

Secretaría de Comunicaciones y Transportes**Concesiones de Autopistas de Altas Especificaciones, Morelia-Salamanca; Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y de los Libramientos de Morelia y Uruapan, en los Estados de Michoacán y Guanajuato**

Auditoría de Inversiones Físicas: 14-0-09100-04-0365

DE-058

Criterios de Selección

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios cuantitativos y cualitativos establecidos en la normativa institucional de la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2014, considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF 2011-2017.

Objetivo

Fiscalizar y verificar la calidad en la ejecución de los trabajos y la conservación de las autopistas concesionadas; que las cuotas de peaje se hayan actualizado en apego a los lineamientos y normas vigentes aplicables y que su funcionamiento y puesta en operación se realizó de acuerdo con lo previsto.

Alcance

	EGRESOS
	Miles de Pesos
Universo Seleccionado	1,516,480.3
Muestra Auditada	1,516,480.3
Representatividad de la Muestra	100.0%

* El universo seleccionado corresponde al monto ejercido en la construcción y conservación de las obras de las concesiones en 2014.

Del presupuesto de servicios de mantenimiento rutinario, mayor y de operación de la concesión de las autopistas de altas especificaciones Morelia-Salamanca y Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, así como de los libramientos de Morelia y Uruapan, en los estados de Michoacán y Guanajuato, se revisó un monto de 1,493,307.8 miles de pesos por construcción, conservación y mantenimiento de la autopista de altas especificaciones Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y de los Libramientos de Morelia y Uruapan y 23,172.5 miles de pesos por conservación y mantenimiento de la autopista Morelia-Salamanca, para un total de 1,516,480.3 miles de pesos que representó el 100.0 % del monto erogado en el año de estudio, por ser representativo y susceptible de medir, cuantificar y verificar tanto en planos como en campo.

La necesidad de incrementar y mejorar la infraestructura y determinados servicios que se prestan a la ciudadanía lleva a la Administración Pública Federal a utilizar métodos concesionales como un instrumento de colaboración de largo plazo con el sector privado, en virtud de que con la inversión privada se consigue abatir los problemas presupuestarios y de que con las inversiones en infraestructura de vías de comunicación se promueve su permanente conservación. Para efectos de la presente auditoría se seleccionaron las

concesiones que el Gobierno Federal otorgó a un particular para construir, operar, explotar, conservar y mantener tramos carreteros y puentes.

Antecedentes

El 14 de julio de 2005 el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorgó en favor de la sociedad mexicana denominada “Concesionaria Autopista Morelia Salamanca, S.A. de C.V., una concesión para construir operar, explotar, conservar y mantener la vía concesionada en el tramo de 51.2 km de longitud (Tramo Carretero I), con origen en el km 58+300 y terminación en el entronque Cerro Gordo en el km 109+494; y operar, explotar, conservar y mantener la vía concesionada en el tramo de 31.8 km de longitud (Tramo Carretero II), con origen en el km 26+500 y terminación en el km 58+300; por 30 años de la autopista Morelia-Salamanca; tramos que la concesionaria deberá, operar, explotar, conservar y mantener, incluyendo el derecho de vía y sus servicios auxiliares y el conjunto de todas las actividades que la concesionaria estará obligada a realizar en los términos establecidos en el título de concesión.

El 5 de agosto de 2005 la concesionaria presentó su solicitud para que se le autorizara el inicio de las obras de construcción de la autopista Morelia-Salamanca, la que se autorizó el 12 de agosto de 2005 y se dio inicio a los trabajos de construcción el 13 de agosto del mismo año.

Por otra parte, el 16 de diciembre de 2011 el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, otorgó en favor de la sociedad mexicana denominada “Concesionaria de Autopistas de Michoacán, S.A. de C.V.”, una concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener el Libramiento de Morelia de 64.1 km de longitud y el Libramiento de Uruapan de 25.2 km de longitud, así como construir, operar, explotar, conservar y mantener la autopista de altas especificaciones Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas de 272.0 km de longitud y las obras de modernización asociadas a la autopista; la concesión incluye el derecho de vía, sus servicios auxiliares y su explotación por 30 años.

El 31 de octubre de 2012 la concesionaria presentó su solicitud para que se le autorizara el inicio de las obras de modernización de la autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, la que se autorizó el 10 de enero de 2013 y se dio inicio a los trabajos el 13 de enero del mismo año.

La SCT incluyó las concesiones en los programas del “Esquema de Concesionamiento de Autopistas de Cuota y Aprovechamiento de Activos”, mediante los cuales los concesionarios son responsables de construir, operar, explotar, conservar y mantener ambos activos; las obras tuvieron un costo total de 23,172.45 miles de pesos para la concesión Morelia-Salamanca, y para el paquete Michoacán, de 1,493,307.81 miles de pesos.

A continuación se describe el tipo de concesión o modificación y el plazo de la concesión revisada.

AUTOPISTAS CONCESIONADAS DE ALTAS ESPECIFICACIONES MORELIA-SALAMANCA Y PÁTZCUARO-URUAPAN-
LÁZARO CÁRDENAS, ASÍ COMO DE LOS LIBRAMIENTOS DE MORELIA Y URUAPAN, EN LOS ESTADOS DE
MICHOCÁN Y GUANAJUATO,
CON EJERCICIO EN 2014
(Miles de pesos y días naturales)

Concesión o modificación	Fecha de celebración	Monto	Periodo de concesión
Título de concesión	14/07/2005	23,172.45*	30 años
Autopista Morelia-Salamanca			14/07/2005 14/07/2035 10,958 d.n
Título de concesión	30/03/2012	1,493,307.81*	30 años
Autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y de los libramientos de Morelia y Uruapan			12/03/2012-12/03/2042 10,958 d.n

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Desarrollo Carretero, títulos de concesión y sus anexos, programas de operación y mantenimiento de las autopistas, proporcionados por la entidad fiscalizada.

d.n. Días naturales.

* Costo de las obras de construcción y conservación en 2014.

Resultados

1. En la visita de inspección previa realizada al sitio de los trabajos de la autopista de altas especificaciones Morelia-Salamanca el 29 y 30 de abril de 2015 y en la revisión de la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada se detectó que la concesionaria no está prestando servicios conexos, como son torres de auxilio (SOS), servicio de grúa (arrastre), taller mecánico, vulcanizadora y refaccionaria, servicio médico y de ambulancias, zonas de estacionamiento, zonas de depósitos de basura y agua, miradores y zonas de descanso, paraderos de autobuses; servicios que deben ser proporcionados de manera obligatoria por la concesionaria.

Mediante los oficios núms. 3.4.105.264 del 13 de agosto de 2015 y 3.4.105.312 del 10 de septiembre de 2015, el Director General Adjunto de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, proporcionó con el primero a la ASF copia del oficio núm. 3.4.3.-1057 del 10 de agosto de 2015, con el cual el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT, informó que debido al vandalismo que existe en la región los teléfonos de emergencia (Torres SOS) en la autopista, se sustituyeron por un número de auxilio gratuito (01800 838 7636) el que se da a conocer al usuario en señales informativas ubicadas a lo largo de la vía, en las plazas de cobro y en los boletos de pago de peaje y en la caseta "La Cinta" se recibe el reporte y se informa vía radio a un vehículo de auxilio vial para que acuda a atender al usuario, asimismo la vía concesionada cuenta con tres vehículos y personal de auxilio vial los que hacen recorridos a lo largo de la misma las 24 horas y los 365 días del año, el servicio de grúa se proporciona por un tercero, el que se localiza en el entronque Yuriria-Salvatierra en el km 60 de la autopista, más otros tres servicios de grúas localizados en la ciudad de Morelia, los que dan servicio entre los km 26+500 al km 45+770, ya que son las únicas que

cuentan con los permisos de la SCT; respecto a los servicios del taller mecánico, vulcanizadora y refaccionaria, se realizó un convenio de colaboración con un taller mecánico, con vigencia del 1 de junio de 2012 al 31 de mayo de 2017, y se localiza cerca de la autopista para prestar los servicios mecánicos, vulcanizadora y refaccionaria, y el servicio en ambos casos se otorga vía teléfono de emergencia, por otra parte, no es viable la instalación de una refaccionaria adyacente al derecho de vía de la autopista, ya que se presentan en promedio 10 servicios mecánicos al día; el servicio médico y ambulancias, se otorgan los 365 días del año, mediante las instituciones públicas de los municipios más cercanos a los tramos de la autopista, y con Protección Civil, Cruz Roja y Secretaría de Salud (SSA), y para la temporada de mayor afluencia vehicular como semana santa y decembrina, durante esta temporada la autopista cuenta con un servicio de ambulancia y paramédico que operan las 24 horas; respecto a las zonas de estacionamiento; los depósitos de basura y agua, y los servicios de sanitarios se encuentran en las tiendas de conveniencia en ambos sentidos ubicados en los km 46+200 y km 102+800; no se presta el servicio de Mirador debido a que no se cuentan con las características adecuadas en el derecho de vía, para proporcionar buenas condiciones de seguridad vial a los usuarios que deseen detenerse y resguardarse en una bahía de protección; en la autopista hay un importante flujo de camiones de carga de doble remolque, por lo que existe un alto riesgo de accidentes de tránsito por las maniobras de acceso y de salida de vehículos, sin mencionar la inseguridad social que existe en la zona, los paraderos de autobuses en la autopista no existen, debido a que la autopista no pasa cerca de poblaciones que cuenten con rutas de transporte público de pasajeros suburbano o foráneo; y con el segundo oficio remitió copia del oficio núm. 3.4.3.-1198 del 4 de septiembre de 2015 con el cual el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT, envió el oficio núm. 3.4.3.-1124 del 24 de agosto de 2015 con el que se instruyó a la concesionaria que presente un programa de trabajo para la instalación de los dispositivos de auxilio vial Torres SOS, el cual debe incluir como primera actividad el proyecto ejecutivo de dichos dispositivos para su revisión y en su caso su aceptación por la Dirección General Adjunta, además de establecer que el programa de instalación debe concluir a más tardar en enero de 2016; además adjuntó copia de los convenios de colaboración con el taller mecánico, los cuales se firmaron el 9 de diciembre de 2006 y el 24 de enero de 2008, con lo que acreditó que sí se han proporcionado los servicios; en lo que se refiere a los paraderos de autobuses se reitera que no son necesarias estas áreas de ascenso y descenso de pasajeros ya que por la autopista Morelia-Salamanca sólo circulan autobuses foráneos de primera clase y de lujo los cuales sólo dan el servicio de transporte directo entre poblaciones urbanas, y el ascenso y descenso de pasajeros que transportan sólo se lleva a cabo en terminales ubicadas en los centros urbanos de cada ruta específica, al respecto la Dirección General Adjunta informa que no es necesario por el momento realizar modificación alguna al título de concesión para cancelar la obligación de la concesionaria de dar el servicio de paraderos de autobuses en la vía ya que a futuro, dentro del plazo de la concesión, pudieran cambiar las condiciones de la autopista Morelia-Salamanca o del servicio de transporte y requerirse la ubicación de los paraderos lo cual se definiría con base en una evaluación y dictamen técnico justificativo que realizaría la Dirección General Adjunta; en cuanto a la prestación del servicio del mirador se reitera la dificultad de localizar este servicio en la proximidad de las zonas laguneras localizadas sobre la autopista Morelia Salamanca, debido a las condiciones de inseguridad que prevalecen en la zona lo que hace riesgosa la operación de las bahías para los usuarios, el servicio de mirador puede resultar factible en algunas autopistas pero no necesariamente en todas, depende de contar con un área que ofrezca las condiciones reales de seguridad para los usuarios, por lo que en los próximos

tramos que se liciten para construir, explotar y conservar, el servicio de mirador no formara parte de los servicios obligatorios.

Sobre el particular, la Auditoría Superior de la Federación, determinó que se atiende parcialmente la observación, en virtud de que la entidad fiscalizada entregó los convenios de colaboración con el taller mecánico, los cuales se firmaron el 9 de diciembre de 2006, el 24 de enero de 2008 y del 1 de junio de 2012 al 31 de mayo de 2017 con los cuales se acredita que sí se han proporcionado los servicios de taller mecánico, vulcanizadora y refaccionaria desde el inicio de operación hasta la fecha; en lo que se refiere a los paraderos de autobuses se constató en visita de verificación física que por la autopista Morelia-Salamanca sólo circulan autobuses foráneos de primera clase los cuales dan el servicio de transporte directo entre poblaciones urbanas, en cuanto a la prestación del servicio del mirador se comprobó con la visita de verificación física la condición de inseguridad que prevalece en la zona lo que hace riesgosa la operación de las bahías para los usuarios, para las torres de auxilio SOS, el título de concesión no señala que se proporcione un teléfono de emergencia, ya que las torres de auxilio permiten la ubicación del kilometraje en donde se requiere la asistencia. Por lo que se instruyó a la concesionaria para que presente un programa de trabajo para la colocación de los dispositivos de auxilio vial torres SOS, cuyo plazo de conclusión será a enero de 2016, sin embargo, no se proporcionó el programa de ejecución para la instalación para las torres SOS, además no proporcionó la documentación que acredite la aplicación de sanciones por el incumplimiento de las obligaciones a que se sujetó la concesionaria en el título de concesión de la autopista de altas especificaciones Morelia-Salamanca.

14-9-09112-04-0365-08-001 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no supervisaron la implementación de los servicios conexos que la concesionaria debe proporcionar de manera obligatoria, como son torres de auxilio (SOS), servicio de grúa (arrastre), taller mecánico, vulcanizadora y refaccionaria, servicio médico y de ambulancias, zonas de estacionamiento, zonas de depósitos de basura y agua, miradores y zonas de descanso y paraderos de autobuses y de seguridad; y acredite la aplicación de sanciones por el incumplimiento de las obligaciones a que se sujetó la concesionaria en el título de la concesión de la autopista de altas especificaciones Morelia-Salamanca.

2. En la revisión de la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada se observó que la concesionaria de la autopista de altas especificaciones Morelia-Salamanca colocó carpeta asfáltica de 10.0 cm de espesor en el tramo del km 58+300 al km 109+494; sin embargo, no se proporcionó el soporte documental que acredite que se realizó el índice de perfil, a fin de verificar que la calidad de los trabajos cumplieron las especificaciones de construcción de la SCT.

Mediante los oficios núms. 3.4.105.264 del 13 de agosto de 2015 y 3.4.105.293 del 3 de septiembre de 2015, el Director General Adjunto de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, proporcionó con el primero a la ASF copias de los oficios núms. 3.4.3.-1057 del 10 de agosto y 3.4.3.-1132 del 27 de agosto ambos de 2015, con los cuales el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT, informó que no se han localizado los archivos del levantamiento del Índice de Perfil, sin embargo, desde que se

construyó la carpeta del tramo en cuestión ha cumplido con en el Índice de Rugosidad Internacional (IRI), mismo que considera también las irregularidades del camino; y con el segundo ratificó que no se han localizado los archivos del levantamiento del Índice de Perfil, y como evidencia de la buena calidad con la que fue construida la carpeta asfáltica remite los informes de la calificación del estado físico del tramo por secciones y por elementos en la etapa de operación de la autopista de los años 2012, 2013, 2014 y del primer semestre de 2015, en los que se puede observar que la corona, ha obtenido calificaciones buenas en todos los años, por lo que es un indicador de la calidad con que fue construida la carpeta y de las acciones de conservación que la concesionaria ha implementado en el tramo del km 58+000 al km 109+494; además envió los programas de conservación 2012, 2013, 2014 y 2015, en los que se puede observar que no ha sido necesario considerar trabajos de conservación mayor en la carpeta de la autopista debido al buen estado físico que ha presentado.

Sobre el particular, la Auditoría Superior de la Federación, determinó que subsiste la observación, ya que la entidad fiscalizada no proporcionó la documentación que acredite que se realizaron las pruebas del índice de perfil, a fin de verificar que la calidad de los trabajos cumplieron las especificaciones de construcción de la SCT, aún cuando la entidad fiscalizada señaló que la autopista ha cumplido con el Índice de Rugosidad Internacional (IRI), además de proporcionar copia de los informes correspondientes a la calificación del estado físico de la carretera y de los programas de conservación rutinaria realizados en los años 2012, 2013, 2014 y del primer semestre de 2015, sin embargo, dichos informes y programas de conservación rutinaria carecen de firmas de quien los realizó y de su autorización correspondiente.

14-9-09112-04-0365-08-002 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no supervisaron que se hayan realizado las pruebas del índice de perfil de la carpeta asfáltica de 10.0 cm de espesor colocada en el tramo del km 58+300 al km 109+494 de la autopista de altas especificaciones Morelia-Salamanca, a fin de verificar que la calidad de los trabajos cumplieron las especificaciones de construcción de la SCT.

3. Con base en las observaciones emitidas en los resultados anteriores, relativas al mal estado físico de la carretera y a la falta de prestación de los servicios conexos, se confirma que la entidad fiscalizada ha omitido requerir a la concesionaria que cumpla las obligaciones a su cargo de proporcionar a los usuarios los servicios auxiliares y conexos que garanticen seguridad, comodidad, fluidez, y confiabilidad.

Mediante los oficios núms. 3.4.105.264 del 13 de agosto de 2015 y 3.4.105.312 del 10 de septiembre de 2015, el Director General Adjunto de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, proporcionó con el primero a la ASF copia del oficio núm. 3.4.3.-1057 del 10 de agosto de 2015, con el cual el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT, informó que no se requiere implementar acciones para que la concesionaria otorgue los servicios auxiliares y conexos ya que éstos se proporcionan a los usuarios con condiciones de seguridad, fluidez y confiabilidad en sus recorridos en la vía, además, la calificación ponderada la autopista fue de 468.3 y 474.2 puntos en el primer y segundo semestre de 2014, y para el primer semestre de 2015 de 467.6 puntos sobre la

calificación máxima de 500, por lo que el estado físico y nivel de conservación de la autopista es dinámico, sin embargo, con la ejecución de los programas de conservación, la concesionaria da atención a las necesidades programadas y las que eventualmente se presentan en la autopista; y con el segundo remitió copia del oficio núm. 3.4.3.-1198 del 4 de septiembre de 2015 con el cual el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT, remite el oficio núm. 3.4.3.-1124 del 24 de agosto de 2015 con el que se instruyó a la concesionaria a que presente un programa de trabajo para la instalación de los dispositivos de auxilio vial Torres SOS, el cual debe incluir como primera actividad el proyecto ejecutivo de dichos dispositivos para su revisión y en su caso su aceptación por la Dirección General Adjunta, además de establecer que el programa de instalación debe concluir a más tardar en enero de 2016; además adjunto copia de los convenios de colaboración con el taller mecánico, los cuales se firmaron el 9 de diciembre de 2006 y el 24 de enero de 2008 con los cuales se acredita que si se han proporcionado los servicios desde el inicio de operación hasta la fecha; en lo que se refiere a los paraderos de autobuses se reitera que no son necesarias estas áreas de ascenso y descenso de pasajeros ya que por la autopista Morelia-Salamanca sólo circulan autobuses foráneos de primera clase los cuales sólo dan el servicio de transporte directo entre poblaciones urbanas, y el ascenso y descenso de pasajeros que transportan sólo se lleva a cabo en terminales ubicadas en los centros urbanos de cada ruta, al respecto la Dirección General Adjunta informa que no es necesario por el momento realizar modificación alguna al título de concesión para cancelar la obligación de la concesionaria de dar el servicio de paraderos de autobuses en la vía ya que a futuro, dentro del plazo de la concesión, pudieran cambiar las condiciones de la autopista Morelia-Salamanca o del servicio de transporte y requerirse la ubicación de los paraderos lo cual se definiría con base en una evaluación y dictamen técnico justificativo que realizaría la Dirección General Adjunta; en cuanto a la prestación del servicio del mirador se reitera la dificultad de localizar este servicio debido a las condiciones de inseguridad que prevalecen en la zona lo que hace riesgosa la operación de las bahías para los usuarios, sobre el particular toda vez que el servicio de mirador puede resultar factible en algunas autopistas pero no necesariamente en todas, depende de contar con un área que ofrezca las condiciones reales de seguridad para los usuarios, por lo que en los próximos tramos que se liciten para construir, explotar y conservar, el servicio de mirador no formara parte de los servicios obligatorios.

Sobre el particular, la Auditoría Superior de la Federación, determinó que se atiende parcialmente la observación, en virtud de que la entidad fiscalizada entregó los convenios de colaboración con el taller mecánico, los cuales se firmaron el 9 de diciembre de 2006, el 24 de enero de 2008 y del 1 de junio de 2012 al 31 de mayo de 2017 con los cuales se acredita que si se han proporcionado los servicios desde el inicio de operación hasta la fecha; en lo que se refiere a los paraderos de autobuses se constató en visita de verificación física que por la autopista Morelia-Salamanca sólo circulan autobuses foráneos de primera clase los cuales sólo dan el servicio de transporte directo entre poblaciones urbanas, en cuanto a la prestación del servicio del mirador se comprobó con la visita de verificación física la condición de inseguridad que prevalece en la zona lo que hace riesgosa la operación de las bahías para los usuarios, para las torres de auxilio SOS, la concesionaria las sustituyó por el teléfono de emergencia, sin embargo, el título de concesión no señala que se proporcione un teléfono de emergencia, ya que las torres de auxilio permiten la ubicación del kilometraje en donde se requiere la asistencia; y con el servicio del teléfono de emergencia el usuario deberá conocer su ubicación en el estado de Guanajuato o de Michoacán, por lo que se le instruyó a la

concesionaria para que realizara un programa de trabajo para la colocación de los dispositivos de auxilio vial torres SOS, dicho programa debe considerar un plazo de conclusión de la instalación de dichos dispositivos a enero de 2016, sin embargo no se proporcionó el programa de ejecución para la instalación para las torres SOS.

14-0-09100-04-0365-01-001 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de su Dirección General de Desarrollo Carretero se asegure de verificar que la concesionaria proporcione a los usuarios de manera obligatoria todos los servicios conexos establecidos en los títulos de concesión, completos como son torres de auxilio (SOS), servicio de grúa (arrastre), taller mecánico, vulcanizadora y refaccionaria, servicio médico y de ambulancias, zonas de estacionamiento, dentro del derecho de vía, miradores y paraderos de autobuses, a fin de garantizar seguridad, comodidad, fluidez, y confiabilidad.

4. En el recorrido que personal de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT y de la Auditoría Superior de la Federación realizaron de manera conjunta por la autopista de altas especificaciones, Morelia-Salamanca el 23 de julio de 2015, se observó que requieren de mantenimiento las gasas de acceso de las casetas auxiliares “Cuitzeo” (km 33+800), “La Cinta” (km 45+770) y “Uriangato” (km 58+646), y para el tramo comprendido del km 64+400 al km 64+550, debido a que la superficie de rodamiento presenta desgaste de la carpeta asfáltica, y se observaron varios baches en tramos aislados de la autopista.

Mediante los oficios núms. 3.4.105.264 del 13 de agosto de 2015 y 3.4.105.293 del 3 de septiembre de 2015, el Director General Adjunto de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, con el primero proporcionó a la ASF copia del oficio núm. 3.4.3.-1057 del 10 de agosto de 2015, con el que el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT, informó que mediante el oficio núm. 3.4.3.-1053 del 10 de agosto de 2015 se instruyó a la concesionaria de la autopista para que informe de las medidas para corregir las deficiencias detectadas, su costo y con cargo a que programa se realizarán, así como un informe con los avances quincenales, con evidencia fotográfica del antes, durante y después de la ejecución de los trabajos, asimismo la entidad fiscalizada informó que la concesionaria se comprometió a presentar a la SCT un programa de conservación para atender las deficiencias detectadas en la superficie de rodamiento de las gasas de acceso a las casetas auxiliares, Cuitzeo, La Cinta, Uriangato y para el tramo comprendido del km 64+400 al km 64+550, y con respecto a los baches la concesionaria procederá de inmediato a su reparación, y los trabajos de conservación se realizarán con cargo al presupuesto de conservación de la autopista por lo que su costo será con cargo a los recursos de la concesionaria; con el segundo proporcionó a la ASF copia del oficio núm. 3.4.3.-1133 del 27 de agosto de 2015, con el que el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT, informó que mediante el oficio sin número del 24 de agosto de 2015 la concesionaria informó de las acciones que implementara para corregir las deficiencias detectadas, de las gasas de acceso y salida de las casetas auxiliares “Cuitzeo” (km 33+800), “La Cinta” (km 45+770) y “Uriangato” (km 58+646), y para el tramo comprendido del km 64+400 al km 64+550, informó que requieren mantenimiento por el desgaste que se observa en la superficie de rodamiento, sobre el particular se tiene previsto la corrección en el programa de conservación periódica 2016, sin embargo derivado de las observaciones de la ASF, la concesionaria iniciará de inmediato las acciones técnicas, administrativas y económicas para aplicar el riego de sello una vez que termine la actual temporada de lluvias,

para garantizar la calidad de los trabajos y no se vean afectados por la presencia de agua; y que a más tardar el 30 de septiembre de 2015, la concesionaria se compromete a presentar a la Dirección General Adjunta de Supervisión Física de Autopistas de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT el programa y presupuestos correspondientes para su autorización; respecto a los trabajos de bacheo en caja así como sellado de grietas y calafateo de grietas se realizará de inmediato y se remitirá el informe fotográfico, y el costo de los trabajos quedará incluido en el programa anual de conservación rutinaria.

Sobre el particular, la Auditoría Superior de la Federación, determinó que subsiste la observación, en virtud de que la entidad fiscalizada no proporcionó los informes quincenales de los avances, con evidencia fotográfica de la ejecución de los trabajos, además, de que la concesionaria se comprometió a presentar a la SCT un programa de conservación para atender la superficie de rodamiento de las gasas a los acceso de las casetas auxiliares, Cuitzeo, La Cinta y Uriangato, así como del tramo del km 64+400 al km 64+550, y que los baches detectados se procederá de inmediato a su reparación, sin embargo, no entregó la documentación que compruebe las acciones implementadas para la corrección de las deficiencias detectadas.

14-9-09112-04-0365-08-003 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no supervisaron que se hayan realizado las reparaciones de la superficie de rodamiento en las gasas de acceso de las casetas auxiliares "Cuitzeo" (km 33+800), "La Cinta" (km 45+770) y "Uriangato" (km 58+646), así como del km 64+400 al km 64+550 y de los baches en tramos aislados de la autopista de altas especificaciones, Morelia-Salamanca.

5. En la revisión de la información proporcionada por la entidad fiscalizada se observó que la concesionaria de la Autopista de Altas Especificaciones Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, colocó carpeta asfáltica de cuatro cm de espesor en los tramos del km 114+600 al km 230+000, del km 171+000 al km 174+300, del km 174+000 al km 294+000, del km 211+000 al km 230+000, del km 230+000 al km 235+000, del km 238+000 al km 243+000, del km 243+000 al km 248+000 y del km 282+000 al km 310+200. De igual modo en el tramo del km 29+000 al km 57+000, del Libramiento de Morelia la concesionaria colocó carpeta asfáltica de ocho cm de espesor, sin embargo, no comprobó que en los tramos indicados se hayan realizado las pruebas del índice de perfil a la carpeta asfáltica, a fin de verificar que la calidad de los trabajos cumplieron con las especificaciones de construcción de la SCT.

Mediante los oficios núms. 3.4.105.264 del 13 de agosto de 2015 y 3.4.105.293 del 3 de septiembre de 2015, el Director General Adjunto de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, con el primero proporcionó a la ASF copia del oficio núm. 3.4.3.-1056 del 10 de agosto de 2015, con el que el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT informó que el control de calidad y la supervisión de los trabajos de conservación y modernización en la autopista son responsabilidad de la concesionaria, y proporcionó copia del resumen de los resultados del índice de perfil del tramo del km 97+771 al km 310+075 presentado por la concesionaria; con el segundo remitió a la ASF copia del oficio núm. 3.4.3.-1123 del 26 de agosto de 2015 con el que el Director General Adjunto de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT instruyó a la concesionaria para que

remita un informe detallado que contenga evidencia que compruebe las correcciones realizadas en los tramos observados, los cuales no cumplieron con lo establecido en la norma en lo relativo al índice de perfil N.CSV.CAR.3.02.005/14, dicho informe deberá incluir fotografías del antes, durante y después de las correcciones ejecutadas, su costo y con cargo a qué programa se realizarán, e informar sobre las sanciones, que en su caso se aplicaron al contratista según lo establece la norma.

Sobre el particular, una vez revisada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la Auditoría Superior de la Federación, determinó que subsiste la observación, debido a que del resumen proporcionado por la entidad fiscalizada de los resultados de las pruebas del índice de perfil con periodo de noviembre 2014 a marzo de 2015, se constató que los tramos siguientes no cumplieron las especificaciones de construcción de la SCT: del km 108+400 al 108+600; km 109+200 al km 109+304; km 109+441 al km 109+606; km 109+965 al km 110+200; km 147+573 al km 147+600; km 255+400 al 255+815; km 255+907 al 256+200; km 256+800 al km 257+200; km 258+000 al km 258+108; km 258+637 al km 258+796; km 258+857 al km 258+936; km 259+216 al km 59+266; km 259+354 al km 259+464; km 260+204 al km 260+400; km 309+600 al km 309+400; km 309+200 al km 380+600; 308+000 al km 307+800; km 307+200 al km 307+140; km 306+600 al km 306+200; km 260+611 al km 260+400; km 259+639 al km 259+600; 259+464 al km 259+354; km 259+266 al km 259+216; km 258+936 al 258+857; km 257+800 al km 257+600; km 256+400 al km 256+400; km256+200 al km 256+000; km 254+400 al km 254+315; km 113+400 al km 113+200; km 109+606 al 109+441; km 93+918 al km 93+800; km 92+800 al km 92+600 y del km 90+510 al km 90+400, en los que se determinó que se debe sancionar a la concesionaria, y en los subtramos siguientes de acuerdo con los resultados, se deberán realizar correcciones a la carpeta asfáltica: del km 108+800 al km 108+820; km 110+400 al km 110+600; km 147+800 al km 147+841; km 258+264 al km 258+343; km 258+490 al km 258+549; km 259+527 al km 259+600; km 259+668 al km 259+735; km 310+075 al km 309+600; km 308+400 al km 308+000; km 306+610 al km 306+600; km 306+200 al km 305+800; km 266+400 al km 266+200; km 259+735 al km 259+668; km 258+549 al km 258+490; km 258+343 al km 258+264; km 94+337 al km 94+000; km 93+030 al km 93+000 y del km 90+024 al km 90+000, en todos los casos no se cumplió con lo establecido en la Norma de Conservación de Carreteras núm. SCT N-CSV-CAR-3-02-005/06 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ni entregó el informe fotográfico del antes, durante y después de las correcciones ejecutadas, ni su costo y con cargo a qué programa se realizarían, ni las sanciones, que en su caso se aplicaron según lo establece la norma.

14-9-09112-04-0365-08-004 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no solicitaron las pruebas del índice de perfil a la concesionaria de la colocación de la carpeta asfáltica de cuatro y ocho cm de espesor en los tramos que comprende la autopista de altas especificaciones Morelia-Salamanca a fin de comprobar que la calidad de los trabajos realizados cumplieron con la calidad establecida en las especificaciones de construcción de la SCT.

6. Se observó que la Dirección General de Desarrollo Carretero no ha sancionado a la concesionaria de la autopista de altas especificaciones Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y

de los libramientos de Morelia y Uruapan, en el estado de Michoacán, en virtud de que no ha reubicado los postes SOS situados en los km 94+845, 171+314, 181+061, 188+754, 191+570, 208+496, 220+905, 223+500, 233+448, 237+366 y 241+983, los cuales representan condiciones de riesgo para los usuarios de la autopista. Esta observación se relaciona y confirma lo indicado por el supervisor externo de operación en su informe de septiembre de 2014.

Mediante los oficios núms. 3.4.105.264 del 13 de agosto de 2015 y 3.4.105.293 del 3 de septiembre de 2015, el Director General Adjunto de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, con el primero proporcionó a la DGAIFF copia del oficio núm. 3.4.3.-1056 del 12 de agosto de 2015, con el que el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT informó que respecto a los postes SOS se realizó un análisis y se consideró que no es necesario la reubicación, sino llevar a cabo acciones de protección en el área de acceso a estos dispositivos, que eliminen los riesgos detectados para el usuario. La concesionaria ha iniciado trabajos de corrección en algunos postes, como la construcción de bahías de emergencia donde pueda el usuario estacionarse de forma segura, instalación de defensa metálica y apertura en la parte central de la misma, para que el usuario pueda realizar la llamada en el teléfono del poste SOS, así como de la instalación de barandales peatonales dentro de las torres SOS; por lo que se solicitó al concesionario un programa de trabajo, con las acciones específicas a desarrollar en cada uno de los postes SOS, incluyendo el presupuesto de los trabajos; con el segundo proporcionó a la DGAIFF copia del oficio núm. 3.4.3.-1143 del 31 de agosto de 2015 con el que el Director General Adjunto de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT envía copia del oficio núm. 3.4.3.-1124 del 24 de agosto de 2015 con el cual instruyó a la concesionaria a presentar un programa para la corrección de los trabajos en las torres SOS, al respecto la concesionaria mediante el oficio sin número indica que las actividades de corrección de las torres SOS quedarán concluidas a finales de octubre de 2015 y presentó la propuesta de la ejecución de las medidas de protección que se implementarán en las torres SOS.

Sobre el particular, una vez revisada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la Auditoría Superior de la Federación determinó que subsiste la observación, en virtud de que la entidad fiscalizada proporcionó el programa de trabajo de las acciones a implementar para la corrección de los trabajos, sin embargo, estos trabajos se encuentran en proceso por lo que se informará una vez concluidos los mismos.

14-9-09112-04-0365-08-005 **Promoción de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria**

Ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que realice las investigaciones pertinentes y, en su caso, inicie el procedimiento administrativo correspondiente, por los actos u omisiones de los servidores públicos que en su gestión no supervisaron la reubicación de los postes SOS colocados en los km 94+845, 171+314, 181+061, 188+754, 191+570, 208+496, 220+905, 223+500, 233+448, 237+366 y 241+983, los cuales representan condiciones de riesgo para los usuarios de la autopista.

7. Con base en las observaciones emitidas en los resultados anteriores, relativas al mal estado físico de la carretera y a la falta de prestación de los servicios conexos, se confirma que la entidad fiscalizada ha omitido requerir a la concesionaria que cumpla las obligaciones a su cargo de proporcionar a los usuarios servicios auxiliares y conexos que garanticen seguridad, comodidad, fluidez, y confiabilidad.

Mediante los oficios núms. 3.4.105.264 del 13 de agosto de 2015 y 3.4.105.293 del 3 de septiembre de 2015, el Director General Adjunto de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, con el primero proporcionó a la DGAIFF copia del oficio núm. 3.4.3.-1056 del 12 de agosto de 2015, con el que el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT con el cual informó que por el momento no se requiere implementar acciones para que la concesionaria otorgue los servicios y condiciones ofertadas, ya que la concesionaria de la autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, mediante sus programas de modernización y mantenimiento, logró que la autopista pasara de una calificación ponderada de 370 puntos en el primer semestre de 2012, a una calificación ponderada de 429 puntos en el primer semestre de 2015, lo que demuestra la eficacia de las acciones implementadas por la concesionaria, asimismo se aclara que el estado físico y nivel de conservación de la autopista es dinámico, y con los programas anuales de conservación, se da atención a las necesidades programadas y las que eventualmente se presentan; respecto a los dispositivos ITS, incluyendo los postes SOS, así como la modernización y complemento de las áreas de servicios auxiliares, una vez que entren en operación habrá una mejora en la atención y servicio al usuario; asimismo, en periodos vacacionales y de máxima afluencia vehicular la concesionaria en coordinación con la SCT y la Secretaría de Turismo da información sobre los servicios disponibles a lo largo de los tramos en operación; por lo que la concesión aporta las condiciones de confiabilidad en la operación en los tramos que integran la autopista; y con el segundo informó que el proyecto de los Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS) se ha estado instalando conforme al programa de trabajo del cual se encuentra concluida la instalación de los dispositivos ITS en el tramo de la autopista Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y se están realizando trabajos de instalación en el Libramiento Morelia de acuerdo al programa, con respecto a los postes SOS en algunos puntos han sido vandalizados y se está colocando de nueva cuenta la fibra óptica y la corriente eléctrica, también se están instalando paneles solares, se entrega propuesta de trabajo para la corrección de la ubicación y se está trabajando en la protección de los dichos postes, los cuales se tiene previsto terminar en octubre de 2015; en periodos vacacionales participa la concesionaria en conjunto con la SCT y la Secretaría de Turismo para ofrecer condiciones adecuadas de seguridad vial a los usuarios, en cuanto a la comodidad se tiene el telepeaje, señalamiento vertical, señales electrónicas de mensajes variables, sitio web, buzón de quejas, servicios sanitarios, tienda de conveniencia, estacionamiento para automóviles y vehículos pesados, áreas de descanso, gasolineras, módulo de información electrónica, restaurantes, se anexan reporte fotográfico, de la seguridad a lo largo de la autopista y en las plazas de cobro existen recorridos por parte de la Policía Federal, señalización adecuada y funcionamiento adecuado del sistema de peaje, cabe señalar que esto se refuerza con los trabajos realizados por el Supervisor Externo de Operación.

Sobre el particular, la Auditoría Superior de la Federación, determinó que se atiende parcialmente la observación, ya que a pesar de que las calificaciones del estado físico de la carretera a mejorado de 2012 a 2015, sin embargo, no se está dando el servicio de los dispositivos ITS; incluyendo los postes SOS; no se han concluido las bahías de emergencia ni los trabajos en las torres de auxilio; tampoco se han concluido en su totalidad las áreas de servicios auxiliares que de manera obligatoria debe proporcionar la concesionaria, fin de que el usuario tenga la confianza de que en cualquier caso de emergencia contará con el auxilio necesario.

14-0-09100-04-0365-01-002 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de su Dirección General de Desarrollo Carretero se asegure de verificar que la concesionaria proporcione a los usuarios de manera obligatoria todos los servicios conexos incluidos en el título de concesión, completos a fin de garantizar seguridad, comodidad, fluidez, y confiabilidad.

8. En la revisión de la integración de los informes del supervisor externo de operación de la concesión de la autopista de altas especificaciones Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, en el estado de Michoacán, se detectó que en varios informes se repite el reporte fotográfico del avance de los trabajos; asimismo, en los programas de actividades se repite el periodo de ejecución, pero con avances y cadenamientos distintos, lo que revela que el reporte del supervisor externo no se corresponde con las condiciones reales de ejecución de los trabajos.

Mediante los oficios núms. 3.4.105.264 del 13 de agosto de 2015 y 3.4.105-293 del 3 de septiembre de 2015, el Director General Adjunto de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, con el primero proporcionó a la ASF copia del oficio núm. 3.4.3.-1056 del 12 de agosto de 2015, con el que el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT informó que en relación a la disminución del porcentaje de avance reportado por el supervisor externo de operación, entre los periodos se debe al incremento de trabajos realizados, ya que al incrementarse el tipo de trabajo el porcentaje de avance disminuye al reportado en informes anteriores; y con el segundo envía copia del oficio núm. 3.4.105.293 del 28 de agosto de 2015 mediante el cual el Director de Desarrollo Tecnológico de la Dirección General de Desarrollo Carretero informó que el levantamiento de incidencias corresponde a las condiciones físicas del camino en recorridos programados que realiza el personal operativo del SEO, dichas incidencias pueden ser baches, calaveras, agrietamientos, etc., dispositivos de seguridad rotos, maltratados, e inexistentes, obras de drenaje azolvadas, las cuales se generan por condiciones meteorológicas, accidentes y vandalismo, dichas incidencias son independientes a los trabajos estipulados en los programas anuales de conservación rutinaria o periódica y mantenimiento autorizados; estas incidencias reportadas en el periodo que corresponda se incluyen en una tabla con los datos necesarios para su identificación como son concepto, tipo de incidencia, kilometraje, sentido, condición de riesgo, plazo de ejecución y su estatus de ejecución, dicho levantamiento se realiza en tramos de la autopista, agrupando las observaciones encontradas en tres rubros, pavimentos, dispositivos de seguridad y obras de drenaje, asimismo una vez que se levanta la tabla de incidencias del periodo se le entrega a la concesionaria y se concilia el plazo de atención para cada concepto solicitado y de acuerdo a la gravedad que representa la seguridad para el usuario se establecen los plazos de atención, y de acuerdo a esto se mantiene o modifica el plazo de atención programado.

Sobre el particular, una vez revisada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la Auditoría Superior de la Federación, determinó que subsiste la observación, en virtud de que la entidad fiscalizada no acreditó lo indicado en su respuesta ni justificó que el supervisor externo de operación en sus informes disminuyera los porcentajes de avance de los trabajos, ya que las incidencias a las que se hace mención no están incluidas en su programa de trabajo, tampoco justificó de que se incluyera el mismo reporte fotográfico en distintos cadenamientos en algunos informes, asimismo en dichos informes no se tiene evidencia de que se hayan atendido las incidencias por parte de la concesionaria, ni de la

conciliación entre el SEO y ésta para programar los plazos de atención, así como su autorización.

14-0-09100-04-0365-01-003 Recomendación

Para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de su Dirección General de Desarrollo Carretero se asegure de verificar que en los informes del supervisor externo de operación se reflejen los avances reales de los trabajos ejecutados por la concesionaria, para que no se repitan los reportes fotográficos y los periodos de ejecución de las actividades programadas.

9. De la revisión de los informes del supervisor externo de operación (SEO) de la Autopista de Altas Especificaciones Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas, se detectó que dicho supervisor informó de la falta de instalación y de la necesidad de reforzar el señalamiento horizontal y vertical, en los tramos donde se están ejecutando trabajos de construcción, conservación y mantenimiento por parte de la concesionaria, así como en los tramos que están en operación, lo anterior a fin de prevenir accidentes.

Mediante el oficio núm. 3.4.105.264 del 13 de agosto de 2015, el Director General Adjunto de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, proporcionó a la ASF copia del oficio núm. 3.4.3.-1056 del 10 de agosto de 2015, con el que el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT informó que se ha mejorado de manera general el señalamiento horizontal y vertical de la autopista, así como de los dispositivos y señalamiento de protección de obra, y envió el reporte fotográfico y esquemas en los que se demuestra el cumplimiento de la concesionaria.

Al respecto, una vez analizada la información y documentación proporcionada por la entidad fiscalizada, la Auditoría Superior de la Federación determinó atendido el resultado, en virtud de que la entidad fiscalizada comprobó el reforzamiento del señalamiento horizontal y vertical, en los tramos donde se están ejecutando trabajos de construcción, conservación y mantenimiento por parte de la concesionaria, así como en los tramos que están en operación, además proporcionó el reporte fotográfico y esquemas en los que se demuestra el cumplimiento de la concesionaria.

10. Del recorrido efectuado el día 22 de julio de 2015 a la Autopista de Altas Especificaciones, Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y de los libramientos de Morelia y Uruapan de manera conjunta entre el personal de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Dirección General de Auditoría de Inversiones Físicas Federales de la Auditoría Superior de la Federación, se observó que en el tramo Lázaro Cárdenas-Uruapan en la superficie de rodamiento existen baches aislados, y en algunos tramos el material de asfalto se encuentra colocado en el derecho de vía y en las cunetas, por lo que se solicitó a la entidad fiscalizada la corrección de dichos trabajos, su costo y con cargo a quién se realizarán.

Mediante el oficio núm. 3.4.105.264 del 13 de agosto de 2015, el Director General Adjunto de la Dirección General de Desarrollo Carretero de la SCT, proporcionó a la ASF copia del oficio núm. 3.4.3.-1056 del 10 de agosto de 2015, con el que el Director General Adjunto de Supervisión Física de Autopistas de la SCT informó que en el recorrido efectuado el 22 de julio de 2015 de manera conjunta entre personal de la SCT y de la ASF se constató que la concesionaria realiza acciones para atender las calaveras y baches que se presentan sobre la superficie de rodamiento de la autopista, así como la limpieza del material de asfalto en

cunetas y derecho de vía, se anexa reporte fotográfico de los trabajos realizados conforme al programa de conservación de la concesionaria, de los cuales da seguimiento el SEO de que informa mensualmente.

Sobre el particular, la Auditoría Superior de la Federación determinó que se atiende la observación, ya en el recorrido efectuado el 22 de julio de 2015 de manera conjunta entre personal de la SCT y de la ASF se constató que la concesionaria realizó acciones para atender las calaveras y baches que se presentan sobre la superficie de rodamiento de la autopista, así como la limpieza del material de asfalto en cunetas y derecho de vía, y se proporcionó el reporte fotográfico de los trabajos realizados de conservación de la concesionaria, a los cuales les da seguimiento mensualmente el SEO.

11. Con la revisión del título de concesión del tramo de la autopista de altas especificaciones Morelia-Salamanca se constató que el concesionario consideró correctamente las tarifas, las cuales se obtienen siguiendo el procedimiento establecido en dicho título, en su anexo 11, en el que se establece que las tarifas máximas específicas para cada tipo de usuario se sujetará a la condición de que la Tarifa Promedio Observada (TPO) nunca sea mayor a la Tarifa Promedio Máxima (TPM) que previamente fijó la Secretaría, asimismo la TPO es el resultado de dividir los ingresos tarifarios totales registrados por la vía concesionada durante el año calendario de que se trate entre la suma de los productos de la longitud y el número de vehículos estándar registrados en cada tramo (sin incluir exentos), los cuales se calcularán a partir del número de vehículos que transitaron en ese mismo periodo y su equivalencia.

12. Respecto a la puesta en operación de la concesión de la autopista de altas especificaciones Morelia-Salamanca ésta se compone de dos tramos, el tramo carretero I con origen en el km 58+000 y terminación en el entronque Cerro Gordo en el km 109+494, y el tramo carretero II con origen en el km 26+500 y terminación en el km 58+000, los cuales iniciaron operaciones el 14 de noviembre de 2006 y el 13 de noviembre de 2005 respectivamente, por lo que su funcionamiento y puesta en operación se realizó de acuerdo con lo previsto en el título de concesión.

Resumen de Observaciones y Acciones

Se determinó(aron) 10 observación(es), de la(s) cual(es) 2 fue(ron) solventada(s) por la entidad fiscalizada antes de la integración de este informe. La(s) 8 restante(s) generó(aron): 3 Recomendación(es) y 5 Promoción(es) de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria.

Dictamen

El presente dictamen se emite el 17 de diciembre de 2015, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría, la cual se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada y de cuya veracidad es responsable. Con base en los resultados obtenidos en la auditoría practicada, cuyo objetivo fue fiscalizar y verificar la calidad en la ejecución de los trabajos y la conservación de las autopistas concesionadas; que las cuotas de peaje se hayan actualizado conforme a los lineamientos y normas vigentes aplicables, que su funcionamiento y puesta en operación se realizó de acuerdo con lo previsto, y específicamente respecto de la muestra revisada que se establece en el apartado relativo al alcance, se concluye que, en términos generales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de su Dirección General de Desarrollo Carretero cumplió las disposiciones legales y normativas que son aplicables en la materia, excepto por los aspectos observados siguientes:

- En la fiscalización y verificación de la calidad en la ejecución de los trabajos y la conservación de la concesión de la autopista de altas especificaciones Morelia-Salamanca, se identificó que no se están prestando los servicios conexos, no se cuenta con las pruebas del índice de perfil, requieren mantenimiento en las gasas de acceso de las casetas auxiliares "Cuitzeo" (km 33+800), "La Cinta" (km 45+770) y "Uriangato" (km 58+646), así como del km 64+400 al km 64+550, y en tramos aislados de dicha autopista existen baches; por lo que se refiere a la concesión de la autopista de altas especificaciones, Pátzcuaro-Uruapan-Lázaro Cárdenas y los libramientos de Morelia y Uruapan, en el estado de Michoacán, no se cuenta con las pruebas del índice de perfil, no se han reubicado los postes SOS situados en los km 94+845, 171+314, 181+061, 188+754, 191+570, 208+496, 220+905, 223+500, 233+448, 237+366 y 241+983.

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Verificar que la concesión y la ejecución de los trabajos se realizaron de conformidad con la normativa aplicable a las concesiones.

Áreas Revisadas

La Dirección General de Desarrollo Carretero 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. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: Condiciones primera, octava, novena, décima sexta, vigésima segunda y vigésima octava, condición cuadragésima primera, Sanciones y Penas convencionales y pagos de restitución de especificaciones de calidad, del Título de Concesión; condición vigésima octava, Servicios Auxiliares y Conexos, trigésima octava, fracciones I, inciso e y, II inciso e, del Título de Concesión; especificaciones de construcción de la SCT; Capítulo III, V y VII de las Condiciones Séptima, Décima Tercera y Trigésima del Título de Concesión; Apéndice II, Capítulo I, Condición Primera, párrafo segundo y Cuarta Supervisión de la Construcción, fracciones I y II; Capítulo II, Consideración Décima, inciso b), del Apéndice II del Título de Concesión; Condición Cuadragésima Primera; anexo 18, Sanciones y Penas Convencionales y Pagos de Restitución de Especificaciones de Calidad; y numeral 3, incisos 3.1.2; 3.3.1, y 3.3.2, y numeral 6, de los Parámetros de Evaluación y Penas Convencionales; Consideración Décima Primera del Apéndice II. Términos de referencia del contrato de servicios; Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito

Fundamento Jurídico de la ASF para Promover Acciones

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

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

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

Comentarios de la Entidad Fiscalizada

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