcción y modernización de la red federal de carreteras; lo que ha provocado rezagos en la construcción y modernización de la red y limitó conocer en qué medida la dependencia con los 761,444.4 miles de pesos contribuyó al desarrollo social y económico del país.

Con la atención de las recomendaciones al desempeño derivadas de la fiscalización se contribuirá a que cuente con un diagnóstico actualizado para identificar la problemática que pretende resolver y realizar la planeación anual de sus actividades prioritarias de regulación, supervisión y seguimiento vinculadas con la planeación de mediano plazo; defina metas e indicadores referidos a esas actividades sustantivas para contar con el derecho de vía legalmente adquirido que permita realizar la construcción y modernización de la red federal carretera del país; elabore un programa anual de trabajo vinculado con su programa sectorial en el que se especifiquen objetivos relacionadas con la regulación y supervisión en la coordinación con los centros SCT para ejecutar las actividades relacionadas con el derecho de vía; vigile el cumplimiento de obligaciones y dé seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales con documentos actualizados que regulen los procedimientos del derecho de vía; establezca mecanismos de coordinación con los 31 centros SCT para verificar, supervisar y dar seguimiento al cumplimiento de las gestiones relacionadas con el derecho de vía para la construcción y modernización de la red federal carretera, rediseñe una MIR, sin compartirla con otros programas, en la que se incluya indicadores suficientes y adecuados para valorar el cumplimiento de las atribuciones de la SCT para el programa presupuestario G008 y que el presupuesto sea erogado en dicho programa presupuestario.

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, en el transcurso de la auditoría y en atención a la reunión de presentación de resultados finales y observaciones preliminares, mediante el oficio núm. 3.1.0.1.3.-310/2020 del 17 de septiembre de 2020, proporcionó la información siguiente:

Resultado 1. Cumplimiento de los requisitos de la Matriz de Indicadores para Resultados del Pp G008.

Acción: 2019-0-09100-07-0324-07-001

Remitió copia del documento denominado Diagnóstico del Programa Presupuestario G008 “Derecho de Vía” elaborado en agosto de 2020, el cual no se encuentra autorizado por servidor público facultado, en el que se incluyen los antecedentes del Pp G008, la identificación, definición y descripción del problema o necesidad, los objetivos, la cobertura de atención, el diseño del programa con cambios sustanciales, por lo que se mantiene lo observado.

Acción: 2019-0-09100-07-0324-07-002

Proporcionó copia de propuesta de la Matriz de Indicadores para Resultados exclusiva para el Pp G008; sin embargo, se constató que en dicha MIR no se incluyeron los objetivos, metas e indicadores que le permitan medir su contribución en la regulación y supervisión de la coordinación con los centros SCT para realizar las gestiones relacionadas con el derecho de vía; el cumplimiento de obligaciones y en el seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales que opera el programa, sólo se incluyeron indicadores referentes a la longitud construida y de carreteras libres de peaje y de peaje; porcentaje de superficie liberada; porcentaje de integración de expedientes para la LDV y el porcentaje de solicitudes de sentencias atendidas en el periodo, por lo que se mantiene lo observado.

Resultado 2. Regulación en la coordinación con los centros SCT para gestionar que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se realicen con base en las disposiciones aplicables concesionadas.

Acción: 2019-0-09100-07-0324-07-004

Proporcionó copia de los oficios núms. 3.1.0.1.3.-299/2020, 3.1.0.1.3.-302/2020, y 3.1.0.1.3.-305/2020, mediante los cuáles instruyó a la Coordinación de Programación y Evaluación y a la Subdirección Jurídica y de Derecho de Vía, para que en el ámbito de sus atribuciones implementen mecanismos de control para disponer de la evidencia documental que acredite que la Subdirección Jurídica y de Derecho de Vía vigiló la liberación del derecho de vía en carreteras mediante el seguimiento de los avances físico y financiero de los trabajos de liberación de derecho de vía; sin embargo, no proporcionó la evidencia documental que acredite las actividades de coordinación con los Centros SCT y con los Residentes Generales de Carreteras Federales para gestionar los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía de acuerdo con las disposiciones aplicables, por lo que se mantiene lo observado.

Resultado 4. Seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales.

Acción: 2019-0-09100-07-0324-07-007

Proporcionó copia de los oficios núm. 3.1.0.1.3.-299/2020, 3.1.0.1.3.-302/2020, y 3.1.0.1.3.-305/2020 del 14 de septiembre de 2020, con objeto de instruir a la Coordinación de Programación y Evaluación y a la Subdirección Jurídica y de Derecho de Vía, para que en el ámbito de sus atribuciones implementen mecanismos de control para disponer de la evidencia documental que acredite que la Subdirección Jurídica y de Derecho de Vía vigiló la liberación del derecho de vía en carreteras mediante el seguimiento de los avances físico y financiero de los trabajos de liberación de derecho de vía, sin que acreditara las actividades de seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales para informar a las autoridades correspondientes sobre el avance en la ejecución de las obras conforme con el calendario y presupuesto autorizados, a fin de llevar un control en la liberación del derecho de vía que le permita la programación de licitaciones de obra, por lo que se mantiene lo observado.

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Constatar que, en 2019, la SCT cumplió con las directrices generales para avanzar al Sistema de Evaluación de Desempeño.
2. Verificar que, en 2019, la SCT por medio de la Dirección General de Carreteras se coordinó con los centros SCT y las autoridades competentes de las entidades federativas para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables.
3. Constatar que, en 2019, la SCT realizó el seguimiento y supervisión para que los centros SCT ejecutaran las obras conforme con las características, normas, especificaciones, proyectos, costos y programas aprobados, con el fin de que se cumplan los objetivos y metas fijados, así como coordinar las acciones conjuntamente con la Dirección General de Desarrollo Carretero para el seguimiento y supervisión de los programas de construcción en los caminos.
4. Verificar que, en 2019, la SCT, mediante el Pp G008 dio seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales, e informar a las autoridades correspondientes sobre el avance en la ejecución de las obras de acuerdo con el calendario y presupuesto autorizados.
5. Verificar que, en 2019, la SCT cumplió con la regulación y supervisión en la coordinación entre sus direcciones generales y los centros SCT, realizó la supervisión y seguimiento al

del derecho de vía en carreteras, a fin de contribuir al desarrollo social y económico del país.

6. Comprobar que, en 2019, la SCT se ajustó al presupuesto aprobado al programa presupuestario G008 "Derecho de vía".
7. 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.
8. Comprobar que, en 2019, la SCT dispuso de un sistema de control para el cumplimiento de objetivos y metas del programa presupuestario G008.
9. 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 G008.

Áreas Revisadas

Las direcciones generales de Carreteras, de Servicios Técnicos y de Desarrollo Carretero, así como los Centros 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. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículos 4, párrafo segundo; 24, fracción I y 25, fracciones III y VI, párrafo segundo; 27, párrafo quinto; 45, párrafo cuarto; 52, párrafo primero, y 111, párrafo tercero.
2. Ley General de Contabilidad Gubernamental: artículo 54.
3. Ley de Planeación: artículo 3, párrafo segundo.
4. Ley General de Responsabilidades Administrativas: artículo 7, fracción VI.
5. Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno: Título Primero, Capítulo II, numeral 3, párrafo primero, y Título Segundo, Capítulo I, numeral 9.
6. Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: artículos 66, fracción III y 73, fracción I.
7. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Resolución A/RES/70/1. Transformar nuestro mundo: Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible;

Decreto por el que se crea el Consejo Nacional de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, artículo 2, fracciones I, VII y VIII; Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, artículos 17, fracciones VI, IX y X, 46 y 47, fracción V; Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras, numerales 7.4.3. y 7.4.3.1; Lineamientos Generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública, numeral noveno; Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, numerales IV.2, último párrafo y IV.2.2, y el Manual de Programación y Presupuesto vigente.

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.