

TIPO DE REVISIÓN: DESEMPEÑO

Infraestructura carretera

Ente fiscalizado

Secretaría de
**Comunicaciones y
Transportes**

¿Qué se auditó?

Los subcomponentes de la política pública de infraestructura carretera siguientes: 1. La planeación, 2. La regulación y supervisión y 3. Los proyectos de inversión relacionados con la construcción, modernización, conservación y reconstrucción de carreteras.

Número de auditoría:

300-DE, 310-DE, 311-DE, 322-DE, 323-DE, 324-DE y 327-DE

¿Por qué se practicó esta auditoría?

CRITERIOS DE SELECCIÓN

En el PEF 2019, a la SCT se le autorizaron 42,760,413.8 miles de pesos, que representaron el 64.2% de los 66,554,275.0 miles de pesos aprobados al Ramo 09 "Comunicaciones y Transportes", para la ejecución de siete programas presupuestarios relacionados con la planeación; la regulación y supervisión, y la realización de proyectos de inversión relacionados con la construcción, modernización, conservación y reconstrucción de la infraestructura carretera.

El problema principal de la red federal carretera es que más de la mitad de las carreteras tiene dificultades para el tránsito por su mal estado, por una falta de planeación integral de largo plazo en la construcción, conservación, supervisión y seguimiento de su infraestructura para contar con caminos seguros y de calidad que faciliten el flujo de productos, servicios y el tránsito de personas de una manera ágil, eficiente y a un bajo costo.

UNIVERSO SELECCIONADO

0.0

MUESTRA AUDITADA

0.0

Principales resultados de la auditoría

En la planeación, la secretaría no acreditó que condujo la política para el desarrollo de la red federal carretera, a fin de contribuir al desarrollo social y económico del país, ya que, en 2019, no contó un programa sectorial para regir el desempeño de sus actividades; los objetivos y metas para el desarrollo de la red federal carretera no se diseñaron de acuerdo con las necesidades del país; no demostró que se coordinó con sus unidades administrativas, ni con los órganos constitucionales autónomos y los gobiernos de las entidades federativas para planear sus actividades, ni que firmó convenios con las dependencias de la APF y los gobiernos de las entidades federativas para cumplir los objetivos y metas; tampoco se evidenció la generación de instrumentos jurídicos.

En materia de regulación y supervisión, la SCT operó 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, su programa anual de trabajo no incluyó objetivos, metas, estrategias, prioridades, asignación de recursos, responsabilidades, tiempos de ejecución, y mecanismos de evaluación de los resultados vinculados con el programa sectorial; no acreditó la elaboración de evaluaciones económicas y financieras de proyectos carreteros, ni los programas de inversión de corto, mediano y largo plazo, ni que se coordinó para realizar estudios y proyectos de las obras susceptibles de ejecutarse mediante esquemas de coparticipación público-privada, y la supervisión y el seguimiento de los programas de obras de construcción y conservación, lo que ha provocado rezagos en la construcción y modernización de la red federal de carreteras, ni 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.

En cuanto a los proyectos de inversión, la dependencia evidenció fallas graves en la planeación al no acreditar la suscripción del 100% de contratos para la ejecución de los proyectos de construcción y modernización de la red federal de carreteras libres de peaje aprobados en ese año, para la ejecución de los estudios y proyectos de construcción, ampliación, modernización y operación de la infraestructura carretera, para la conservación de la red de caminos rurales y carreteras alimentadoras y para la reconstrucción y conservación de la red federal de carreteras libre de peaje; asimismo, careció de los diagnósticos actualizados del sector carretero en el que se identificaran los problemas y necesidades por atender, y de mecanismos para determinar en qué medida se incrementaría la vialidad de país. Además, no contó con un programa sectorial que orientara sus actividades, situación que implicó deficiencias en la planeación, programación y conducción de actividades relacionadas con la construcción y modernización de carreteras. La secretaría no vigiló, ni evaluó ni dio seguimiento a la ejecución de los contratos firmados en materia de infraestructura carretera, situación que implicó que no cumpliera su mandato de lograr el desarrollo estratégico de la red federal de carreteras que contribuya al desarrollo social y económico del país.

Lo anterior, limitó conocer en qué medida la dependencia, con el ejercicio de 38,075.4 millones de pesos, mejoró las condiciones físicas de deterioro de la infraestructura de la red federal de carreteras libres, caminos rurales y de carreteras alimentadoras, lo que no permite contar con una infraestructura segura y de calidad que facilite el flujo de productos, servicios y el tránsito de personas de una manera ágil, eficiente y a un bajo costo, por lo que, de no corregirse las deficiencias detectadas, se corre el riesgo de que el ejercicio de los recursos en la red federal carretera siga siendo inercial y no hacia una administración basada en resultados que contribuya a consolidar una política unificada de transportes.

Principales acciones emitidas

Se emitieron 203 recomendaciones al desempeño y 30 intervenciones del Órgano Interno de Control en la SCT, a fin de que disponga de un diagnóstico actualizado para identificar la problemática que pretende resolver; que diseñe con base en ese diagnóstico documentos de planeación estratégica en los que se incluyan los objetivos, prioridades y políticas que regirán el desempeño de la secretaría; establezca un programa anual de trabajo de las actividades prioritarias vinculado con su programa sectorial; defina metas e indicadores suficientes y adecuados relacionados con esas actividades sustantivas; se asegure de realizar la regulación, supervisión y seguimiento del cumplimiento de la normativa; diseñe sistemas de control, seguimiento, evaluación y vigilancia para asegurar la transparencia y rendición de cuentas en el ejercicio de los recursos financieros destinados a las áreas de enfoque determinadas, así como a los fines para los cuales fueron autorizados; e implemente mecanismos para realizar el seguimiento y evaluación de la política de la red federal carretera, y determinar en qué medida ésta ha contribuido al desarrollo social y económico del país.