

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Construcción y Conservación de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras

Auditoría de Desempeño: 2024-0-09100-07-0341-2025

Modalidad: Presencial

Núm. de Auditoría: 341

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 2024 en consideración de lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF.

Objetivo

Fiscalizar el desempeño de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (SICT) en la construcción y conservación de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

Alcance

La auditoría comprendió el análisis de la eficiencia, eficacia y economía en la planeación, coordinación y evaluación de las acciones orientadas a la construcción y conservación de caminos rurales y carreteras alimentadoras, así como de su contribución a la conectividad y al crecimiento económico del país. El análisis del control interno, los indicadores del Sistema de Evaluación del Desempeño (SED) y la contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) se realizó de manera transversal.

El alcance temporal de la auditoría se refiere a la Cuenta Pública 2024 y, para fines comparativos, se analizaron datos correspondientes al periodo 2020-2024.

Esta auditoría se realizó en términos de lo mandatado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), en su artículo 79, párrafo quinto, fracción I, párrafo primero,¹ y en la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, en los

¹ La **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, en su artículo 79, párrafo quinto, fracción I, párrafo primero, señala: "Artículo 79. La Auditoría Superior de la Federación tendrá a su cargo: I. Fiscalizar en forma posterior los ingresos, egresos y deuda; las garantías que, en su caso, otorgue el Gobierno Federal respecto a empréstitos de los Estados y Municipios; el manejo, la custodia y la aplicación de fondos y recursos de los Poderes de la Unión y de los entes públicos federales, así como realizar auditorías sobre el desempeño en el cumplimiento de los objetivos contenidos en los programas federales, a través de los informes que se rendirán en los términos que disponga la Ley. [...]".

artículos 2, fracción II; 14, fracción II, incisos a), b) y c), y 17, fracción V,² en materia de auditorías de desempeño. Los aspectos señalados fueron fiscalizados a fin de evaluar el cumplimiento de lo señalado en la CPEUM, en su artículo 134, primer párrafo, que establece: “Artículo 134. Los recursos económicos de que dispongan la Federación, las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados. [...]”.

La presente auditoría se realizó de acuerdo con el marco jurídico y normativo que regula la actuación de la ASF, así como aquellos que son determinados institucionalmente, en concordancia con las Normas Profesionales de Auditoría del Sistema Nacional de Fiscalización, para el caso especificó de las auditorías de desempeño la “ISSAI 300 Principios Fundamentales de la Auditoría de Desempeño”,³ por lo que las normas aplicadas por el grupo auditor, en materia de auditorías de desempeño, se encuentran basadas y son congruentes con las normas aplicables del Marco de Pronunciamientos Profesionales de la INTOSAI (Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores).

Antecedentes

En el marco de la crisis de la deuda de 1982, se modificó el marco normativo para regular la participación de los privados en el desarrollo de carreteras, en ese año se reformó la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal para determinar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) como la responsable de llevar a cabo la construcción y conservación de caminos.⁴

² La **Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación**, en su artículo 2, fracción II, establece: “Artículo 2.- La fiscalización comprende: [...] II. La práctica de auditorías sobre el desempeño para verificar el grado de cumplimiento de los objetivos de los programas federales.”; en su artículo 14, fracción II, señala: “Artículo 14.- La fiscalización de la Cuenta Pública tiene por objeto: [...] II. Verificar el cumplimiento de los objetivos contenidos en los programas: a) Realizar auditorías del desempeño de los programas, verificando la eficiencia, la eficacia y la economía en el cumplimiento de los objetivos de los mismos; b) Si se cumplieron las metas de los indicadores aprobados en el Presupuesto de Egresos y si dicho cumplimiento tiene relación con el Plan Nacional de Desarrollo y los programas sectoriales, y c) Si se cumplieron los objetivos de los programas [...]”, y en su artículo 17, párrafo primero, fracción V, establece: “Artículo 17.- Para la fiscalización de la Cuenta Pública, la Auditoría Superior de la Federación tendrá las atribuciones siguientes:[...] V. Practicar auditorías sobre el desempeño en el cumplimiento de los objetivos contenidos en los programas federales, conforme a los indicadores establecidos en el Presupuesto de Egresos y tomando en cuenta el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, operativos anuales, y demás programas de las entidades fiscalizadas, entre otros, a efecto de verificar el desempeño de los mismos y, en su caso, el uso de recursos públicos federales; [...]”.

³ La auditoría de desempeño se considera una revisión: “independiente, objetiva y confiable sobre si las acciones, sistemas, operaciones, programas, actividades u organizaciones gubernamentales, operan de conformidad con los principios de economía, eficiencia y eficacia, y sobre si existen áreas de mejora”.

Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores [en línea], “ISSAI 300, Principios de la Auditoría de Desempeño”, 2019, [consulta: 25 de agosto de 2025], disponible en: <https://www.issai.org/wp-content/uploads/2019/08/ISSAI-3000-Norma-para-la-Auditoria-de-Desempeno.pdf>

⁴ SICT, **Diagnóstico del Programa Presupuestario K037 “Conservación de caminos rurales y carreteras alimentadoras”**, 2020.

A partir del 29 de marzo de 1983 la SCT inició su definición orgánica y funcional por medio de la publicación de su Reglamento Interior, con el cual se crearon los Centros SCT para representarla en cada entidad federativa en la ejecución de programas de obras de infraestructura y para la coordinación de acciones con los gobiernos estatales y municipales.⁵

En 1993, se expidió la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF), con la finalidad de “regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes”.⁶

En 1998, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras) y la SCT celebraron en conjunto con los gobiernos estatales Convenios de Coordinación para la descentralización de funciones, responsabilidades y recursos en materia de construcción y conservación de caminos rurales y alimentadores, con la finalidad de impulsar el desarrollo regional.⁷

Para el periodo de 2000-2006, la principal problemática que se identificó en la materia se refirió al mal estado físico de los caminos rurales, por lo que la Secretaría intervino a través de programas de conservación rutinaria, a fin de asegurar buenas condiciones de servicio al público; de conservación preventiva, para evitar mayores deterioros, y de reconstrucción, para recuperar tramos que llegaron a presentar daños importantes.⁸

En 2005, a fin de fortalecer las acciones operativas y de edificación para mejorar la infraestructura carretera nacional, se realizaron las modificaciones al Reglamento Interior de la SCT, con lo que se reestructuraron las áreas relacionadas con la conservación de la red carretera nacional y se asignó a la Dirección General de Carreteras (DGC), entre otras funciones, la coordinación de los trabajos relacionados con la red de carreteras alimentadoras y los caminos rurales.⁹

Como parte del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, se determinó el Objetivo Prioritario 1 “Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal”, para el cual se determinó la acción puntual de “continuar con la

⁵ SCT, **Manual de Organización General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes**, 2011, pp. 3 y 4.

⁶ Diario Oficial de la Federación (DOF), **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, artículo 1o., publicada el 22 de diciembre de 1993.

⁷ SICT, **Diagnóstico del Programa Presupuestario K037 “Conservación de caminos rurales y carreteras alimentadoras”**, 2020.

⁸ *Ibíd.*

⁹ SICT, **Diagnóstico del Programa Presupuestario K031 “Proyectos de construcción de las carreteras alimentadoras y caminos rurales”**, 2022.

pavimentación de caminos rurales y alimentadores en zonas de alta y muy alta marginación”.

En 2021, con la publicación en el Diario Oficial de la Federación (DOF) del Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), se cambió la denominación de la SCT a Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).¹⁰

El 29 de enero de 2024, se expidió el Reglamento Interior de la SICT, en el cual se determinó que la Dirección General de Carreteras tiene entre sus atribuciones “elaborar y participar en conjunto con las unidades administrativas competentes, y en coordinación con la Dirección General de Planeación, en la planeación, coordinación, programación y evaluación de los programas de [...] construcción, modernización, conservación y reconstrucción de los caminos rurales y carreteras alimentadoras que requieran recursos federales para su mantenimiento y conservación”.¹¹

La presente revisión del desempeño de la SICT a 2024 respecto de las acciones de construcción y conservación de caminos rurales y carreteras alimentadoras se estructuró en los apartados siguientes: a) diseño, b) implementación, c) resultados y d) fines, como se presenta a continuación:

APARTADOS, VERTINENTES Y RESULTADOS DE LA REVISIÓN

Hilo Conductor	Vertiente	Resultado
Diseño	Eficiencia / Economía / Competencia institucional ¹²	1. Diseño de la política pública
	Eficiencia	2. Coordinación interinstitucional
	Eficiencia	3. Sistema de Evaluación del Desempeño
Implementación	Eficiencia	4. Construcción y modernización
	Eficiencia / Ciudadano usuario	5. Conservación
Resultados	Eficacia	6. Incremento en la conectividad
Fines	Eficacia / Economía ¹³	7. Contribución al crecimiento económico

FUENTE: Elaborado por el grupo auditor.

¹⁰ DOF, **Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**, publicado el 20 de octubre de 2021.

¹¹ De acuerdo con el artículo 18, fracción I, del **Decreto por el que se expide el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**, publicado en el DOF el 29 de enero 2024.

¹² La vertiente de economía en este resultado se refiere a el análisis del diseño programático y su correspondencia con el diseño presupuestal.

¹³ La vertiente de economía en este resultado se refiere a analizar si los recursos se ejercieron para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el diseño programático.

Resultados

1. Diseño de la política pública

En este resultado se presenta el análisis de la eficiencia, la economía y la competencia de los actores en términos del diseño de la política pública en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras, vigente a 2024, a fin de identificar la consistencia entre el problema público respecto de la estructura programática, y de la estructura presupuestal para la implementación de la política.

a) Conceptualización de los caminos rurales y las carreteras alimentadoras

De acuerdo con la SICT, un camino rural “se caracteriza por ser de un carril a base de terracerías revestidas no compactadas y con obras de drenaje que permiten transitarlos en cualquier época del año [...]”¹⁴ y “se encargan principalmente de comunicar comunidades rurales”;¹⁵ en tanto que la carretera alimentadora “se caracteriza por ser de dos carriles, en su gran mayoría pavimentados, para un tránsito promedio diario anual de 100 a mil 500 vehículos”.¹⁶

Lo anterior “permite vincular cabeceras municipales, zonas turísticas, industriales y agrícolas y, se conectan con la red federal”¹⁷ y “comparten los objetivos de aumentar las velocidades de operación, reducir los tiempos de recorrido, proporcionar comodidad y seguridad a los usuarios”.¹⁸ Las principales características de estas vías de comunicación se presentan a continuación:

¹⁴ Con base en la información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

¹⁵ SICT, **Documento Diagnóstico del Programa K-039 “Estudios y Proyectos de Construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras”**, 2022, remitido mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

¹⁶ Con base en la información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

¹⁷ SICT, **Documento Diagnóstico del Programa K-039 “Estudios y Proyectos de Construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras”**, 2022, remitido mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

¹⁸ *Ibíd.*

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS CARRETERAS ALIMENTADORAS Y LOS CAMINOS RURALES

CARRETERAS ALIMENTADORAS



CAMINOS RURALES



CARACTERÍSTICAS	TIPO D	TIPO C	CARACTERÍSTICAS	CAMINOS RURALES
Superficie de rodamiento	Pavimentada	Pavimentada	Superficie de rodamiento	Revestida
Aforo diario	100-500 vehículos	500-1500 vehículos	Aforo diario	Hasta 100 vehículos
Velocidad proyecto	40-70 km/hora	50-90 km/hora	Velocidad proyecto	Hasta 30-50 km/hora
Ancho de corona	9.0 m	10.6 m	Ancho de corona	4.5 m
Ancho de calzada	7.0 m	7.0 m	Ancho de calzada	4.5 m

FUENTE: Elaborado por el grupo auditor con base en el Documento Diagnóstico del Programa presupuestario K037 “Conservación de Infraestructura de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras”, proporcionado por la entidad fiscalizada por medio del oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

En el documento “Estadística Mensual del Sector de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes”, la SICT reportó que la Red Nacional de Carretera (RNC), en 2024, estuvo conformada por un total de 405,273.0 kilómetros (km), de los cuales el 34.2% (138,488.0 km) correspondió a la red alimentadora y el 38.9% (157,486.0 km) a la red rural.¹⁹

Al respecto, la Dirección General de Carreteras (DGC) indicó que “mediante los programas de Caminos Rurales y Alimentadores que implementa la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), se atiende exclusivamente la red existente, enfocándose en acciones de construcción, modernización, conservación y reconstrucción; dichas intervenciones se realizan sobre tramos ya establecidos, por lo que no implican la incorporación de nuevas vías ni el incremento de la longitud total de la red, es decir, no se amplía la cobertura territorial, sino que se mejora y mantiene la infraestructura carretera actualmente en operación”..²⁰

El análisis de las acciones de construcción y conservación de los caminos rurales y las carreteras alimentadoras se presentan en los resultados 4. “Construcción y modernización”, y 5. “Conservación” de la presente auditoría.

b) Problema Público

Por medio de la revisión del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024, del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024 y de los documentos diagnósticos de los Programas presupuestarios (Pp) K031 “Proyectos de Construcción de Carreteras Alimentadoras y Caminos Rurales”, K037 “Conservación de Infraestructura de

¹⁹ De acuerdo con lo reportado en la **Estadística Mensual del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**, elaborada por la SICT en marzo de 2025, [consultada: el 25 de junio de 2025], disponible en: <https://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/>

²⁰ Con base en la información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras”, y K039 “Estudios y Proyectos de Construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras”, se identificó el problema público relacionado con el deterioro de las condiciones físicas y el bajo desarrollo de proyectos de infraestructura de la Red Rural y Alimentadora, que limita la conectividad de zonas aisladas y de alta marginación.

Lo anterior tuvo como causas los daños en la red por el aumento del volumen de peso y tránsito, los desgastes naturales de la infraestructura, y la coordinación insuficiente para la conservación y mantenimiento de la red. Asimismo, se identificó que la relevancia de la política pública se relacionó con las consecuencias del problema señalado, relativas a la limitada conectividad entre las regiones y el insuficiente impulso a la economía como resultado del bajo desarrollo de caminos rurales y carreteras alimentadoras.²¹

c) Estructura Programática

Con la revisión de los documentos de planeación nacional y programación sectorial, correspondientes al periodo 2019-2024, vinculados con los caminos rurales y carreteras alimentadoras, se identificó que la SICT contó con el objetivo prioritario 1 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024, el cual contiene estrategias y líneas de acción orientadas a contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera.

Asimismo, en el PSCT 2020-2024 se señaló que “el problema público o área de oportunidad más significativa en este sector, es el relativo a que la cobertura y condiciones operativas de (...) las Redes Alimentadora y Rural, no permiten la conectividad eficiente entre los diferentes modos de transporte, además de presentar problemas (...) en el traslado de bienes y personas a lo largo y ancho del territorio nacional, generando un área de oportunidad en el abatimiento de los costos generalizados de transporte, a fin de impulsar el desarrollo económico y la inclusión en todas las regiones, en particular de las zonas aisladas y de alta marginación.”²²

²¹ Al respecto, de acuerdo con el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), órgano desconcentrado de la SICT, los trabajos para la conservación de caminos rurales y alimentadores “consisten en limpieza de franjas laterales y desmontes, limpieza y reparación de obras de drenaje y alcantarillas, bacheos, renivelaciones y mantenimiento de la superficie de rodamiento, para que los caminos de acceso a centros poblacionales y zonas de producción se mantengan en condiciones transitables en todo el año”, por lo que en esta auditoría al hacer referencia al mantenimiento se entenderá que forma parte integral de la conservación, dado que éste es un elemento que la conforma.

Instituto Mexicano del Transporte, **Conservación y mantenimiento de caminos rurales y alimentadores con base en corredores locales de transporte**, 2021, p. 7.

²² SICT, “**Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024**”, publicado en el DOF el 2 de julio de 2020.

d) Prospectiva de Infraestructura Carretera

En relación con la definición de un documento rector de la política pública en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras, se identificó que en el “Acuerdo por el que se establecen disposiciones administrativas en materia de planeación de infraestructura carretera y ferroviaria”, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 29 de agosto de 2023, se especificó el objeto de “establecer las disposiciones administrativas con base en las cuales se llevará a cabo la planeación de infraestructura carretera”.

Para lo cual, se determinó la elaboración de una Prospectiva, que “es el instrumento con vigencia anual que permitirá a la Secretaría tomar decisiones de inversión para cubrir la demanda de servicios para el transporte de usuarios en las mejores condiciones de calidad, seguridad vial, accesibilidad, oportunidad y economía”, y que “incluirá un análisis técnico, económico y social de la situación actual de la infraestructura carretera y ferroviaria, para proyectar su evolución futura y planear los trabajos necesarios para su desarrollo”, en un horizonte de planeación a diez años.²³

Al respecto, la Secretaría remitió la versión final de la “Prospectiva de Infraestructura Carretera y Ferroviaria 2023-2032”,²⁴ de la cual se identificó que en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras contó con el capítulo 3 “Proyecciones de demanda y oferta 2023-2032”, apartado 3.1.9.3. “Carreteras alimentadoras y caminos rurales 2023-2032”, en el que señaló que “la red de caminos rurales y alimentadores, a excepción de una parte ubicada en el Estado de Chiapas, está bajo la jurisdicción estatal [...]”.²⁵

Por tanto, “es responsabilidad de los Gobiernos de los Estados mantener actualizado su inventario, identificar sus necesidades y realizar el mantenimiento necesario. Los Centros SICT, a través de su Residencia General de Carreteras Alimentadoras, establecen la coordinación necesaria con las autoridades estatales competentes para actualizar anualmente el inventario físico de los caminos”.²⁶

En la citada “prospectiva”, la Secretaría proyectó que requerirá una inversión de 9,436,778.3 miles de pesos (mdp) de 2024 para atender 4,729.2 km de red del estado de Chiapas; de manera específica, se identificó que para la red alimentadora de esta entidad se determinó una inversión de 2,647,625.3 mdp para la conservación y la reconstrucción de 1,183.8 km, en tanto que para la red rural se contempló una inversión de 3,357,933.1 mdp para la

²³ De conformidad con lo establecido en los artículos 1, 5, fracción I, 6, y 7, fracción I, del **Acuerdo por el que se establecen disposiciones administrativas en materia de planeación de infraestructura carretera y ferroviaria**, publicado en el DOF el 29 de agosto de 2023, sin reforma.

²⁴ Proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

²⁵ Con base en lo señalado en la “**Prospectiva de Infraestructura Carretera y Ferroviaria 2023-2032**”, que fue remitida por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

²⁶ *Ibíd.*

construcción y modernización de 500.0 km, y 3,431,220.0 mdp para la conservación y reconstrucción de 3,045.4 km.²⁷

No obstante, en la “prospectiva” no se especificaron los principales proyectos de inversión a realizarse en el futuro para lograr dicha atención de kilómetros, por lo que se identificó un área de mejora relacionada con integrar en ese “documento de planeación” los proyectos de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras a implementarse en un horizonte a diez años, que posibiliten determinar la inversión y los kilómetros que serán atendidos.²⁸

Cabe destacar que en el artículo 9 del “Acuerdo por el que se establecen disposiciones administrativas en materia de planeación de infraestructura carretera y ferroviaria” se determinó que “No se podrán desarrollar ni instrumentar proyectos de inversión que no estén contemplados en la Prospectiva, con excepción de las obras que se consideren prioritarias para la persona Titular de la Secretaría, para el Gobierno Federal o aquellas requeridas por alguna emergencia justificada”.

En el mismo ordenamiento, se señala que “tampoco se podrán tramitar recursos ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para proyectos que no estén previstos en la Prospectiva conforme a lo establecido en este Acuerdo”, y en el artículo 7 se señala que “La Subsecretaría [de Infraestructura], a través de las Unidades Administrativas, revisará, actualizará y evaluará el cumplimiento de la Prospectiva de forma anual [...]”.²⁹

e) Estructura presupuestal para el cumplimiento de objetivos y metas

En 2024, la SICT ejerció 74,693,711.5 miles de pesos (mdp) para el cumplimiento de su mandato relativo a formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre y aéreo,³⁰ lo que significó una disminución de 12.8% respecto del presupuesto aprobado de 85,688,296.0 mdp.

Al respecto, para ejecutar la Función “Transporte”, Subfunción “Transporte por carretera” y la Actividad Institucional “Carreteras alimentadoras y caminos rurales eficientes, seguras y

²⁷ De conformidad con lo establecido en los artículos 5, fracción I, 6, 7, fracciones I, XII y XIV, del **Acuerdo por el que se establecen disposiciones administrativas en materia de planeación de infraestructura carretera y ferroviaria**, publicado en el DOF el 29 de agosto de 2023, sin reforma.

²⁸ Al cierre de la presente auditoría, la SICT no presentó información para atender esta área de mejora por lo que el hallazgo persiste.

²⁹ Conforme a lo establecido en los artículos 7 y 9 del **Acuerdo por el que se establecen disposiciones administrativas en materia de planeación de infraestructura carretera y ferroviaria**, publicado en el DOF el 29 de agosto de 2023, sin reforma.

³⁰ De conformidad con lo establecido en el artículo 36, fracción I, de la **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**.

suficientes”, la Secretaría contó con tres Programas presupuestarios (Pp),³¹ que representaron el 10.0% (7,475,390.9 mdp) del presupuesto ejercido por la Secretaría en dicho año.

De lo anterior, el 2.9% (2,171,741.1 mdp) fue para el Pp K031 “Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales”; el 6.9% (5,129,197.9 mdp) para el Pp K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras”, y el 0.2% (174,451.9 mdp) para el K039 “Estudios y proyectos de construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras”.

Cabe señalar que, en 2024, el presupuesto ejercido para implementar la política en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras presentó una variación positiva de 78.8% respecto del presupuesto aprobado.³²

Los resultados reportados de la ejecución de los Programas presupuestarios K031 y K037 se presentan en los resultados núms. 4 “Construcción y modernización” y 5 “Conservación” de la presente auditoría.

2024-0-09100-07-0341-07-001 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a través de la Subsecretaría de Infraestructura y sus Unidades Administrativas, evalúe la pertinencia de incluir en la Prospectiva de Infraestructura Carretera un apartado que contenga los proyectos de inversión a realizarse en el futuro, a fin de planear la inversión y los kilómetros que serán atendidos mediante los proyectos de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadores, que se realizarán en coordinación con los tres órdenes de gobierno, conforme a lo establecido en los artículos 36, fracción I, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5o., párrafo segundo, fracción I, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 18, fracciones I, II y XVII, y 43, fracciones I, II, IV y VI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; 5, fracciones I y II, 6, 7, fracciones I, V, XII y XIV, y 9 del Acuerdo por el que se establecen disposiciones administrativas en materia de planeación de

³¹ K031 “Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales”, K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras” y K039 “Estudios y proyectos de construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras”.

³² En el **Análisis del Ejercicio del Presupuesto de Egresos**, correspondiente al ramo administrativo 09 “Infraestructura, Comunicaciones y Transportes” de la Cuenta Pública 2024, se indicó que, en relación con el presupuesto ejercido en 2024, “a través del Programa de Carreteras Alimentadoras y Caminos Rurales se llevaron a cabo trabajos de construcción en cuatro centros SICT, en una longitud de 36.9 km y mediante trabajos de conservación y reconstrucción se dio atención [sic] 1,462.6 km en cuatro Centros SICT. Con lo anterior, se contribuye al cumplimiento del objetivo de promover infraestructura de transporte que se refleje en el desarrollo de las regiones beneficiadas y menores costos de operación del transporte para realizar actividades económicas”, así como que, en relación con el Pp K039, “se logró una meta de 142.8 km con la realización de 10 estudios y proyectos a nivel nacional en Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras”, [consulta: 18 de agosto de 2025], disponible en:

https://www.cuentapublica.hacienda.gob.mx/work/models/CP/2024/tomo/III/MAT_Print.9R09.03.AEPE.pdf

infraestructura carretera y ferroviaria, y el Compromiso 83 del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión para la Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, en términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

2. Coordinación Interinstitucional

En este resultado se presenta el análisis de la eficiencia de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) en la implementación de mecanismos de coordinación interinstitucional, a fin de desarrollar los trabajos de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

a) Coordinación a nivel interno de la Secretaría

En 2024, siete instancias y unidades administrativas de la SICT³³ se coordinaron internamente para llevar a cabo acciones orientadas a la planeación de los programas de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras, así como para dar seguimiento al avance de las obras; además, mediante la revisión de la información proporcionada, se observó que la colaboración se llevó a cabo en momentos distintos, por lo que resulta pertinente detallar los resultados obtenidos por la entidad fiscalizada, dada su estructura orgánica de forma descendente.

i. El Comité de Infraestructura y la Dirección General de Planeación (DGP) con la Subsecretaría de Infraestructura

El Comité de Infraestructura, en 2024, tuvo la función de “contribuir al desarrollo de un esquema integral de planeación, programación, presupuestación, evaluación y seguimiento de los planes, programas y proyectos de infraestructura a cargo de la Secretaría”,³⁴ el cual se integró por la Subsecretaría de Infraestructura y la Coordinación de Centros SICT, entre otras unidades, con el objeto de “integrar y coordinar las estrategias y acciones prioritarias del sector”;³⁵ para ello, lleva a cabo sesiones y establece acuerdos que deben ser atendidos por los miembros que estén bajo su encargo y responsabilidad, e informan del

³³ Con base en los trabajos de fiscalización, se identificó que, en 2024, las unidades administrativas de la Secretaría que se coordinaron para el desarrollo de los programas de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras, fueron: El Comité de Infraestructura, la Subsecretaría de Infraestructura, la Dirección General de Carreteras (DGC), Dirección General de Planeación (DGP), Dirección General de Servicios Técnicos (DGST), Coordinación de Centros SICT (CCSICT) y los Centros SICT.

³⁴ De acuerdo con lo establecido en el artículo 43, fracción I, del **Decreto por el que se expide el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**.

³⁵ De conformidad con lo establecido en los artículos 2 y 4, fracciones I y V, del **Acuerdo por el que se dan a conocer los Lineamientos de Integración y Funcionamiento del Comité de Infraestructura de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**.

seguimiento³⁶ a la Secretaría Técnica del Comité, que se refirió a la Dirección General de Planeación (DGP) de la Secretaría.³⁷

ii. Subsecretaría de Infraestructura con la Dirección General de Carreteras (DGC)

La Subsecretaría de Infraestructura,³⁸ en 2024, tuvo la facultad de “controlar y evaluar el funcionamiento de las unidades administrativas bajo su adscripción”; entre estas unidades se encontró la DGC, que tiene la atribución de “elaborar y participar en conjunto con las unidades administrativas competentes [...] en la planeación, coordinación, programación y evaluación de los programas de [...] construcción, modernización, conservación y reconstrucción de los caminos rurales y carreteras alimentadoras”.³⁹

En relación con lo anterior, la Subsecretaría de Infraestructura remitió copia del oficio circular núm. 3.-057 del 21 de abril de 2023, con el que instruyó a sus direcciones generales, entre ellas la DGC, para que, “con motivo de la revisión y fiscalización superior de la Cuenta Pública, que implementa la Auditoría Superior de la Federación”, se instrumentaran las siguientes acciones: “a) Implementar la metodología para la autorización de los proyectos ejecutivos”; “b) incorporar dicha metodología en los manuales de organización y procedimientos de sus Direcciones Generales” y “c) Actualizar la normatividad en materia de proyectos ejecutivos que les corresponda”.⁴⁰

iii. Dirección General de Carreteras (DGC) con Dirección General de Servicios Técnicos (DGST)

La DGC informó que, mediante el oficio núm. 3.1.2.1.3.465.2024 del 23 de octubre de 2024, solicitó a la DGST que le informara sobre la existencia de trabajos similares relacionados con

³⁶ Al respecto, la DGP remitió copia del “**Acta de la Primera Sesión Extraordinaria del Comité de Infraestructura de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (29/08/2023)**”, en la cual el Comité de Infraestructura instruyó a la DGP la elaboración de un Programa de Infraestructura del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para el periodo 2025-2030, a fin de relacionar un portafolio de proyectos, que considerara los instrumentos de planeación que correspondan, así como los documentos de Prospectiva del Sector que hubieran elaborado la Subsecretaría de Infraestructura.

Dicha “Acta de la Primera Sesión Extraordinaria del Comité de Infraestructura de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (29/08/2023)” fue remitida mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

³⁷ De conformidad con lo establecido en el artículo 2, 3, 9 y 24, fracción VII, del **Acuerdo por el que se dan a conocer los Lineamientos de Integración y Funcionamiento del Comité de Infraestructura de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**.

³⁸ De acuerdo con lo establecido en el artículo 3, apartado A, fracción I, inciso a, del **Decreto por el que se expide el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**, vigente a 2024, se estableció que la Dirección General de Carreteras estuvo adscrita a la Subsecretaría de Infraestructura.

³⁹ De acuerdo con lo señalado en los artículos 6, fracción IV, y 18, fracción I, del **Decreto por el que se expide el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**.

⁴⁰ La copia del oficio circular núm. 3.-057 del 21 de abril de 2023 fue remitida por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0623 del 10 de junio de 2025.

los servicios a contratar para proyectos carreteros ubicados en los estados de Guerrero, Morelos y Puebla, en materia de estudios y proyectos de ingeniería, así como manifestaciones de impacto ambiental.⁴¹

En ese sentido, la DGC remitió copia del oficio núm. 3.3.1.-103/2024 del 31 de octubre de 2024, con el que la DGST le informó que “en sus archivos no existen trabajos similares a los que pretenden desarrollar”.⁴²

Asimismo, la DGC indicó que, en materia de coordinación con la DGST, “han realizado reuniones de trabajo orientadas al asesoramiento y emisión de opiniones técnicas, con el fin de dar seguimiento a la construcción de obras prioritarias de altas especificaciones, garantizando su correcta ejecución y asegurando condiciones de seguridad para el usuario”.⁴³

iv. La Coordinación de Centros SICT (CCSICT) con los Centros SICT

La CCSICT no operó entre febrero de 2020 y octubre de 2023, toda vez que la SICT informó que “la plaza de la Coordinación General de Centros SCT fue cancelada por medidas de austeridad” en 2020 y hasta 2023 se aprobó “la incorporación de la Coordinación de Centros SICT, a fin de integrar un puesto que contribuya a la consecución de las metas y objetivos de la dependencia”.⁴⁴

Por lo anterior, para el ejercicio fiscal en revisión la Coordinación reanudó sus funciones y elaboró los “Lineamientos para la Integración del Programa de Trabajo 2024 de los Centros SICT”, en los que se detalló que los Programas de Trabajo son elaborados por cada Centro SICT, luego son revisados por la CCSICT, y su autorización quedó a cargo del Director General de cada Centro.⁴⁵

v. La Dirección General de Carreteras (DGC) con los Centros SICT

La DGC⁴⁶ indicó que “con la finalidad de conocer las obras que son susceptibles de ejecutar en cada ejercicio presupuestal, se formula una base de datos con la información

⁴¹ De conformidad con lo establecido en el artículo 18, fracción VII, del **Decreto por el que se expide el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**, vigente a 2024, se estableció que la DGC tiene la atribución de determinar, en coordinación con la DGST, “las características y especificaciones técnicas de las obras que por sus condiciones especiales así lo requieran, mismas que deben observarse para la elaboración de los proyectos ejecutivos para la [...] construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras”.

⁴² Con base en la información proporcionada mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

⁴³ *Ibíd.*

⁴⁴ *Ibíd.*

⁴⁵ *Ibíd.*

⁴⁶ De acuerdo con lo señalado en el artículo 18, fracciones I y X, del **Decreto por el que se expide el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**.

programática y presupuestaria que servirá para integrar el Mecanismo de Planeación (MECAPLAN) de los Programas de Caminos Rurales y Alimentadores; lo anterior, de conformidad con lo que establece la fracción I del Artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria [...].”⁴⁷

Asimismo, la DGC indicó que “[...] dicho documento representa el instrumento por medio del cual las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal establecen sus necesidades de inversión y se compone de los Programas y Proyectos de Inversión registrados en el Sistema de Cartera de Inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), que se encuentran en proceso de realización con calendario fiscal en el ejercicio corriente”.⁴⁸

En relación con lo anterior, la DGC informó que “en cada ejercicio [...] envía a los Centros SICT un oficio circular con la finalidad de que éstos identifiquen y remitan la relación de aquellos caminos que resulten factibles de incluir en la base antes mencionada”.⁴⁹

La entidad fiscalizada remitió copia de los oficios con los que la DGC le solicitó a los Centros SICT la información programática y presupuestaria para integrar el Mecanismo de Planeación (MECAPLAN) de 2024 y 2025, respectivamente, de los programas de caminos rurales y carreteras alimentadoras,⁵⁰ como se detalla a continuación:

- En el caso de los proyectos de conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras, la DGC solicitó la información relativa a las “Obras de impacto, en donde el beneficio social sea para un mayor número de personas, como pueden ser: ejes interestatales, ejes intermunicipales, ejes interregionales, obras prioritarias, estratégicas y que por su impacto son necesarias de atender de inmediato, obras que conecten a núcleos de producción, así como aquellas obras que se deriven de presiones de gasto y obras en zonas de conflictos sociales y/o de incidencia de seguridad.”
- En relación con los proyectos de construcción y modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras, la DGC solicitó la información de los caminos que considere factibles de incorporar en el MECAPLAN, de acuerdo con lo establecido en los “Criterios para la priorización de las obras que integran el mecanismo de planeación del programa de caminos rurales y alimentadores”.

Los “Criterios para la priorización de las obras que integran el mecanismo de planeación del programa de caminos rurales y alimentadores” se crearon como “una herramienta de

⁴⁷ Con base en la información proporcionada mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ Los oficios en cuestión se trataron del 3.1.2.1.4.042.2023 del 22 de febrero de 2023 y 3.1.2.1.4.047.2024 del 04 de marzo de 2024, los cuales fueron remitidos por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

aplicación general que permita documentar y fortalecer la elaboración de las propuestas de obras metas e inversiones del Mecanismo de Planeación, que anualmente se desarrolla para la integración del Paquete Económico, que presenta el Ejecutivo Federal al Poder Legislativo”.

Por medio de la revisión de los criterios en cuestión, se identificó que se definieron cinco prioridades para integrar el MECAPLAN y, con ello, elegir las obras de: i) continuidad; ii) importancia e impacto, iii) inversiones en ejercicios anteriores; iv) nuevas con todos los elementos de obra pública, y v) las que fueron resultado de la Coordinación Interinstitucional.

Al respecto, con los trabajos de auditoría, realizados con motivo de la fiscalización de la Cuenta Pública 2024, se identificó como área de mejora que, para la integración del Mecanismo de Planeación, se considere actualizar los “Criterios para la priorización de las obras que integran el mecanismo de planeación del programa de caminos rurales y alimentadores”, a fin de que, entre las prioridades que determine la SICT, también se consideren los proyectos de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras, que se definan como parte de la elaboración de la Prospectiva de Infraestructura Carretera, que cuenta con una vigencia anual y un horizonte de planeación a diez años.⁵¹

b) Coordinación entre los tres órdenes de gobierno

En la revisión de la normativa en la materia, se observó que los tres órdenes de gobierno desde sus atribuciones contribuyen al desarrollo de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

En el ámbito federal, la SICT, por medio de la DGC, adscrita a la Subsecretaría de Infraestructura,⁵² tuvo la atribución de “elaborar y participar en conjunto con las unidades administrativas competentes [...] en la planeación, coordinación, programación y evaluación de los programas de [...] caminos rurales y carreteras alimentadoras”, para lo cual la entidad fiscalizada dispuso de los Centros SICT, que contaron con la facultad de “ejecutar los programas, proyectos y estrategias de la Secretaría en el estado de su adscripción”.⁵³

⁵¹ Esta área de mejora contribuye en la atención de lo establecido en el artículo 9 del **Acuerdo por el que se establecen disposiciones administrativas en materia de planeación de infraestructura carretera y ferroviaria**, que establece que “no se podrán desarrollar ni instrumentar proyectos de inversión que no estén contemplados en la Prospectiva, con excepción de las obras que se consideren prioritarias [...] o aquellas requeridas por alguna emergencia justificada. Tampoco se podrán tramitar recursos [...] para proyectos que no estén previstos en la Prospectiva conforme a lo establecido en este Acuerdo”.

⁵² De acuerdo con lo establecido en el artículo 3, apartado A, fracción I, inciso a, del **Decreto por el que se expide el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**, vigente en 2024, se estableció que la Dirección General de Carreteras se encuentra adscrita a la Subsecretaría de Infraestructura.

⁵³ De acuerdo con lo señalado en el artículo 18, fracción I, y 41, fracciones IV y VI, del **Decreto por el que se expide el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**.

En el ámbito estatal, se identificó que, en 1998, la entidad fiscalizada celebró Convenios de Coordinación con los gobiernos estatales para la descentralización de funciones, responsabilidades y recursos en materia de construcción y conservación de caminos rurales y alimentadores,⁵⁴ con la finalidad de impulsar el desarrollo regional; dichos convenios se celebraron con 30 de los 31 estados del país.⁵⁵

La entidad fiscalizada informó que “las redes de caminos rurales y alimentadores, con excepción de Chiapas, son de jurisdicción estatal, por lo que el desarrollo, consolidación y mantenimiento de este tipo de redes de caminos son de la responsabilidad directa de los gobiernos de los estados”.⁵⁶

Además, la DGC indicó que “esta descentralización no eliminó a la SCT la responsabilidad de construir y conservar caminos, acción que ahora debería realizar en conjunto con los Gobiernos Estatales; la SCT participaría principalmente en la planeación, coordinación y normatividad de los programas”.⁵⁷ Lo anterior, se verificó mediante la revisión de los citados convenios de descentralización, en los cuales se determinó que la Secretaría, en el ámbito de sus respectivas competencias, debe llevar a cabo la supervisión, registro, control y evaluación de los recursos y obras.⁵⁸

Asimismo, en el artículo 115 constitucional, se estableció que los municipios están facultados para “formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial”.⁵⁹

La entidad fiscalizada señaló que “si bien se establece que es facultad de la Coordinación de Centros SICT participar en coordinación con las Unidades Administrativas correspondientes, en la definición de los programas y proyectos de los Centros SICT,⁶⁰ así como en los asuntos de competencia de éstos y en su interacción con las autoridades de los tres órdenes de

⁵⁴ Por medio de los trabajos de fiscalización, se revisaron los 30 convenios de descentralización en cuestión, que remitió la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025, de los cuales se identificó que en la primera cláusula se determinó que el Gobierno Federal transferirá bienes, recursos, responsabilidades, así como las funciones de conservación y, en su caso, construcción de caminos rurales y alimentadores al Gobierno Estatal correspondiente.

De acuerdo con lo señalado en el artículo 18, fracción I, y 41, fracciones IV y VI, del **Decreto por el que se expide el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**.

⁵⁵ De acuerdo con la SICT “el gobierno del estado de Chiapas, no firmó el referido convenio de descentralización, debido al conflicto armado de enero de 1994, del Ejército [sic] Zapatista de Liberación Nacional, no estaba en posibilidad de atender con eficiencia la red de caminos rurales y alimentadores que la SCT tenía programada descentralizar”.

Con base en la información proporcionada mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

⁵⁶ De acuerdo con la información proporcionada mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

⁵⁷ *Ibíd.*

⁵⁸ *Ibíd.*

⁵⁹ De conformidad con el artículo 115, fracción V, inciso a, de la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**.

⁶⁰ De conformidad con lo establecido en el artículo 39, fracción I, del **Decreto por el que se expide el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**.

gobierno y representantes de los sectores social y privado; dicha interacción se refiere a instrumentar los programas del Sector, más no para la definición de programas y proyectos [...]”.⁶¹

“En este sentido, los Centros SICT tienen interacción con los tres órdenes de gobierno y representantes de los sectores social y privado para instrumentar los programas del Sector”.⁶²

La Secretaría informó que 27 Centros SICT.⁶³ se coordinaron principalmente con sus respectivos gobiernos estatales y municipales, pero de éstos sólo el Centro SICT Jalisco remitió evidencia documental que acreditó la interacción para valorar la factibilidad de la rehabilitación del tramo carretero Usmajac-Tamaliagua.

Mientras que los 4 Centros SICT.⁶⁴ restantes no refirieron acciones de coordinación, de los cuales destacaron los casos de los Centros SICT Chihuahua y Durango que señalaron que “no tiene antecedentes de interacción con autoridades de los tres órdenes de gobierno y representantes de los sectores social y privado para la definición de programas y proyectos en materia de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras, en el periodo 2020-2024” y que la definición de estos programas “es una actividad contemplada en la etapa de programación, a cargo de la Dirección General de Carreteras”.⁶⁵

Con base en la información reportada por la SICT, se identificó que la entidad fiscalizada presentó un área de mejora para fortalecer y homologar los mecanismos de coordinación con los gobiernos estatales y municipales en la construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

⁶¹ Con base en la información proporcionada mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

⁶² *Ibíd.*

⁶³ Centros SICT: 1) Aguascalientes, 2) Baja California, 3) Baja California Sur, 4) Campeche, 5) Chiapas, 6) Coahuila, 7) Colima, 8) Guerrero, 9) Hidalgo, 10) Jalisco, 11) Michoacán, 12) Morelos, 13) Nayarit, 14) Nuevo León, 15) Oaxaca, 16) Puebla, 17) Querétaro, 18) Quintana Roo, 19) San Luis Potosí, 20) Sinaloa, 21) Sonora, 22) Tabasco, 23) Tamaulipas, 24) Tlaxcala, 25) Veracruz, 26) Yucatán, y 27) Zacatecas. Con base en la información proporcionada mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

⁶⁴ Los Centros SICT del Estado de México y de Guanajuato señalaron que no realizaron acciones de coordinación, ya que el primero informó que “no ejecutó obras en el Programa de Construcción y Conservación de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras”, mientras que el segundo “no tuvo interacción con ninguno de los tres ámbitos del gobierno y representantes de los sectores social y privado en el periodo señalado”. Con base en la información proporcionada mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

⁶⁵ De acuerdo con la información reportada en los oficios núms. SICT.6.8.081/2025 del 15 de mayo de 2025 emitido por el Centro SICT Chihuahua y 6.9.411.CA.155.2025 del 15 de mayo de 2025 emitido por el Centro SICT Durango, de los cuales la SICT remitió copia mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

Como resultado de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, realizada el 4 de septiembre de 2025,⁶⁶ la SICT proporcionó evidencia de la implementación de un mecanismo de control mediante el cual la Coordinación de Centros SICT comunicó a los Directores Generales de los Centros SICT que “es indispensable que los Centros SICT cuenten con un esquema integral de planeación y desarrollo de proyectos, que permita formular y conducir los programas de infraestructura”.⁶⁷

Por lo anterior, se atiende lo observado, toda vez que la entidad fiscalizada acreditó la implementación de mecanismos de control, a fin de que los Centros SICT refuercen y homologuen sus mecanismos de coordinación institucional para el desarrollo de caminos rurales y carreteras alimentadoras de acuerdo con las necesidades del país,⁶⁸ lo cual se podrá fiscalizar en años subsecuentes para verificar sus resultados.

c) Evaluación y seguimiento de las acciones de coordinación

Con los trabajos de fiscalización, se identificó que las actividades de evaluación y seguimiento, que realizaron el Comité de Infraestructura, la Subsecretaría de Infraestructura, la CCSICT, la DGC y los Centros SICT, se orientaron principalmente a reportar el avance de las obras relacionadas con caminos rurales y carreteras alimentadoras, lo cual fue objeto de análisis en los resultados núms. 4 “Construcción y modernización” y 5 “Conservación” de esta auditoría.

2024-0-09100-07-0341-07-002 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes valore la factibilidad de actualizar los criterios de priorización para la integración del mecanismo de planeación, con el objeto de que, entre las prioridades que determine la Secretaría, se incluya como criterio los proyectos de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras, que se encuentren

⁶⁶ Como resultado del hallazgo, en el Anexo II del Acta de la Reunión para la Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares núm. 2024-0341-ARPRFOP-002 del 04 de septiembre de 2025, se determinó la pre-recomendación núm. 003 “Para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por medio de la Subsecretaría de Infraestructura y sus Unidades Administrativas, así como de la Coordinación de Centros SICT, considere la factibilidad de fortalecer y homologar los mecanismos de coordinación con los gobiernos estatales y municipales, para que las unidades administrativas de la Secretaría cuenten con un esquema integral orientado a la planeación y desarrollo de proyectos de caminos rurales y carreteras alimentadoras, a fin de formular y conducir los programas para el desarrollo de los caminos de acuerdo con las necesidades del país”.

⁶⁷ Por medio del oficio núm. 5.5.-1700 de fecha 10 de septiembre de 2025, la SICT proporcionó copia del oficio interno núm. CCSICT.484/2025 del 1 de septiembre de 2025, turnado por la “Coordinación de Centros SICT” a los Directores General de los Centros SICT en el que les instruyó a “reforzar y homologar los mecanismos de coordinación institucional, asegurando que los procesos de planeación, ejecución y seguimiento de los proyectos de caminos rurales y carreteras alimentadoras se realicen conforme a los lineamientos normativos vigentes”.

⁶⁸ Dado que conforme con lo establecido en el artículo 20 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, la entidad fiscalizada remitió la documentación soporte que acreditó las acciones realizadas, se determinó la procedencia de eliminar la observación correspondiente al área de mejora identificada, para efectos de la elaboración definitiva del Informe individual de auditoría.

contemplados en la Prospectiva de Infraestructura Carretera que elabora la Secretaría, a fin de formular y conducir los programas para el desarrollo de los caminos de acuerdo con las necesidades del país, para atender lo establecido en los artículos 3o, párrafo segundo, de la Ley de Planeación; 34, fracción I, incisos a y b, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 36, fracción I, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5o., párrafo segundo, fracción I, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 6, fracciones IV y VI, 18, fracciones I, II, VI y XIX, 39, fracción I, y 43, fracciones I, II y IV, del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y 5, fracción II, 6, 7, fracciones I, XII y XIV, y 9 del Acuerdo por el que se establecen disposiciones administrativas en materia de planeación de infraestructura carretera y ferroviaria, e informe a la Auditoría Superior de la Federación de las medidas emprendidas.

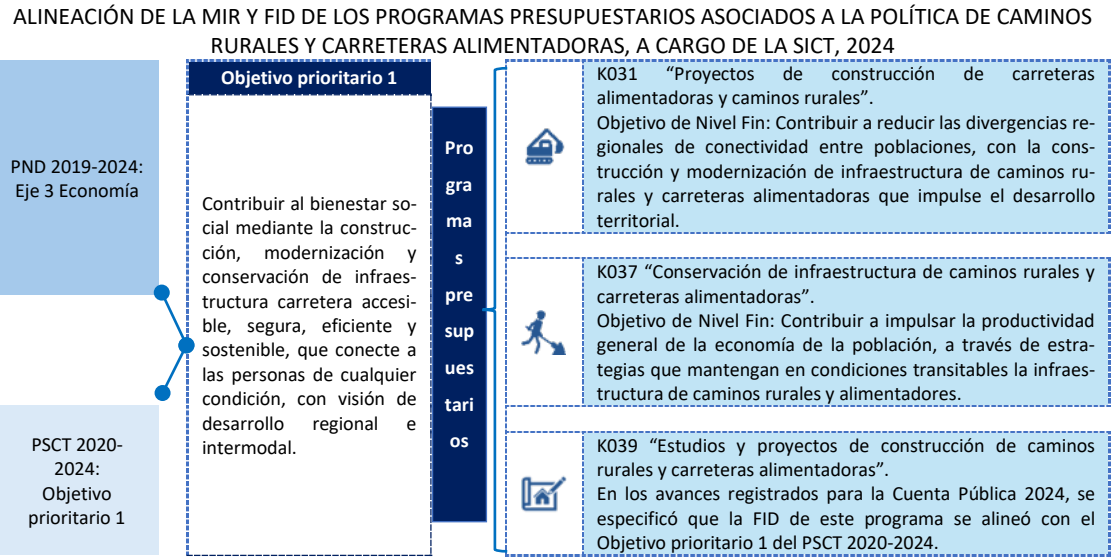
Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión para la Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, en términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

3. Sistema de Evaluación del Desempeño

En este resultado se presenta el análisis de la eficiencia en la implementación del Sistema de Evaluación del Desempeño (SED) y la contribución a los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), por parte de la SICT, en el marco de las acciones de construcción y conservación de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

En relación con el SED, se observó que los objetivos de nivel Fin de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) de los Programas presupuestarios (Pp) asociados a la implementación de la política pública en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras, se encuentran alineados a los objetivos de la planeación nacional y sectorial que se establecieron para el periodo 2020-2024,⁶⁹ como se muestra a continuación:

⁶⁹ La ejecución de las acciones de construcción y conservación de caminos rurales y carreteras alimentadoras se relaciona con la implementación de tres Programas presupuestarios a cargo de la SICT: K031 “Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales”, K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras” y K039 “Estudios y proyectos de construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras”. Cabe señalar que en el caso del Pp K039, se analizó el objetivo del indicador de la Ficha de Indicador del Desempeño (FID).



FUENTE: Elaborado por el grupo auditor con base en la MIR y la FID reportadas en la Cuenta de la Hacienda Pública Federal 2024 y los diagnósticos de los Programas presupuestarios remitidos por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

PND: Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024; PSCT: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024.

Respecto del análisis de la lógica vertical, los objetivos de nivel Fin de los Pp K031 y K037, a cargo de la SICT, se identificó que fueron congruentes con los objetivos de la planeación nacional y sectorial, correspondiente al periodo 2019-2024, debido a que buscan contribuir al desarrollo nacional mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.

Por medio del análisis de la lógica horizontal de los Pp asociados a los caminos rurales y carreteras alimentadoras, se observó que, en los niveles de Fin, Propósito, Componente y Actividad, los indicadores fueron adecuados para evaluar el objetivo al que se alinean y en su sintaxis, toda vez que presentaron consistencia entre sus nombres, métodos de cálculo y unidades de medida, con excepción del indicador de nivel Fin del Pp K037 "Puntaje en el subpilar 2.02 Calidad de la Infraestructura Vial del Foro Económico Mundial".

En relación con el indicador "Puntaje en el subpilar 2.02 Calidad de la Infraestructura Vial del Foro Económico Mundial" del Pp K037 que no registró avance realizado, la Secretaría indicó que "el Reporte Global de Competitividad es un reporte anual publicado por el Foro Económico Mundial, el cual mide la capacidad que posee una nación para lograr un

crecimiento económico sostenido” y que “no se cuenta con datos debido a que la medición es anual”.⁷⁰

Con los trabajos de auditoría, se identificó que el Foro Económico Mundial publicó el último Reporte Global de Competitividad en 2020,⁷¹ por lo que desde dicho año hasta 2024 no se ha reportado algún avance de este indicador,⁷² lo cual reveló un área de mejora, relacionada con que la SICT cuente con un indicador de Fin que le permita reportar avances de las acciones realizadas mediante el Pp K037 en la periodicidad determinada.

En relación con lo anterior, como resultado de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, realizada el 4 de septiembre de 2025,⁷³ la SICT proporcionó una nota en la que la Dirección General de Carreteras (DGC) informó sobre las gestiones emprendidas a partir de las modificaciones realizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), como parte de la “Estrategia de Simplificación de la Estructura Programática 2026”.⁷⁴

En este contexto, la entidad fiscalizada indicó que “se ha definido una nueva Estructura Programática para el Ramo 09: Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, que contempla la reclasificación y consolidación de diversos programas presupuestarios. Particularmente, los programas de inversión física relacionados con la infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras, que hasta el ejercicio fiscal 2025 se encontraban distribuidos bajo distintas claves presupuestarias dentro de la modalidad “K”, estos serán unificados bajo una sola clave presupuestaria, correspondiente al programa K016: Infraestructura de carreteras y caminos”.⁷⁵

⁷⁰ SHCP, **Avance en los Indicadores de los Programas presupuestarios de la Administración Pública Federal**, de las MIR de los Pp K031 “Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales” y K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras”, correspondientes a la Cuenta Pública 2024, [consulta: 30 junio de 2025], disponible en: https://www.cuentapublica.hacienda.gob.mx/es/CP/Informacion_Programatica-2024

⁷¹ De acuerdo con la información reportada en el portal del Foro Económico Mundial, “**Global Competitiveness Report Special Edition 2020: How Countries are Performing on the Road to Recovery**”, [consulta: 1 de julio de 2025], disponible en: <https://es.weforum.org/publications/the-global-competitiveness-report-2020/>

⁷² Con base en la información reportada en el **Avance en los Indicadores de los Programas presupuestarios de la Administración Pública Federal**, correspondiente a la MIR del K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras”, del periodo 2020-2024, [consulta: 1 de julio de 2025], disponible en: <https://www.cuentapublica.hacienda.gob.mx/>

⁷³ Como resultado del hallazgo, en el Anexo II del Acta de la Reunión para la Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares núm. 2024-0341-ARPRFOP-002 del 04 de septiembre de 2025, se determinó la pre-recomendación núm. 004 “Para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes evalúe la pertinencia de realizar los ajustes necesarios para que la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa presupuestario K037 “Conservación de Infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras” cuente con un indicador en el nivel Fin que le permita reportar avances de las acciones realizadas en la periodicidad determinada, a fin de que se disponga de un Sistema de Evaluación del Desempeño que posibilite realizar una valoración objetiva del desempeño del programa, bajo los principios de verificación del grado de cumplimiento de metas y objetivos”.

⁷⁴ De acuerdo con la información proporcionada mediante el oficio núm. 5.5.-1700 de fecha 10 de septiembre de 2025.

⁷⁵ *Ibíd.*

Al respecto, la Secretaría señaló que “conforme a las disposiciones técnicas emitidas por la SHCP, esta nueva clave presupuestaria no contará con una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) [...]. En su lugar, se implementará una Ficha de Monitoreo Estratégico (FIME), la cual servirá como herramienta técnica para el seguimiento del cumplimiento de objetivos y metas”.⁷⁶

Por lo anterior, se da por atendida la observación, dado que la entidad fiscalizada señaló las razones por las cuales no resulta factible su implementación, toda vez que la SICT proporcionó evidencia sobre las modificaciones a la estructura programática,⁷⁷ correspondiente a 2026, de su ramo y la implementación de la FIME, lo cual podrá ser objeto de fiscalización en años subsecuentes.

En relación con la contribución a los ODS, mediante la revisión de los Diagnósticos de los Pp asociados a los caminos rurales y carreteras alimentadoras, a cargo de la SICT, se observó que estos programas se alinearon al ODS 9 “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación” y a la Meta 9.1 “Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos”.⁷⁸

Asimismo, la SICT señaló que “[...] al no contar con un indicador específico en el [Sistema de Información de los Objetivos de Desarrollo Sostenible] SIODS, únicamente se contribuye de manera indirecta y no es posible medir dicha contribución”.⁷⁹

Al respecto, como parte de la contribución indirecta a los ODS, se identificó el indicador 9.1.1 “Proporción de la población rural que vive a menos de 2 km de una carretera transitable todo el año”, y se verificó que en la plataforma Agenda 2030, a cargo de la Secretaría de Economía y del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en el año 2010 se reportó un resultado de 97.7%, mismo que incrementó a 99.8% para 2020, cabe señalar que en dicha plataforma se establece que la próxima actualización del indicador se realizará el 31 de octubre de 2031.⁸⁰

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Dado que conforme con lo establecido en el artículo 20 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, la entidad fiscalizada remitió la documentación soporte que acreditó las justificaciones por las cuales no resultó factible la implementación del área de mejora identificada (observación preliminar), se determinó la procedencia de eliminar esta observación, para efectos de la elaboración definitiva del Informe individual de auditoría.

⁷⁸ Con base en la información proporcionada mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Objetivos de Desarrollo Sostenible, Meta 9.1.1 Proporción de la población rural que vive a menos de 2 km de una carretera transitable todo el año, [consulta: el 18 de agosto de 2025], disponible en <https://agenda2030.mx/ODSind.html?ind=ODS009000030015&cveind=497&cveCob=99&lang=es#/Indicador>

4. Construcción y Modernización

En este resultado se presenta el análisis de la eficiencia de las acciones de construcción y modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras, a cargo de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), a fin de revisar el impacto de las actividades realizadas por la entidad fiscalizada en la Red Rural y Alimentadora.

a) Construcción y modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras

La SICT señaló que la construcción se refiere a “los trabajos especificados en el proyecto, según el tipo de camino que hay que construir mediante un trazo nuevo [...]. Generalmente el ancho del camino nuevo se construye con un promedio entre 6 y 7 metros, según el volumen de tránsito (para camino Alimentador), para el caso de Camino Rural es de 4.5 metros”.⁸¹

Mientras que la modernización “hace referencia a los trabajos que se ejecutan en un camino rural o alimentador con el fin de ampliarlo y de mejorar su nivel de servicio, para dejarlo según los requerimientos de un mayor volumen de tránsito y carga”.⁸²

Entre 2020-2024, la SICT implementó 76 proyectos vinculados con la construcción y modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras, de los cuales 34 (44.7%) de estos proyectos correspondieron a construcción, y 42 (55.3%) a modernización.

Asimismo, de los 13,240,944.0 miles de pesos (mdp) ejercidos en la materia, el 83.7% (11,080,179.2 mdp) correspondió a proyectos de modernización, mientras que el 16.3% (2,160,764.8 mdp) restante se refirió a proyectos de construcción, que significaron el 96.6% (704.3 km) y 3.4% (24.6 km), respectivamente, de la red que se desarrolló.

En específico, durante 2024, la SICT registró un total de 7 proyectos,⁸³ 9.2% del total reportado en el periodo, que representaron un monto de inversión de 2,108,184.1 mdp y una meta de 36.9 km, lo cual significó el 15.9% y 5.1% de lo acumulado en el periodo 2020-2024, respectivamente.

Con base en el análisis regional, se identificó que, durante el periodo 2020-2024, mediante los 76 proyectos que se llevaron a cabo para la construcción y modernización de caminos

⁸¹ De acuerdo con lo señalado en el **Documento Diagnóstico del Programa K-031 “Proyectos de Construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales**, p. 50, elaborado por la SICT, que fue remitido mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

⁸² *Ibíd.*

⁸³ Los 7 proyectos implementados en 2024 fueron los siguientes: 1) Camino Zontecomatlán - Xoxocapa - Iamatlán; 2) Camino Minatitlán - Hidalgotitlán; 3) Camino Tayoltita - Lim. Edos. Dgo/Sin; 4) Construcción del Puente Vehicular y Accesos en el Km 71+220 de la Carretera Tlapa-Marquelia; 5) Camino Vado Hondo - Lim. Edos. Sin/Dgo; 6) Camino Bahía Tortugas - Punta Eugenia, y 7) Construcción del Puente Santa Cruz, km 4+500 del Camino: Las Cuevas - La Ribera - El Rincón.

rurales y carreteras alimentadoras, se invirtieron, en promedio, 18,165.9 mdp por kilómetro. Al respecto, la región Norte fue la que registró la mayor longitud carretera atendida en dicho periodo, con 246.2 km, que significaron el 33.8% del total y fue la que concentró el mayor ejercicio de recursos, con el 42.0% (5,567,749.3 mdp) del gasto.

En relación con los resultados obtenidos, en 2024, se ejercieron 2,108,184.1 mdp para implementar 7 proyectos en las regiones Centro Norte, Centro Sur, Norte y Sur Sureste, de los cuales, al cierre del ejercicio fiscal, 4 presentaron avance físico de 36.9 km, que se distribuyeron en la región Norte, con 34.4 km, y la Centro Norte, con los 2.5 km restantes.

- b) Seguimiento de los indicadores vinculados con la construcción y modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras

Por lo que se refiere al seguimiento de las acciones realizadas por la SICT, la entidad fiscalizada contó con tres indicadores: 1) “Incremento porcentual de la red rural y alimentadora”; 2) “Porcentaje de caminos rurales y alimentadores atendidos con trabajos de construcción y modernización” y 3) “Porcentaje de avance financiero del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores”, correspondientes a la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Programa presupuestario (Pp) K031 “Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales”, de los cuales presentó un cumplimiento de 100.0%, 100.0% y 97.7%, respectivamente; del último indicador señaló que no se alcanzó la meta por temas de seguridad pública, ya que fue necesario suspender los trabajos contratados para salvaguardar a los trabajadores, hecho que provocó que no fuera posible ejercer los recursos autorizados en su totalidad.⁸⁴

5. Conservación

En este resultado se presenta el análisis de la eficiencia y, de manera indirecta, la satisfacción del ciudadano usuario por medio de la revisión de las acciones de conservación de los caminos rurales y carreteras alimentadoras, a cargo de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), a fin de revisar el impacto de las actividades realizadas por la entidad fiscalizada en la Red Rural y Alimentadora en términos de la cobertura de los kilómetros conservados.

⁸⁴ De acuerdo con la Información reportada en la **Matriz de Indicadores para Resultados del Programa presupuestario K031 “Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales”**, de la Cuenta Pública 2024, se reportó que “Las principales causas por las cuales no se ejercieron los recursos programados al cierre de diciembre son las siguientes: Por temas de seguridad (presencia de grupos delictivos) en la Zona de la obra San Ignacio - Tayoltita en sus dos tramos (Dgo y Sin), fue necesario suspender los trabajos contratados en varias ocasiones durante el ejercicio 2024, para salvaguardar la seguridad de los trabajadores, provocando que no fuera posible ejercer los recursos autorizados en su totalidad”.

a) Conservación de la infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras

La SICT señaló que la conservación “consiste en los trabajos ejecutados en el camino rural o alimentador para conservarlo en buen estado físico y en condiciones aceptables de transitabilidad, previniendo un mayor deterioro ocasionado por el tránsito vehicular y agentes meteorológicos”,⁸⁵ en tanto que la reconstrucción “es el conjunto de actividades que deben realizarse para recuperar las condiciones originales de circulación, operación y seguridad de un camino después de haber sido deteriorado, ya sea por falta de conservación, por algún fenómeno natural, por mayor tránsito vehicular en dimensión y peso al que fue diseñado o por haber rebasado su vida útil”.⁸⁶

Al respecto, se identificó que, mediante el Programa presupuestario (Pp) K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras”, durante el periodo 2020-2024, la SICT erogó 27,179,376.8 mdp de 2024 para las actividades de conservación y reconstrucción llevadas a cabo por las entidades federativas en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras a través del “Programa de Conservación de Caminos Rurales y Alimentadores”, lo que resultó en un avance físico de 19,525.3 kilómetros (km) en el periodo en cuestión.

Además, se observó que el 53.4% (10,426.9 km) de la longitud atendida correspondió a actividades de conservación, para las que se asignó el 43.9% (11,939,018.0 mdp) del presupuesto destinado a la materia; el 25.8% (5,032.6 km) se orientó a atender emergencias de la infraestructura afectada por desastres naturales, las cuales representaron el 20.3% (5,504,407.1 mdp) de la inversión total; el 14.7% (2,867.3 km) del avance físico reportado fue por actividades de retiro de derrumbes, reconstrucción de superficies de rodamiento, puentes y obras de drenaje, y la pavimentación de caminos.

Asimismo, la SICT transfirió el 25.0% (6,802,991.3 mdp) de los recursos del periodo a los gobiernos de los Estados de Chiapas, Tabasco, Veracruz y Guerrero, así como a la Secretaría de la Defensa Nacional para rehabilitar caminos de influencia del Tren Maya; el 5.7% (1,112.5 km) se refirió a acciones de reconstrucción, que significaron el 7.8% de la inversión (2,107,201.6 mdp), y, por último, el 0.4% (86.0 km) restante se relacionó con otras actividades (pago de adeudos, gastos y supervisión), que representaron el 3.0% del gasto (825,758.8 mdp).

⁸⁵ De acuerdo con la información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025, la conservación comprende principalmente la ejecución de trabajos como: renivelación, revestimiento, bacheo, afinamiento, amacice y/o abatimiento de taludes, señalamiento horizontal, deshierbe, desmonte, extracción y remoción de derrumbes, relleno de deslaves, limpieza y reparación de obras de drenaje, y señalamiento vertical.

⁸⁶ Con base en la información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025, la reconstrucción implica la ejecución de trabajos mayores, como la rehabilitación de la superficie de rodamiento - revestida o pavimentada-, el refuerzo del pavimento para aumentar su resistencia estructural, repavimentaciones y la reconstrucción de las obras de drenaje y la reposición del señalamiento las cuales se realizan sobre el mismo trazo del camino, implica que no se modifican sus características geométricas.

De manera específica, se identificó que en el periodo 2020-2024 las acciones de conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras pasaron de 6,632.5 km atendidos en 2020 a 1,462.6 km en 2024, lo que significó una reducción del 77.9% de la longitud atendida. También, se observó una disminución en el presupuesto ejercido del 5.8% al pasar de 5,328,936.6 a 5,018,459.4 mdp,⁸⁷ entre 2020 y 2024; al respecto, la DGC señaló que “las inversiones en los últimos años en estos programas no han sido suficientes para mejorar el estado físico de las redes”..⁸⁸

Asimismo, se identificó que, respecto de los 1,462.6 km atendidos en 2024, el 50.9% (744.1 km) se concentró en carreteras alimentadoras de las regiones Centro-Norte, Centro-Sur y Sur-Sureste, mientras que el 49.1% restante (718.5 km) se registró en caminos rurales en las regiones Centro-Sur y Sur-Sureste..⁸⁹

Adicionalmente, se analizó la cobertura en la Red Rural y Alimentadora del país, respecto de los kilómetros que fueron atendidos mediante la contribución de la SICT en actividades de conservación y reconstrucción. En el periodo 2020-2024, por medio de la contribución de la SICT a través de acciones de conservación y reconstrucción se atendió, en promedio anual, el 1.3% de la red rural y alimentadora..⁹⁰

En dichos años, la cobertura de kilómetros en los que se llevaron a cabo actividades para conservar el estado físico de los caminos rurales y carreteras alimentadoras disminuyó en 77.9%, al pasar de 6,632.5 km en 2020 a 1,462.6 km en 2024,⁹¹ donde la región Centro-Norte fue la que presentó el mayor decremento de kilómetros atendidos con 94.1%, al pasar

⁸⁷ Cabe señalar que en relación con los 5,018,459.4 mdp ejercidos en 2024 se presentó una diferencia de 110,738.5 mdp respecto de los 5,129,197.9 mdp reportados en la Cuenta Pública 2024, debido a variaciones presentadas en el avance financiero reportado en 2024 para el Centro SICT Oaxaca.

⁸⁸ De acuerdo con la Información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

⁸⁹ Con fines de análisis se consideraron las regiones definidas en el **Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal del Sistema de Cuentas Nacionales de México**, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), que se integran de la siguiente manera: Centro (Ciudad de México y Estado de México); Centro-Norte (Aguascalientes, Colima, Durango, Guanajuato, Jalisco, Nayarit, San Luis Potosí y Zacatecas); Centro Sur (Guerrero, Hidalgo, Michoacán, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala); Norte (Baja California, Baja California Sur, Coahuila, Chihuahua, Nuevo León, Sinaloa, Sonora y Tamaulipas); y Sur-Sureste (Campeche, Chiapas, Oaxaca, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán), [Consultado el 13 de junio de 2025], disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/itaee/>

⁹⁰ Si se considera la longitud total de la red alimentadora y rural respecto de los kilómetros que se atendieron mediante los trabajos de conservación en cada año del periodo, se identificó que la cobertura de atención fue de 2.3% en 2020, 1.9% en 2021, 0.8% en 2022, 1.2% en 2023 y 0.5% en 2024, por lo que se presentó un promedio de 1.3% en el periodo en cuestión.

⁹¹ Cabe señalar que, si bien en el periodo 2020-2024 se presentaron reducciones en la cobertura respecto del total de la red, los indicadores establecidos para 2024 por la Secretaría para medir la cobertura de las acciones de conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras se cumplieron de acuerdo con lo aprobado, como se analizó en el inciso b) Seguimiento de los indicadores vinculados con la conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras de este resultado.

de 926.5 km en 2020 a 54.9 km en 2024; asimismo, se identificó que en la región Centro se atendió su infraestructura en los años 2020 y 2022.⁹²

En específico, en 2024, se identificó que, de los 295,974.0 km que integraron la red rural y alimentadora en ese año, mediante la contribución de la SICT se reportó una cobertura de atención del 0.5% (1,462.6 km), de los cuales 997.2 km fueron de la región Centro-Sur, lo que representó la atención del 2.3% respecto de los 43,286.3 km que la conformaron; 410.5 km correspondieron al Sur-Sureste, con lo que se atendió el 0.4% de los 103,352.2 km que la integraron, y 54.9 km se registraron en la Centro-Norte, que significaron el 0.1% de los 74,003.3 km de esta región.

- b) Seguimiento de los indicadores vinculados con la conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras

En relación con el seguimiento de las acciones realizadas por la SICT, se identificó que, en 2024, la entidad fiscalizada contó con tres indicadores “Porcentaje de la Red Rural y Alimentadora en estado bueno y regular”, “Porcentaje de kilómetros atendidos de la red rural y alimentadora” y “Porcentaje del avance financiero de caminos rurales y alimentadores atendidos con trabajos de conservación y reconstrucción”, correspondientes a la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Programa presupuestario K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras”.

Los indicadores arriba señalados presentaron un cumplimiento de 100.0%, 99.4% y 123.5%, respectivamente; de los dos últimos indicadores, la entidad señaló que en uno no se alcanzó la meta debido a factores climatológicos, en tanto que el último la rebasó porque se autorizaron recursos para llevar a cabo trabajos orientados a atender emergencias causadas por desastres naturales.⁹³

6. Incremento en la conectividad

En este resultado se presenta un análisis de la eficacia de las acciones implementadas por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), a 2024, en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras, a fin de incrementar la conectividad entre las regiones del país.

⁹² Al respecto, el IMT, en el documento denominado **Conservación y mantenimiento de caminos rurales y alimentadores con base en corredores locales de transporte**, publicado en 2021, señala que “al contarse con recursos limitados para la conservación y mantenimiento de la red rural y alimentadora se presenta una ventana de oportunidad para explorar alternativas que permitan seleccionar adecuadamente aquellos tramos de importancia microrregional que deben ser priorizados.”

⁹³ Con base en la Información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025 y los datos de la **Matriz de Indicadores para Resultados del Programa presupuestario K037 “Conservación de Infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras”**, de la Cuenta Pública 2024.

a) Cambios en la Red Rural y Alimentadora

En 2024, la Red Nacional Carretera (RNC) se incrementó en 1.8%, al pasar de 397,938.0 a 405,273.0 km; asimismo, la red alimentadora presentó un aumento de 6.3%, al transitar de 130,238.0 a 138,488.0 km, mientras que la red rural disminuyó en 0.1%, al pasar de 157,568.0 a 157,486.0 km en dicho periodo. Por lo anterior, a 2024, la longitud total de la Red Rural y Alimentadora fue de 295,974.0 kilómetros (km) y presentó un incremento de 8,168.0 km,⁹⁴ durante el periodo 2020-2024, al pasar de 287,806.0 km a 295,974.0 km.⁹⁵

En el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024 se determinó la acción puntual 1.4.6 “Construir y modernizar la infraestructura carretera para el desarrollo regional”; al respecto, en el resultado núm. 4 “Construcción y Modernización” de esta auditoría, se identificó que la SICT contribuyó a construir 24.6 km y modernizar 704.3 km, durante el periodo 2020-2024.

Cabe señalar que la Dirección General de Carreteras (DGC) indicó que “mediante los programas de Caminos Rurales y Alimentadores que implementa la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), se atiende exclusivamente la red existente, enfocándose en acciones de construcción, modernización, conservación y reconstrucción; dichas intervenciones se realizan sobre tramos ya establecidos, por lo que no implican la incorporación de nuevas vías ni el incremento de la longitud total de la red, es decir, no se amplía la cobertura territorial, sino que se mejora y mantiene la infraestructura carretera actualmente en operación”, por lo que, en el periodo analizado, las variaciones se deben a otros factores como las obras que implementaron los gobiernos estatales y municipales, así como por los trabajos de modernización que conllevan a reclasificar caminos rurales como alimentadores.⁹⁶

En adición a lo anterior, la DGC informó que el Programa presupuestario (Pp) K031 “Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales” se alineó a la acción puntual 1.4.5 “Continuar con la pavimentación de caminos rurales y alimentadores en zonas de alta y muy alta marginación” del PSCT 2020-2024.⁹⁷

⁹⁴ Cabe señalar que el incremento de la Red Rural y Alimentadora se debe principalmente a factores como las obras que implementaron los gobiernos estatales y municipales, así como por los trabajos de modernización conllevan a reclasificar caminos rurales como alimentadores. De acuerdo con la información proporcionada por la SICT mediante del oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

⁹⁵ De acuerdo con la información reportada en la **Estadística Mensual del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**, elaborada por la SICT en marzo de 2025, [consultada: el 1 de julio de 2025], disponible en: <https://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/>.

⁹⁶ De acuerdo con la información proporcionada por la SICT mediante del oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

⁹⁷ *Ibíd.*

Asimismo, se identificó que a nivel nacional las carreteras pavimentadas se incrementaron en 4.9%, al pasar de 176,250.0 a 184,947.0 km entre 2020 y 2024.⁹⁸ Al respecto, la DGC informó que “no se dispone de algún indicador específico para medir el avance en la pavimentación de caminos rurales y alimentadores en zonas de alta y muy alta marginación”,⁹⁹ por lo que existe un área de mejora para que la SICT establezca métricas que le permitan conocer su contribución en la pavimentación de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

b) Cobertura de las zonas de alta y muy alta marginación

En el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, se determinó la acción puntual 1.4.1 “Incrementar la cobertura de la red rural en zonas de alta y muy alta marginación”.¹⁰⁰ Al respecto, en 2020, último dato disponible,¹⁰¹ se identificó que 76,047.0 (40.1%) de las 189,432.0 localidades del país tuvieron un acceso bajo o muy bajo a una carretera pavimentada,¹⁰² las cuales concentraron 6,201.4 miles de personas que significaron el 4.9% de la población registrada en el país en 2020 (126,014.0 miles de personas).

Al respecto, en relación con la contribución de la SICT a la acción puntual 1.4.1 “Incrementar la cobertura de la red rural en zonas de alta y muy alta marginación”, la DGC informó que

⁹⁸ Con base en la información reportada en la **Estadística Mensual del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**, elaborada por la SICT en marzo de 2025, [consultada: el 1 de julio de 2025], disponible en: <https://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/>

⁹⁹ De acuerdo con la información proporcionada por la SICT mediante del oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

¹⁰⁰ Diario Oficial de la Federación (DOF), “**Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024**”, publicado el 2 de julio de 2020.

¹⁰¹ De acuerdo con la información reportada por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, “**Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada (GACP) 2020**”, [consultado: 07 de julio de 2025], disponible en: https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Grado_accesibilidad_carretera.aspx

¹⁰² De acuerdo con el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, el grado de accesibilidad a carretera pavimentada se clasifica de cinco maneras: a) Muy bajo: “Son localidades pequeñas (en promedio con 53 habitantes); se encuentran a distancias muy alejadas de la carretera pavimentada, principalmente en el rango de 2 a 50 kilómetros, no obstante, hay algunas [sic] exceden los 200 kilómetros de distancia. Se encuentran en lugares aislados, reflejo de las características del relieve, del entorno natural y en la gran mayoría de los casos se carece del servicio de transporte público”; b) Bajo: “Son localidades que se ubican de 1 a 10 kilómetros (principalmente) de la carretera pavimentada, la gran mayoría no tienen transporte público o los tiempos de traslado en transporte público mayor de 2 horas a cabecera municipal y, en general, se encuentran a más de una hora de alguna localidad con más de 15,000 habitantes”; c) Medio: “Se caracterizan por ubicarse en el rango de 2 a 3 kilómetros de la carretera pavimentada, la gran mayoría no dispone de transporte público y el tiempo de traslado hacia una localidad de 15,000 o más habitantes es de 1 a 2 horas”; d) Alto: “Son localidades con 1 kilómetro o menor distancia hacia carretera pavimentada, la gran mayoría tiene transporte público con tiempos inferiores a los 60 minutos hacia la cabecera municipal. El tiempo de traslado a una localidad de 15,000 o más habitantes es menor a una hora”, y e) Muy alto: “Se caracterizan por ser localidades con elevado número de habitantes, presentan las mejores condiciones de accesibilidad en tanto cercanía a la carretera pavimentada (menos de un kilómetro y fundamentalmente distancias menores a 500 metros), tienen alta disponibilidad de transporte público, o son cabeceras municipales, o se encuentran muy cercanas o es un centro de servicios.”

Grado de accesibilidad a carretera pavimentada. Documento metodológico, Junio de 2021, pp. 19-20, [consultado: 07 de julio de 2025], disponible en:

https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Documents/Accesibilidad_carretera/2020/Documento_metodologico_GACP_2020.pdf

“mediante los programas de Caminos Rurales y Alimentadores que implementa la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), se atiende exclusivamente la red carretera existente, enfocándose en acciones de construcción, modernización, conservación y reconstrucción; dichas intervenciones se realizan sobre tramos ya establecidos, por lo que no implican la incorporación de nuevas vías ni el incremento de la longitud total de la red, es decir, no se amplía la cobertura territorial, sino que se mejora y mantiene la infraestructura carretera actualmente en operación”.¹⁰³

En la “Prospectiva de Infraestructura Carretera y Ferroviaria 2023-2032”, elaborada por la SICT en diciembre de 2023, se precisó que, en relación con los proyectos potenciales futuros que se definieron en el documento, “se deben agregar aquellos que resultan indispensables para la atención a zonas marginadas”,¹⁰⁴ por lo que existe un área de mejora para que la SICT determine métricas que le permitan conocer su contribución en la atención de zonas marginadas mediante los proyectos que se definan en la citada “Prospectiva”.

c) Resultados en materia de conectividad de los caminos rurales y carreteras alimentadoras

En la “Prospectiva de Infraestructura Carretera y Ferroviaria 2023-2032”, elaborada por la SICT en diciembre de 2023, se indicó que, como parte de los retos y oportunidades para la infraestructura carretera, “la red rural, todavía no es suficiente su cobertura, ya que aproximadamente 6.2 millones de mexicanos carecen de una vía que les asegure acceso permanente a sus localidades [...]”.¹⁰⁵

Además, “el 5% de la red rural y el 26% de la red alimentadora están en buenas condiciones de operación. Por lo tanto, es prioritario establecer mecanismos más sólidos que permitan combinar esfuerzos e inversiones para conservar y modernizar estos caminos, con el objetivo de priorizar el desarrollo de infraestructura en áreas rurales, preservando y mejorando el patrimonio vial existente.”¹⁰⁶

Al respecto, la DGC informó que, a 2024, “no se dispone de algún indicador específico para medir los avances en consolidar la conectividad” y que “no contó con información producida, obtenida y difundida durante el periodo 2020-2024, relacionada con la demanda de caminos rurales y alimentadores”,¹⁰⁷ por lo que la SICT presenta un área de mejora para realizar acciones que le posibiliten evaluar los resultados de su contribución para consolidar la conectividad, a fin de disponer de información que le permita planear, formular y

¹⁰³ De acuerdo con la información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

¹⁰⁴ SICT, “**Prospectiva de Infraestructura Carretera y Ferroviaria 2023-2032**”, 2023, p. 134, que fue remitida por medio de la información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

¹⁰⁵ SICT, “**Prospectiva de Infraestructura Carretera y Ferroviaria 2023-2032**”, 2023, p. 151, que fue remitida por medio de la información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

¹⁰⁶ *Ibíd.*

¹⁰⁷ De acuerdo con la información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

conducir la política para el desarrollo de caminos rurales y alimentadores, de acuerdo con las necesidades del país.

En relación con las áreas de mejora identificadas en este resultado, con motivo de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, realizada el 4 de septiembre de 2025,¹⁰⁸ la SICT proporcionó una nota en la que la Dirección General de Carreteras informó que “El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 en cuanto a lo concerniente a caminos rurales y alimentadores se orientó hacia la expansión de la red [...]”.¹⁰⁹

“En contraste, el Programa Sectorial 2025-2030, [...] plantea un giro importante: en lugar de enfocarse en construir más caminos, pone la mira en mejorar y darle mantenimiento a los que ya existen. El documento señala que en el caso de la infraestructura carretera rural y alimentadora, se privilegiará la atención de la red existente mediante acciones de conservación y modernización que permitan mantener y mejorar su funcionalidad”.¹¹⁰

Al respecto, la Secretaría proporcionó la documentación que acreditó la solicitud de dictamen del Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030 ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con el propósito de validar los elementos constitutivos de dicho Programa, de conformidad con los Criterios para la Gestión, Evaluación y Actualización de los Programas Derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030.¹¹¹

Por lo anterior, se atienden las áreas de mejora identificadas en este resultado, ya que la SICT proporcionó evidencia sobre los avances de la programación sectorial, con lo cual se acreditaron las razones por las cuales no resulta factible su atención, dado que la actual administración del Gobierno Federal se enfocará en implementar acciones de mantenimiento de la infraestructura carretera rural y alimentadora existente,¹¹² lo cual se podrá fiscalizar en años subsiguientes para verificar su avance.

¹⁰⁸ Como resultado del hallazgo, en el Anexo II del Acta de la Reunión para la Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares núm. 2024-0341-ARPRFOP-002 del 04 de septiembre de 2025, se determinó la pre-recomendación núm. 005 “Para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes evalúe los resultados de los proyectos implementados por la Secretaría mediante los Pp K031 “Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales” y K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras”, con el propósito de conocer su contribución en el avance de la pavimentación de la Red Rural y Alimentadora, la atención de zonas marginadas, así como para consolidar la conectividad y maximizar el beneficio económico y social de los proyectos de infraestructura, a fin de disponer de información que le permita planear, formular y conducir la política para el desarrollo de caminos rurales y alimentadores”.

¹⁰⁹ De acuerdo con la información proporcionada mediante el oficio núm. 5.5.-1700 de fecha 10 de septiembre de 2025.

¹¹⁰ *Ibíd.*

¹¹¹ *Ibíd.*

¹¹² Dado que, conforme con lo establecido en el artículo 20 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, la entidad fiscalizada remitió la documentación soporte que acreditó las justificaciones por las cuales no resultó factible la implementación del área de mejora identificada (observación preliminar), se determinó la procedencia de eliminar esta observación, para efectos de la elaboración definitiva del Informe individual de auditoría.

Como hechos posteriores, el 05 de septiembre de 2025 se publicó el Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025-2030 en el Diario Oficial de la Federación, del cual se verificó que no contó objetivos, estrategias, líneas de acción, indicadores y metas, en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

Asimismo, se identificó que en la sección “5.2 Infraestructura Carretera” de dicho instrumento de planeación sectorial se establece que “Desde la descentralización de la red de carreteras alimentadoras en 1988 y la red de caminos rurales en 1996, los gobiernos estatales son responsables de la construcción, modernización, conservación y reconstrucción de ambas redes”.

7. Contribución al crecimiento económico

En este resultado se presenta un análisis del desempeño, en términos de eficacia y economía, del impacto de las acciones implementadas por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), para contribuir al crecimiento económico nacional mediante la construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

En el periodo 2020-2024, el PIB nacional se incrementó 15.5%, al pasar de 29,423,694,771.7 a 33,980,509,000.0 miles de pesos (mdp) de 2024, mientras que el PIB del sector de transporte de carga y pasajeros aumentó 35.0%,¹¹³ en el mismo periodo, al pasar de 1,421,037,486.4 a 1,918,909,455.3 mdp de 2024.¹¹⁴

¹¹³ Se identificó que, de acuerdo con el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte, en el caso del sector “48-49 Transportes, correos y almacenamiento”, los subsectores relacionados con las carreteras, al relacionarse con transporte terrestre, se tratan del “484 Autotransporte de carga”, que se refiere a las unidades económicas dedicadas al autotransporte mediante camiones y otros vehículos para carga general, y del “485 Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril”, que considera las unidades económicas dedicadas al transporte terrestre de pasajeros. Con base en lo reportado por INEGI [en línea], “**Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte, México SCIAN 2023**”, [consultado el 07 de julio de 2025], disponible en: <https://www.inegi.org.mx/scian/>.

¹¹⁴ Con base en la información publicada en el **Sistema de Cuentas Nacionales del INEGI, 2020-2024**.

Asimismo, en el periodo de análisis, el PIB sectorial representó, en promedio, el 5.3% del PIB nacional, situándose en un rango de entre 4.8% y 5.6%, de lo cual destacó que 2024 fue el año con mayor participación (5.6%). Aunado a lo anterior, se observó que la correlación entre ambas variables fue de 0.98, es decir, fue alta y positiva,¹¹⁵ por lo que se identifica una correlación estrecha entre el PIB del sector de transporte de carga y pasajeros y el PIB nacional, toda vez que el comportamiento del traslado de mercancías y pasajeros se encuentra determinado por la producción y consumo nacional, y el transporte es “fundamental para respaldar el crecimiento económico, crear empleo y conectar a las personas con servicios esenciales”..¹¹⁶

En relación con la distribución del PIB del sector a nivel regional, se identificó que, en 2020, las regiones Centro y Norte concentraron el 58.4% de los 1,803,020,761.0 mdp de 2024 del PIB del sector, toda vez que la primera registró el 29.4% (529,929,275.6 mdp) y la segunda el 29.0% (523,529,714.7 mdp), mientras que el Sur-Sureste presentó la menor participación con el 12.1% (217,502,856.5 mdp); además, se observó que, en 2023, último dato disponible, la participación de las regiones en el PIB sectorial no presentaron cambios significativos, ya que el Centro y Norte del país representaron el 58.9% (1,426,422,244.5 mdp), lo cual significó un aumento de 0.5 puntos porcentuales (pp) respecto de 2020 y tuvo como elemento distintivo que la Ciudad de México fue, en ambos años, la entidad federativa que más contribuyó al PIB del sector, y registró un aumento 0.3 pp, al pasar de 20.6% a 20.9%, en el periodo 2020-2023..¹¹⁷

¹¹⁵ “La idea de correlación, que en lenguaje coloquial implica una relación mutua entre cosas, en estadística significa medida de la relación entre dos o más variables. El tipo de correlación más conocido es el lineal, medido por el coeficiente de correlación de Pearson, simbolizado por “r”, y que toma valores entre -1.00 y +1.00 para reflejar el grado en el que las variables correlacionadas son proporcionales entre sí, tanto en intensidad como en dirección de cambio. Cuando ambas variables varían del mismo modo en magnitud y sentido, $r = +1.00$, si el cambio es igual en magnitud, pero en sentidos contrarios, $r = -1.00$, y cuando las variables cambian erráticamente una respecto a la otra, se tiene $r = 0.00$. Valores intermedios de “r” indican proporcionalidades de distintos grados. De este modo, cuando se obtienen correlaciones grandes entre variables, se puede prever el cambio esperado en alguna de ellas al observar un cambio en las otras. Esto es ya un paso para determinar un escenario esperado de evolución”, de acuerdo con el Instituto Mexicano del Transporte, **Algunas correlaciones en datos básicos de transporte en México**, Notas núm. 54, septiembre-octubre 2000, artículo 2, [consulta: 08 de julio de 2025], disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=153&IdBoletin=50>

En este sentido, el coeficiente de correlación se calculó con las variaciones observadas en cada variable, un año respecto del anterior; el resultado esperado debe estar entre (-1 y 1), una correlación cercana a 1, es alta y positiva, lo cual refiere a que si una variable incrementa, la otra lo hará en una proporción similar; una correlación cercana a -1 es alta y negativa, lo que significa que, si una variable crece la otra puede tener el efecto contrario en una proporción similar, y cercana a 0, indica que no existe correlación entre las variables, no importa el crecimiento o decremento de una, la otra observa resultados independientes.

El propósito del ejercicio consiste en mostrar la relación que existe entre el sector autotransporte (como una variable proxi del valor económico de las carreteras) y el crecimiento económico nacional.

¹¹⁶ Banco Mundial [en línea], **Transporte**, [consulta: 08 de julio de 2025], disponible en: <https://www.bancomundial.org/es/topic/transport/overview#:~:text=El%20transporte%20es%20fundamental%0para,e stos%20beneficios%20no%20se%20materializan>

¹¹⁷ Con base en la información publicada en el **Sistema de Cuentas Nacionales del INEGI, 2020-2024**.

Se identificó que, en 2023, la región Centro-Sur disminuyó su participación en el PIB sectorial en 0.8 pp, al pasar de 12.3% a 11.5%; mientras que el Centro-Norte se mantuvo en 17.2% y el Sur-Sureste incrementó su participación en 0.3 pp al pasar de 12.1% a 12.4%, durante los años revisados..¹¹⁸

En el periodo 2020-2023, último dato disponible, la inversión pública y privada en infraestructura carretera representó, en promedio, el 3.3% del PIB sectorial de transporte de carga y pasajeros. Además, si bien el PIB del sector se incrementó en 35.0%, al pasar de 1,421,037,486.4 a 1,918,909,455.3 mdp, en el periodo 2020-2024, se ha registrado una disminución de 0.2 pp en la participación que representa la inversión en carreteras respecto del PIB sectorial, al pasar de 3.3% a 3.1% entre 2020 y 2023, último dato disponible..¹¹⁹

Asimismo, aun cuando se observó que el presupuesto ejercido por la SICT en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras aumentó en 6.4% durante 2020-2024, la disminución de 2.8 pp en la participación que representó este presupuesto respecto de la inversión en infraestructura carretera que se registró entre 2020-2023, último dato disponible, al pasar de 15.1% a 12.3%,¹²⁰ puede inhibir la competitividad del sector de transporte de carga y pasajeros, dado que la inversión es un factor esencial para la calidad y el desarrollo del mismo, y tiene implicaciones directas en el precio de los bienes y servicios para los usuarios finales.

Al respecto, se debe considerar que la inversión es un factor esencial para el desarrollo del sector de transporte de carga y pasajeros, y, como se observó en el resultado núm. 1 “Diseño de la política pública” de esta auditoría, se presenta el área de mejora para que la Secretaría incluya en la Prospectiva de Infraestructura Carretera un apartado en el que se consideren los proyectos de inversión a realizarse en el futuro en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras, a fin de planear el desarrollo de esta infraestructura. La recomendación correspondiente se encuentra en el resultado núm. 1 “Diseño de la política pública” de la presente auditoría.

La(s) acción(es)/recomendación(es) generada(s) en este resultado se presenta(n) en el(los) resultado(s) con su(s) respectiva(s) acción(es)/recomendación(es) que se enlista(n) a continuación:

Resultado 1 - Acción 2024-0-09100-07-0341-07-001

¹¹⁸ Ibid.

¹¹⁹ Con base en la información publicada en el **Sistema de Cuentas Nacionales de México del INEGI, 2020-2024**; la información reportada en la Cuenta Pública del periodo 2020-2024, y el documento denominado **“Principales Estadísticas del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2024”**, elaborada por la SICT, [consulta: 2 de julio de 2025], disponible en:

https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Principales-Estadisticas/PE_2024.pdf

¹²⁰ Ibid.

Consecuencias Sociales

En el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 se señaló que México es una nación de grandes contrastes, en la que una parte de la población, sobre todo en el ámbito rural, vive en condiciones de pobreza y en estado de aislamiento, sin acceso a zonas con servicios de salud, oportunidades laborales, educativas y culturales.

En 2020, último dato disponible,¹²¹ el 40.1% de las 189,432 localidades del país tuvieron un acceso bajo o muy bajo a una carretera pavimentada, las cuales concentraron 6,201.4 miles de personas que significaron el 4.9% de la población registrada en el país en 2020 (126,014.0 miles de personas).

Durante el periodo 2020-2024, la Red Rural y Alimentadora se amplió en 2.8%, equivalente a 8,168.0 kilómetros, para lo cual se identificó que la SICT contribuyó en construir y modernizar 728.9 km y conservar 19,525.3 km, en dicho periodo, mediante el ejercicio de 40,420,320.8 miles de pesos de 2024.

Cabe señalar que, en el periodo de análisis, la economía nacional se incrementó en 15.5%, mientras que el Producto Interno Bruto (PIB) del sector transporte de carga y pasajeros, principales usuarios de la Red Federal Carretera, se incrementó en 35.0%. Sin embargo, el problema público persiste, dado que el bajo desarrollo de proyectos de infraestructura de la Red Rural y Alimentadora constituye una limitante al crecimiento económico, si consideramos que las inversiones productivas requieren de la existencia de infraestructura de comunicaciones.

Al respecto, destaca la disminución de 2.8 pp en la participación que representó este presupuesto respecto de la inversión en infraestructura carretera que se registró entre 2020-2023, último dato disponible, al pasar de 15.1% a 12.3%,¹²² lo que puede inhibir la competitividad del sector de transporte de carga y pasajeros, dado que la inversión es un factor esencial para la calidad y el desarrollo del mismo, y tiene implicaciones directas en el precio de bienes y servicios para los usuarios finales.

Por lo que se considera relevante que la SICT, fortalezca los mecanismos de coordinación para determinar los proyectos a realizarse en cooperación con los gobiernos estatales y municipales, e incluirlos en la Prospectiva de Infraestructura Carretera, así como para desarrollar los trabajos de construcción y conservación de la red rural y alimentadora, a fin

¹²¹ De acuerdo con la información reportada por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, **“Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada (GACP) 2020”**, [consultado: 07 de julio de 2025], disponible en: https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Grado_accesibilidad_carretera.aspx

¹²² Con base en la información publicada en el **Sistema de Cuentas Nacionales de México del INEGI, 2020-2024**; la información reportada en la Cuenta Pública del periodo 2020-2024, y el documento denominado **“Principales Estadísticas del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2024”**, elaborada por la SICT, [consulta: 2 de julio de 2025], disponible en:

https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Principales-Estadisticas/PE_2024.pdf

de impulsar el crecimiento de la infraestructura carretera del país y ésta, a su vez, no limite el crecimiento económico nacional y el bienestar de la población, para lo que es necesario realizar diagnósticos que permitan diseñar una estrategia de atención de aquellos tramos de importancia microrregional que deben ser priorizados.

Buen Gobierno

Impacto de lo observado por la ASF para buen gobierno: Planificación estratégica y operativa.

Resumen de Resultados, Observaciones, Acciones y Recomendaciones

Se determinaron 7 resultados, de los cuales, en 2 no se detectaron irregularidades y 2 fueron solventados por la entidad fiscalizada antes de la emisión de este Informe. Los 3 restantes generaron:

2 Recomendaciones al Desempeño.

Consideraciones para el seguimiento

Los resultados, observaciones y acciones contenidos en el presente informe 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 de auditoría se encuentran sujetas al proceso de seguimiento, por lo que, debido a la información y consideraciones que en su caso proporcione la entidad fiscalizada podrán atenderse o no, solventarse o generar la acción superveniente que corresponda de conformidad con el marco jurídico que regule la materia.

Dictamen

El presente dictamen se emite el 11 de septiembre de 2025, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría. Ésta se practicó sobre la información proporcionada por la entidad fiscalizada, de cuya veracidad es responsable; fue planeada y desarrollada con el objetivo de fiscalizar el desempeño de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) en la construcción y conservación de caminos rurales y carreteras alimentadoras. Se aplicaron los procedimientos y las pruebas que se estimaron necesarios; en consecuencia, existe una base razonable para sustentar este dictamen.

Como resultado de la fiscalización de la Cuenta Pública 2024, se revisó la planeación nacional, sectorial y los diagnósticos de los programas presupuestarios vigentes, con lo cual se identificó que la SICT definió como problemática el deterioro de las condiciones físicas y el bajo desarrollo de proyectos de infraestructura de la Red Rural y Alimentadora, que limita

la conectividad de zonas aisladas y de alta marginación, lo que tiene como causas los daños en la red por el aumento del volumen de peso y tránsito, los desgastes naturales de la infraestructura y la insuficiente coordinación para el mantenimiento de la red.

La problemática en cuestión tiene efectos inmediatos en el limitado acceso a servicios de educación, salud y empleo; exclusión social y económica; comunidades con movilidad limitada; aumento y saturación de tránsito, y sobrecostos en el mantenimiento vehicular, lo que en última instancia impacta en la limitada conectividad entre regiones y el insuficiente impulso a la economía, resultado del insuficiente desarrollo de los caminos rurales y carreteras alimentadoras.

Para atender la problemática anterior, la SICT tuvo entre sus atribuciones planear, coordinar y evaluar acciones con los tres órdenes de gobierno para llevar a cabo el diseño e implementación de proyectos de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras, a fin de incrementar la conectividad entre las regiones y, con ello, coadyuvar al crecimiento económico nacional.¹²³

En 2024, para ejecutar la Función “Transporte”, Subfunción “Transporte por carretera” y la Actividad Institucional “Carreteras alimentadoras y caminos rurales eficientes, seguras y suficientes”, la Secretaría ejerció 7,475,390.9 miles de pesos (mdp).

Asimismo, en 2024, la SICT reportó que la Red Nacional de Carretera (RNC) estuvo conformada por un total de 405,273.0 kilómetros (km), de los cuales el 34.2% (138,488.0 km) correspondió a la red alimentadora y el 38.9% (157,486.0 km) a la red rural, mientras que el restante 27.0% (109,299.0 km) correspondió a carreteras federales, estatales y municipales.

En la fiscalización del desempeño de la SICT en 2024, en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras, se evaluaron los aspectos siguientes: a) diseño; b) implementación; c) resultados, y d) fines, como se muestra a continuación:

a) Diseño

En cuanto a la eficiencia, economía y la competencia de los actores (institucional), en el diseño de la política de construcción y conservación de caminos rurales y carreteras alimentadoras, con los trabajos de auditoría se identificó que la SICT dispuso de un diseño programático y presupuestal que le permitió definir el problema público que pretende atender en cuanto a los caminos rurales y las carreteras alimentadoras.

Lo anterior se debe a que en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024 y los diagnósticos de los Programas presupuestarios (Pp) en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras,

¹²³ Con base en lo establecido en los artículos 36, fracción I, de la **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**; 50., párrafo segundo, fracción I, de la **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, y 18, fracción I, 42, y 43, fracción I, del **Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**.

se estableció que dicha problemática se refiere al deterioro de las condiciones físicas y el bajo desarrollo de proyectos de infraestructura de la Red Rural y Alimentadora, que limita la conectividad de zonas aisladas y de alta marginación.

Para ello, implementó acciones de construcción y conservación de los caminos rurales y carreteras alimentadoras con recursos de los Pp K031 “Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales”, K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras” y K039 “Estudios y proyectos de construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras”.

Como parte de la revisión del diseño programático de la SICT se revisó la “Prospectiva de Infraestructura Carretera y Ferroviaria 2023-2032”,¹²⁴ en la cual se definió una inversión de 9,436,778.3 mdp de 2024 para atender 4,729.2 km de red del estado de Chiapas, sin especificar los proyectos de inversión a realizarse para lograr dicha atención de kilómetros.

En la revisión de la información señalada, se identificó un área de mejora para integrar en ese documento un apartado que considere estos proyectos, que posibiliten determinar la inversión y los kilómetros que serán atendidos, con el propósito de contar con elementos para definir metas que contribuyan a que esta red se amplíe en términos de un mayor número de kilómetros construidos, así como que se mejore mediante los trabajos de modernización, conservación y reconstrucción.

Respecto de la coordinación a nivel interno de la Secretaría, en 2024, la Dirección General de Carreteras (DGC) indicó que integró el Mecanismo de Planeación (MECAPLAN) de los Programas de Caminos Rurales y Alimentadores, para los cuales contó con “Criterios para la priorización de las obras que integran el mecanismo de planeación del programa de caminos rurales y alimentadores” que le permitieron documentar y fortalecer la elaboración de las propuestas de obras.

Al respecto, con los trabajos de auditoría, se identificó un área de mejora para que, en la integración del Mecanismo de Planeación, se actualicen dichos criterios, con el objeto de que se consideren los proyectos de caminos rurales y carreteras alimentadoras que se definan como parte de la elaboración de la Prospectiva de Infraestructura Carretera.

¹²⁴ Diario Oficial de la Federación (DOF), artículos 5, fracciones I y II, 6 y 7, fracciones I, V, XII y XIV, del **Acuerdo por el que se establecen disposiciones administrativas en materia de planeación de infraestructura carretera y ferroviaria**, publicado el 29 de agosto de 2023, sin reforma.

Con el **Acuerdo por el que se establecen disposiciones administrativas en materia de planeación de infraestructura carretera y ferroviaria**, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 29 de agosto de 2023, se busca que la SICT disponga de una prospectiva con vigencia anual y un horizonte de planeación a diez años, que incluya un análisis técnico, económico y social de la situación actual de la infraestructura carretera para proyectar su evolución futura y planear los trabajos necesarios para su desarrollo, lo cual le permitirá a la Secretaría tomar decisiones de inversión para cubrir la demanda de servicios para el transporte de usuarios en las mejores condiciones de calidad, seguridad vial, accesibilidad, oportunidad y economía.

Lo anterior, resulta relevante al considerar que en el artículo 9 del “Acuerdo por el que se establecen disposiciones administrativas en materia de planeación de infraestructura carretera y ferroviaria” se determinó que “No se podrán desarrollar ni instrumentar proyectos de inversión que no estén contemplados en la Prospectiva, con excepción de las obras que se consideren prioritarias para la persona Titular de la Secretaría, para el Gobierno Federal o aquellas requeridas por alguna emergencia justificada”.

Además, en el mismo acuerdo, se señala que “tampoco se podrán tramitar recursos ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para proyectos que no estén previstos en la Prospectiva conforme a lo establecido en este Acuerdo.”

En cuanto a la coordinación entre las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en 1998, la Secretaría celebró Convenios de Coordinación con 30 de los 31 gobiernos de las entidades federativas para la descentralización de funciones, responsabilidades y recursos en materia de construcción y conservación de caminos rurales y alimentadores.¹²⁵

Cabe señalar que la DGC indicó que “esta descentralización no eliminó a la SCT la responsabilidad de construir y conservar caminos, acción que ahora debería realizar en conjunto con los Gobiernos Estatales”.¹²⁶

Con los trabajos de auditoría, se identificó que 27 de los 31 Centros SICT señalaron que se coordinaron con sus respectivos gobiernos estatales y municipales, pero de éstos sólo el Centro SICT Jalisco remitió evidencia documental que acreditó la interacción, mientras que los 4 Centros SICT restantes no refirieron acciones de coordinación, de los cuales destacaron los casos de los Centros SICT Chihuahua y Durango, que indicaron “no tiene antecedentes de interacción con autoridades de los tres órdenes de gobierno [...] en el periodo 2020-2024”.¹²⁷

¹²⁵ La SICT indicó que “el gobierno del Estado de Chiapas, no firmó [sic] el referido convenio de Descentralización, en razón de que debido al conflicto armado de enero de 1994, del Ejército [sic] Zapatista de Liberación Nacional, no estaba en posibilidad de atender con eficiencia la red de caminos rurales y alimentadores que la SCT tenía programada descentralizar”, de acuerdo con la información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

¹²⁶ Con base en la información proporcionada mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

¹²⁷ Pese a que en el artículo 41, fracciones IV y VI, del **Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**, se establece que “Cada persona titular de la dirección general de cada Centro SICT” tiene las facultades siguientes: “Vigilar, promover, supervisar y ejecutar los programas, proyectos y estrategias de la Secretaría en el estado de su adscripción, de conformidad con las instrucciones que gire la Coordinación de Centros SICT, en conjunto con otras unidades administrativas competentes de la Secretaría;” y “Representar a la Secretaría ante los gobiernos de los estados y municipios y, cuando éstos se lo soliciten, brindarles asesoría y asistencia para la elaboración y ejecución de proyectos; [...]”.

Como resultado de lo anterior, se identificó que la entidad fiscalizada presentó un área de mejora para fortalecer y homologar los mecanismos de coordinación con los gobiernos estatales y municipales, para la planeación y desarrollo de proyectos de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

Al respecto, como resultado de la intervención de la Auditoría Superior de la Federación, la entidad fiscalizada acreditó el establecimiento de instrumentos de control, dado que proporcionó copia del oficio núm. CCSICT.484/2025 del 1 de septiembre de 2025, firmado por la Coordinación de Centros SICT dirigido a los Directores Generales de los Centros SICT.¹²⁸

Por lo anterior, la SICT atendió el área de mejora, toda vez que acreditó las acciones emprendidas, a fin de que los Centros SICT refuercen y homologuen sus mecanismos de coordinación institucional para el desarrollo de caminos rurales y carreteras alimentadoras, lo cual podrá ser fiscalizado en ejercicios subsecuentes.

Respecto de la revisión del Sistema de Evaluación del Desempeño (SED) y la contribución indirecta a los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), por parte de la SICT, se determinó que, en 2024, los Programas presupuestarios (Pp) K031, K037 y K039, a cargo de la SICT, se ajustaron a las etapas aplicables de la Metodología del Marco Lógico (MML).

Toda vez que se identificó el problema público y los árboles del problema y de objetivos, se incluyó una selección de alternativas para definir las opciones de acción más efectivas para la solución del problema planteado, y se definieron estructuras analíticas para asegurar la coherencia interna de los programas.

En relación con el análisis de la lógica vertical, se identificó que, en los niveles de Fin, Propósito, Componente y Actividad, los Pp asociados a la construcción y conservación de caminos rurales y carreteras alimentadoras contaron con indicadores adecuados para evaluar el objetivo al que se alinean.

Por lo que se refiere a la lógica horizontal, su sintaxis presentó consistencia entre sus nombres, métodos de cálculo y unidades de medida, con excepción del área de mejora relacionada con que el indicador de nivel Fin del Pp K037 “Puntaje en el subpilar 2.02

¹²⁸ En el oficio señalado la “Coordinación de Centros SICT” indicó que “es indispensable que los Centros SICT cuenten con un esquema integral de planeación y desarrollo de proyectos, que permita formular y conducir los programas de infraestructura”, por lo que les instruyó a “reforzar y homologar los mecanismos de coordinación institucional, asegurando que los procesos de planeación, ejecución y seguimiento de los proyectos de caminos rurales y carreteras alimentadoras se realicen conforme a los lineamientos normativos vigentes”.

Calidad de la Infraestructura Vial del Foro Económico Mundial” no ha reportado avances en los últimos cinco años..¹²⁹

En cuanto a la contribución a los Objetivos del Desarrollo Sostenible, se identificó que los programas presupuestarios K031, K037 y K039, se alinearon al ODS 9 “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación” y a la Meta 9.1 “Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos”..¹³⁰

b) Implementación

La revisión de la implementación consistió en el análisis de la eficiencia en la construcción y modernización de los caminos rurales y las carreteras alimentadoras, así como, de manera indirecta, la vertiente de satisfacción del ciudadano usuario, por medio de la revisión de las acciones de conservación de los caminos rurales y carreteras alimentadoras.

La Dirección General de Carreteras (DGC) señaló que mediante el Pp K031 “Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales”, en 2024, implementó 7 proyectos que significaron 2,108,184.1 mdp de 2024 para la atención de 36.9 km, de los cuales el 93.3% (34.4 km) se ubicaron en la región Norte y el 6.7% restante (2.5 km) en la Centro Norte.

Con los trabajos de auditoría se verificó que la entidad contó con los indicadores “Incremento porcentual de la red rural y alimentadora”, “Porcentaje de caminos rurales y alimentadores atendidos con trabajos de construcción y modernización” y “Porcentaje de avance financiero del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores”.

¹²⁹ Como resultado de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, realizada el 4 de septiembre de 2025, la SICT proporcionó una nota informativa en la que la Dirección General de Carreteras (DGC) informó las modificaciones realizadas por la SHCP, como parte de la “Estrategia de Simplificación de la Estructura Programática 2026”.

En ese contexto, la SICT proporcionó evidencia sobre las modificaciones a la estructura programática de su ramo en donde se detalla que en relación con los programas de inversión física relacionados con la infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras, que hasta el ejercicio fiscal 2025 se encontraban distribuidos bajo distintas claves presupuestarias dentro de la modalidad “K”, éstos serán unificados bajo una sola clave presupuestaria, correspondiente al programa K016: Infraestructura de carreteras y caminos, la cual no contará ya con una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), por lo que se atiende la observación debido a que la Secretaría señaló las causas por las que no resulta factible la implementación de una recomendación al desempeño en la materia.

¹³⁰ Para evaluar su contribución, se identificó el indicador 9.1.1 “Proporción de la población rural que vive a menos de 2 km de una carretera transitable todo el año”. Al respecto, en la plataforma Agenda 2030, a cargo de la Secretaría de Economía y del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, se reportó un resultado del 99.8% para 2020. La próxima actualización del indicador se realizará el 31 de octubre de 2031.

Los indicadores anteriores corresponden a la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Pp K031, de los cuales la SICT presentó un cumplimiento de 100.0%, 100.0% y 97.7%, respectivamente, del último señaló que no se alcanzó la meta, ya que fue necesario suspender los trabajos contratados para salvaguardar la seguridad de los trabajadores, hecho que provocó que no fuera posible ejercer en su totalidad los recursos autorizados.

En materia de conservación y reconstrucción, se identificó que, en 2024, por medio del Pp K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras”, la Secretaría destinó 5,018,459.4 mdp de 2024 al Programa de Conservación de Infraestructura de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras, para la conservación y reconstrucción de 1,462.6 km, de los cuales el 50.9% (744.1 km) fue para carreteras alimentadoras y el 49.1% (718.5 km) para caminos rurales. Asimismo, en dicho año, la SICT reportó una cobertura de atención del 0.5% (1,462.6 km) de los 295,974.0 km que integraron la red rural y alimentadora.

En relación con las acciones de seguimiento, la SICT contó con los indicadores “Porcentaje de la Red Rural y Alimentadora en estado bueno y regular”, “Porcentaje de kilómetros atendidos de la red rural y alimentadora” y “Porcentaje del avance financiero de caminos rurales y alimentadores atendidos con trabajos de conservación y reconstrucción”, correspondientes a la MIR del Pp K037, de los cuales presentó un cumplimiento del 100.0%, 99.4% y 123.5%, respectivamente, en cuanto al penúltimo señaló que no se alcanzó la meta por factores climatológicos, en tanto que del último la rebasó porque se autorizaron recursos para llevar a cabo trabajos para atender emergencias causadas por desastres naturales.

Mediante las acciones señaladas en los apartados de diseño e implementación, la Secretaría busca contribuir al incremento en la conectividad, a fin de impulsar el crecimiento económico del país, como se muestra a continuación:

c) Resultados

Con los trabajos de auditoría se revisó la eficacia en el incremento de la conectividad, en donde se identificó que, a 2024, la longitud total de la Red Rural y Alimentadora fue de 295,974.0 km, lo que significó un aumento de 8,168.0 km durante el periodo 2020-2024, al pasar de 287,806.0 km a 295,974.0 km.

En específico, las carreteras alimentadoras se incrementaron 6.3%, (8,250 km), al pasar de 130,238.0 a 138,488.0 km, mientras que los caminos rurales disminuyeron en 0.1%, (82.0 km), al pasar de 157,568.0 a 157,486.0 km, en el mismo periodo.

Al respecto, la SICT contribuyó a construir 24.6 km y modernizar 704.3 km, en el periodo 2020-2024. Por lo que se refiere a las carreteras pavimentadas, se registró un incremento de 4.9%, al pasar de 176,250.0 a 184,947.0 km, entre 2020 y 2024; no obstante, la DGC informó

que “no se dispone de algún indicador específico para medir el avance en la pavimentación de caminos rurales y alimentadores en zonas de alta y muy alta marginación”..¹³¹

Con los trabajos de auditoría, se identificó que el 40.1% de las 189,432 localidades del país tuvieron un acceso bajo o muy bajo a una carretera pavimentada, las cuales concentraron 6,201.4 miles de personas que significaron el 4.9% de la población registrada en el país en 2020, último dato disponible. No obstante, la entidad fiscalizada señaló que, a 2024, “no se dispone de algún indicador específico para medir los avances en consolidar la conectividad” y que “no contó con información producida, obtenida y difundida durante el periodo 2020-2024, relacionada con la demanda de caminos rurales y alimentadores”..¹³²

d) Fines

En relación con la eficacia y economía del fin último de la política pública referente a contribuir al crecimiento económico nacional, mediante los trabajos de fiscalización se desarrolló de manera supletoria el análisis de las variables macroeconómicas vinculadas con la infraestructura carretera, durante el periodo 2020-2024, con lo cual se identificó que el Producto Interno Bruto (PIB) Nacional se incrementó 15.5%, al pasar de 29,423,694,771.7 a 33,980,509,000.0 miles de pesos (mdp) de 2024, en tanto que el PIB del sector de transporte de carga y pasajeros aumentó 35.0%, al pasar de 1,421,037,486.4 a 1,918,909,455.3 mdp de 2024; en esos años el PIB del sector representó, en promedio, el 5.3% del PIB Nacional.

Asimismo, se observó que, si bien la inversión en infraestructura carretera aumentó en 22.4%, al pasar de 46,391,128.3 a 56,802,586.1 mdp, entre 2020 y 2023, último dato disponible, su participación en el PIB Sectorial disminuyó 0.2 puntos porcentuales, al transitar de 3.3% a 3.1%. Además, se identificó que el presupuesto ejercido por la SICT en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras aumentó en 6.4%, durante 2020-2024, y representó, en promedio, el 16.5% de la inversión total en carreteras que se registró entre 2020 y 2023.

Con el análisis de los resultados de conectividad y contribución al crecimiento económico, se identificó el área de mejora para que la Secretaría cuente con información que le permita evaluar los resultados de los proyectos implementados por la SICT mediante los Pp K031 “Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales” y K037 “Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras”, con el

¹³¹ Con base en la información proporcionada por la SICT mediante el oficio núm. 5.5.-0526 del 29 de mayo de 2025.

¹³² *Ibíd.*

propósito de conocer su contribución en el avance de la pavimentación de la Red Rural y Alimentadora, la atención de zonas marginadas, así como para consolidar la conectividad y maximizar el beneficio económico y social de los proyectos de infraestructura.¹³³

Opinión

En opinión del grupo auditor, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes contó con un diseño programático y presupuestal que le permitió definir el problema público en materia de construcción y modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras relativo al deterioro de las condiciones físicas y el bajo desarrollo de proyectos de infraestructura de la Red Rural y Alimentadora, que limita la conectividad de zonas aisladas y de alta marginación.

Asimismo, dispuso del documento de planeación “Prospectiva de Infraestructura Carretera y Ferroviaria 2023-2032”, con la que busca disponer de una planeación con vigencia anual y un horizonte de planeación a diez años, que incluye un análisis técnico, económico y social de la situación actual de la infraestructura carretera para proyectar su evolución futura y planear los trabajos necesarios para su desarrollo.

Además, implementó un Sistema de Evaluación del Desempeño acorde a la Metodología del Marco Lógico, y definió criterios para la priorización de obras, con lo cual, mediante el ejercicio de 7,475,390.9 miles de pesos (mdp) en 2024, la Secretaría contribuyó a la atención del problema público al reportar la construcción y modernización de 36.9 kilómetros (km), y la conservación de 1,462.6 km; al respecto, la SICT reportó que cumplió en 99.4% la meta del indicador “Porcentaje de kilómetros atendidos de la red rural y alimentadora”, cifra que representó el 0.5% de los 295,974.0 km que conformaron la red rural y alimentadora, por lo que se identificaron las áreas de mejora siguientes:

Integrar en la “Prospectiva de Infraestructura Carretera” un apartado que considere los proyectos de caminos rurales y carreteras alimentadores a realizarse en el futuro, que posibiliten determinar la inversión y los kilómetros que serán atendidos.

Actualizar los criterios de priorización para la integración del mecanismo de planeación, a fin de que se incluya el criterio de considerar los proyectos de caminos rurales y carreteras

¹³³ Como resultado de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares, realizada el 4 de septiembre de 2025, la SICT proporcionó una nota informativa en la que la Dirección General de Carreteras señaló que “El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 en cuanto a lo concerniente a caminos rurales y alimentadores se orientó hacia la expansión de la red [...]”. “En contraste, el Programa Sectorial 2025-2030, [...] plantea un giro importante: en lugar de enfocarse en construir más caminos, pone la mira en mejorar y darle mantenimiento a los que ya existen.”

Por lo anterior, se atiende la observación, dado que la entidad fiscalizada proporcionó evidencia sobre los avances de la programación sectorial, con lo cual se acreditaron las razones por las cuales no resulta factible la implementación de una recomendación al respecto, dado que, en la actual administración del Gobierno Federal, el objetivo ya no consiste en incrementar la cobertura, sino en realizar acciones de conservación y modernización de la infraestructura carretera rural y alimentadora existente.

alimentadoras, que se encuentren contemplados en la Prospectiva de Infraestructura Carretera.

Fortalecer los mecanismos de coordinación con los gobiernos estatales y municipales, para la planeación y desarrollo de proyectos de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

Mejorar el Sistema de Evaluación del Desempeño de los Programas presupuestarios en la materia, a fin de realizar una valoración objetiva de su desempeño.

Evaluar los resultados de los proyectos implementados, en términos del avance en la pavimentación de caminos rurales y carreteras alimentadoras, la atención de zonas marginadas, así como de la contribución para consolidar la conectividad y maximizar el beneficio económico y social de los proyectos de infraestructura.

Valor de la fiscalización

Como resultado de la revisión, se emitieron 2 recomendaciones al desempeño para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes fortalezca sus instrumentos de planeación y coordinación, así como para que actualice y defina criterios normativos.

Asimismo, como resultado de la intervención de la Auditoría Superior de la Federación, la SICT emprendió acciones para reforzar y homologar los mecanismos de coordinación institucional, y asegurar que los procesos de planeación, ejecución y seguimiento de los proyectos de caminos rurales y carreteras alimentadoras se realicen conforme a los lineamientos normativos vigentes, con lo que se espera que la SICT fortalezca el cumplimiento de su mandato institucional y robustezca el proceso de rendición de cuentas.

Servidores públicos que intervinieron en la auditoría:

Director de Área

Director General

C. Luis Ernesto Navarro Cruz

Hugo Tulio Félix Clímaco

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 que atiende los hallazgos de la auditoría y que se presentó a este órgano técnico de fiscalización para efectos de la elaboración definitiva del Informe de Auditoría.

El Informe de Auditoría puede consultarse en el Sistema Público de Consulta de Auditorías (SPCA).

La entidad fiscalizada, mediante el oficio núm. 5.5.-1700 de fecha 10 de septiembre de 2025, remitió información que sirvió para solventar observaciones incluidas en los resultados: 2 “Coordinación Interinstitucional”; 3 “Sistema de Evaluación del Desempeño”, y 6 “Incremento en la conectividad”.

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Evaluar la eficiencia, la economía y la competencia de los actores en términos del diseño programático-presupuestal de la política pública de caminos rurales y carreteras alimentadoras, así como los mecanismos para la planeación y conducción de la política.
2. Revisar la eficiencia en la implementación de mecanismos de coordinación interinstitucional entre las unidades administrativas de la Secretaría y las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, a fin de desarrollar los trabajos de caminos rurales y carreteras alimentadoras.
3. Verificar la eficiencia en la implementación del Sistema de Evaluación del Desempeño (SED) y la contribución a los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), por parte de la Secretaría en el marco de las acciones de caminos rurales y carreteras alimentadoras.
4. Analizar la eficiencia de la SICT para desarrollar proyectos de construcción y modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras, así como verificar la implementación de mecanismos de supervisión orientados a determinar el avance de las obras.
5. Evaluar la eficiencia y, de manera indirecta, la satisfacción del ciudadano usuario, de las acciones de la SICT para desarrollar proyectos de conservación en caminos rurales y carreteras alimentadoras, así como revisar la implementación de mecanismos de supervisión orientados a determinar el avance de las obras.
6. Identificar la eficacia de las acciones implementadas por la Secretaría, en materia de caminos rurales y carreteras alimentadoras, para incrementar la conectividad entre las regiones del país, así como de las zonas aisladas y de alta marginación.
7. Analizar el desempeño, en términos de eficacia y economía, de las acciones implementadas por la Secretaría para contribuir al crecimiento económico nacional mediante el análisis del cumplimiento de los objetivos y metas reportados en la construcción, modernización, conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

Áreas Revisadas

La Dirección General de Carreteras (DGC) y la Coordinación de Centros SICT (CCSICT) de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas

Durante el desarrollo de la auditoría, se determinaron incumplimientos de las leyes, reglamentos y disposiciones normativas que a continuación se mencionan:

1. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal: Art. 36 Frac. I.
2. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: Art. 34 Frac I Inc. a y b.
3. Ley de Planeación: Art. 3 Par. 2.
4. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal, local o municipal: -Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Art. 5o. Par. 2 Frac. I.

-Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Art. 6 Frac. IV y VI; Art. 18 Frac. I, II, VI, XVII y XIX; Art. 39 Frac. I; Art. 43 Frac. I, II, IV y VI.

-Acuerdo por el que se establecen disposiciones administrativas en materia de planeación de infraestructura carretera y ferroviaria, Art. 5 Frac. I y II; Art. 6; Art. 7 Frac. I, V, XII y XIV, y Art. 9.

-Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, Compromiso 83.

Fundamento Jurídico de la ASF para Promover o Emitir Acciones y Recomendaciones

Las facultades de la Auditoría Superior de la Federación para promover o emitir las acciones y recomendaciones 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.