



Informe Final de Resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103 Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Ejercicio fiscal 2018

PAE 2019



GOBIERNO DEL
ESTADO DE MÉXICO

EDOMÉX
DECISIONES FIRMES, RESULTADOS FUERTES.

GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
JUNTA DE CAMINOS DEL ESTADO DE MÉXICO
SISTEMA DE AUTOPISTAS, AEROPUERTOS, SERVICIOS
CONEXOS Y AUXILIARES DEL ESTADO DE MÉXICO

Evaluación Específica de Desempeño del Programa
presupuestario '03050103 Modernización de la
Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Revisó y aprobó:

Unidad de Información, Planeación, Programación y
Evaluación de la Secretaría de Comunicaciones

Todos los derechos reservados, Secretaría de
Comunicaciones del Gobierno del Estado de México.
Impreso en Toluca, Estado de México en diciembre
de 2019.

Contenido

Presentación	6
Marco legal de la evaluación	9
Objetivo general	15
Objetivos específicos	15
Alcances de la evaluación	15
Criterios técnicos de la evaluación.....	16
Temas de evaluación y metodología.....	16
Técnicas utilizadas	19
Sección 1. Datos generales del Programa presupuestario	20
Sección 2. Resultados / Productos	27
2.1 Descripción del programa	27
2.2 Indicadores de la MIR del programa	33
2.3 Avance de indicadores y análisis de metas	54
2.4 Resultados finales del programa (cumplimiento de sus objetivos)	69
2.4.1 Efectos atribuibles	69
2.4.2 Otros efectos	70
2.4.3 Otros hallazgos.....	72
2.5 Valoración	77
2.5.1 Observaciones generales sobre los indicadores.....	77
2.5.2 Valoración de los hallazgos identificados.....	78
Sección 3. Cobertura.....	79
3.1 Definición de Poblaciones	79
3.1.1 Población Potencial.....	81
3.1.2 Población Objetivo	81
3.1.3 Población Atendida	82

3.2	Evolución de la cobertura	83
3.3	Análisis de la cobertura	93
Sección 4. Seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM)		96
4.1	Aspectos comprometidos	96
4.2	Avance en las acciones de mejora comprometidas en el año inmediato anterior	101
Sección 5. Conclusiones		103
5.1	Conclusiones del evaluador	103
5.2	Fortalezas	106
5.3	Retos y Recomendaciones	108
5.4	Avances del Programa en el ejercicio fiscal actual	113
5.5	Consideraciones sobre la evolución del presupuesto	114
5.6	Fuentes de Información	116
5.7	Calidad y suficiencia de la información disponible para la evaluación	117
Sección 6. Datos del evaluador		119
6.1	Desarrollo	119
6.2	Perfil del evaluador	121
6.3	Plazos y condiciones de entrega del servicio	123
Anexos		126
Anexo 1. Datos generales del Pp 03050103. Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre		126
Anexo 2. Criterios mínimos para la selección de las Evaluaciones Externas de Resultados		132
Anexo 3. Criterios generales para la valoración de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)		133
Glosario		162
Siglas y acrónimos		165
Formato para la difusión de los resultados de las evaluaciones por la ministración de los recursos		166

Índice de tablas

Tabla A. Datos generales del Pp evaluado	21
Tabla B. Evolución de la estructura analítica de la MIR del programa	35
Tabla C. Evolución del indicador de nivel Fin del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019	40
Tabla D. Evolución del indicador de nivel Propósito del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019	41
Tabla E. Evolución del indicador del Componente 1 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019.....	43
Tabla F. Evolución del indicador del Componente 2 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019.....	44
Tabla G. Evolución del indicador del Componente 3 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019	46
Tabla H. Evolución del indicador del Componente 4 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019	47
Tabla I. Evolución del indicador del Componente 7 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019.....	48
Tabla J. Evolución del indicador de la Actividad 1.1 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019.....	50
Tabla K. Evolución del indicador de la Actividad 7.1 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019	51
Tabla L. Evolución del indicador de la Actividad 7.2 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019	52
Tabla M. Análisis de las características CREMA de los indicadores del Pp en 2018	62
Tabla N. Valoración cuantitativa de las características CREMA de los indicadores del Pp en 2018	66
Tabla O. Análisis de las metas de los indicadores del Pp en 2018.....	67
Tabla P. Análisis del cumplimiento de las metas de los indicadores del Pp en 2018	68
Tabla Q. Antecedentes de evaluación del Pp.....	74
Tabla R. Población potencial del Pp para el ejercicio fiscal 2018	81
Tabla S. Evolución de la cobertura en el rubro de 'construcción de carreteras y vialidades' en el periodo 2016-2018	83
Tabla T. Cobertura del Pp por municipio en el periodo septiembre 2017-agosto 2018 (obras concluidas)	84
Tabla U. Cobertura del Pp por municipio en el periodo septiembre 2018-2019 (obras concluidas)	87

Tabla V. Evolución de la cobertura en el periodo 2016-2018	94
Tabla W. Evolución del presupuesto del Pp y su relación con la cobertura registrada en el periodo 2016-2018.....	94
Tabla X. Recomendaciones	109
Tabla Y. Evolución del presupuesto del Pp en el periodo 2016-2018	114
Tabla Z. Datos de la instancia evaluadora	121
Tabla AA. Datos de la instancia evaluadora	123

Índice de Gráficas

Gráfica 1. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Fin del Pp	41
Gráfica 2. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Propósito del Pp	42
Gráfica 3. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Propósito del Pp	44
Gráfica 4. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 2 del Pp.....	45
Gráfica 5. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 3 del Pp.....	47
Gráfica 6. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 4 del Pp.....	48
Gráfica 7. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 7 del Pp.....	50
Gráfica 8. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 1.1 del Pp	51
Gráfica 9. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.1 del Pp	52
Gráfica 10. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.2 del Pp	53
Gráfica 11. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Fin del Pp en el periodo 2016-2018.....	55
Gráfica 12. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Propósito del Pp en el periodo 2016-2018	56

Gráfica 13. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 1 del Pp en el periodo 2016-2018	57
Gráfica 14. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 2 del Pp en el periodo 2016-2018	57
Gráfica 15. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 3 del Pp en el periodo 2016-2018	58
Gráfica 16. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 4 del Pp en el periodo 2016-2018	58
Gráfica 17. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 7 del Pp en el periodo 2016-2018	59
Gráfica 18. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 1.1 del Pp en el periodo 2016-2018	60
Gráfica 19. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.1 del Pp en el periodo 2016-2018	60
Gráfica 20. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.2 del Pp en el periodo 2016-2018	61
Gráfica 21. Evolución del presupuesto del Pp en el periodo 2016-2018	115

Presentación

La Evaluación del Desempeño es un instrumento metodológico que permite medir, comparar y retroalimentar su ciclo, el cual mediante un análisis sistemático y objetivo tiene la finalidad de determinar la pertinencia y el logro de objetivos y metas, así como la eficacia, eficiencia, economía, calidad e impacto en el desempeño (Secretaría de Hacienda y Crédito Público [SHCP], 2007); aportando información fidedigna y útil sobre los resultados obtenidos, para la toma de decisiones.

El ejercicio de evaluación del gasto público, representa una buena práctica y de vanguardia en la administración pública; es también una herramienta para la mejora continua; así como un instrumento para generar información que sirve para la toma de decisiones y la creación del valor público.

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024 (Secretaría de Gobernación, 2019, p. 33-37), contempla lo siguiente:

En el numeral III.2 Eje transversal 2, “Combate a la corrupción y mejora de la gestión pública”, en su inciso 3, dice que: *“Se orientará la política pública a resultados de corto, mediano y largo plazos, para lo cual se implementará la evaluación y seguimiento para la mejora continua del desempeño y la simplificación de normas, trámites y servicios”*.

En el Plan Estatal de Desarrollo (PED) del Gobierno del Estado de México 2017-2023, se considera a la evaluación del desempeño en los siguientes apartados:

Eje Transversal 2, denominado: *“Gobierno Capaz y Responsable”*; Objetivo 5.8: *“Garantizar una administración pública competitiva y responsable”*; Estrategia 5.8.3: *“Consolidar la Gestión para Resultados en la administración pública estatal”*; y Línea de Acción 5.8.3.4: *“Fortalecer el Sistema de Evaluación del Desempeño (SED)”*.

Con respecto a la Agenda 2030, de los Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS), la evaluación del desempeño gubernamental encuentra su vinculación con las metas 17.14 *“Mejorar la coherencia de las políticas para el desarrollo sostenible”* y 17.19 *“De aquí a 2030, aprovechar las iniciativas existentes para elaborar indicadores que permitan medir los progresos en materia de desarrollo sostenible y complementen el producto interno bruto, y apoyar la creación de capacidad estadística en los países en desarrollo”*.

En el ‘Programa Anual de Evaluación para el Ejercicio Fiscal 2019 de los Programas Presupuestarios del Gobierno del Estado de México’, se estableció que se debe realizar la evaluación tipo Específica de

Desempeño del Programa presupuestario (Pp) a cargo de la Secretaría de Comunicaciones denominado '03050103 Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'.

Lo anterior, de acuerdo con lo dispuesto en los Términos de Referencia (TdR) proporcionados por la Unidad de Información, Planeación, Programación y Evaluación (UIPPE), documento en el que se señala como objetivo general: *“Contar con una valoración del desempeño del Programas presupuestarios (Pp) “Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre” y las Acciones en su ejercicio fiscal 2018, con base en la información respaldada y entregada por las unidades responsables de la ejecución del programa y la unidad de evaluación de la Secretaría de Comunicaciones a través del evaluador, para contribuir a la toma de decisiones”*.

La evaluación de los Pp, que además de ceñirse a su ámbito legal de competencia, y metodológicamente al marco lógico, revisa el contexto, los antecedentes y la prospectiva para afinar el logro de sus objetivos.

La presente Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103 Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre', fue realizada bajo un enfoque mixto, apegándose a los Términos de Referencia proporcionados por la Secretaría de Comunicaciones, del Gobierno del Estado de México.

Esta evaluación, se abordó dividiendo el análisis por secciones y apartados que han permitido estructurar el presente documento de informe de resultados de la siguiente manera:

En la Sección 1, denominada 'Datos generales del Programa presupuestario', se describe con precisión la misión del Programa, se identifica el Responsable (la Secretaría de Comunicaciones), se verifica la clave del Pp, su alineación a los instrumentos de planeación, los involucrados en su operación, su configuración programática, su evaluación presupuestal y los proyectos que contempla en su ejecución.

En la Sección 2, 'Resultados / Productos', contiene el bloque de información analizada más robusta de la Evaluación, que con base en 'preguntas guía' describe el desempeño del Programa, los Subprogramas, las instancias responsables que participaron en la ejecución, el marco normativo relacionado, la MIR, se revisaron los bienes y servicios que proporcionó, la problemática abordada por el Programa, la operación, la evolución y pertinencia de los objetivos e indicadores de la MIR de 2016 a 2019, el diseño de las metas, su avance y los resultados finales del Pp. Así también, se revisó el histórico de las evaluaciones que se han efectuado al Programa, y el seguimiento a las recomendaciones resultantes, así como, la valoración de los hallazgos identificados.

La Sección 3, 'Cobertura', contiene el análisis realizado sobre las definiciones documentadas de las poblaciones (población potencial, población objetivo, población atendida), sus características, la

cuantificación de las poblaciones de 2016 a 2019 y la evolución y el análisis de la cobertura del Programa tomando en cuenta su presupuestación.

La Sección 4, aborda el análisis al 'Seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM)', identificando aquellos aspectos con alto potencial de implementación mediante los instrumentos que establecieron acciones, plazos y atención, así como la revisión del avance y de mejora comprometidas en el año inmediato anterior.

Las 'Conclusiones', se encuentran en la Sección 5, que incluyen la conclusión del evaluador, las fortalezas identificadas, los retos y recomendaciones (clasificadas), información sobre el avance del Programa en el ejercicio fiscal actual, consideraciones sobre la evolución del presupuesto e información que se considera de relevancia y utilidad para el presente y futuros procesos de evaluación a este Programa presupuestario '03050103 Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'.

Marco legal de la evaluación

En el marco de la Nueva Gestión Pública, específicamente del Sistema de Evaluación del Desempeño (SED), y de conformidad con lo señalado en los artículos 85 fracción I, y 110 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, el ejercicio de los recursos públicos debe ser sometido a la evaluación del desempeño, la cual se lleva a cabo con base en indicadores estratégicos y de gestión, a través de instancias técnicas independientes, a fin de verificar el cumplimiento de sus objetivos, así como fortalecer la Rendición de Cuentas y Transparencia del gasto en las entidades federativas.

El quehacer gubernamental en materia de evaluación del desempeño, para su consolidación y fortalecimiento se fundamenta en lo dispuesto en las leyes y normas que a continuación se especifican:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM)

Artículo 134	Dispone que los recursos públicos deben ejercerse bajo criterios de eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados; además que los resultados del ejercicio de dichos recursos deben ser evaluados por instancias técnicas que establezcan la Federación y las entidades federativas.
--------------	--

Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH)

Marco legal federal

Artículos 85 fracción I, 110 y 111	Establecen que los recursos federales que ejerzan las entidades federativas deben ser evaluados por instancias técnicas externas o independientes especializadas en la materia, a través de la verificación del grado de cumplimiento de los objetivos y metas, con base en indicadores estratégicos y de gestión que permitan identificar el uso correcto del gasto público en beneficio de la sociedad para impulsar el desarrollo.
--	---

Ley General de Contabilidad Gubernamental (LGCG)

Artículos 54 y 79	Menciona que los resultados de la evaluación del desempeño de las entidades federativas forman parte de la cuenta pública; y que los entes públicos deberán publicar su Programa Anual de Evaluación (PAE), así como, las metodologías aplicables para la evaluación.
-------------------	---

Fuente: elaboración propia con información de las leyes y documentos normativos enunciados en esta tabla.

A nivel estatal, en cumplimiento a lo establecido en la disposición DÉCIMA SEXTA de los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Presupuestarios del Gobierno del Estado de México (GEM), publicados en el periódico oficial "Gaceta del Gobierno", Núm. 35, del 23 de febrero de 2017, la Secretaría de Finanzas del GEM, emite el Programa Anual de Evaluación (PAE), el cual establece los tipos de evaluación, los Programas presupuestarios (Pp), Proyectos y/o Programas Específicos (PE) a los que se aplicarán, los sujetos evaluados y el calendario de ejecución de las mismas.

Bajo este contexto, la 'Evaluación Específica de Desempeño' del Pp 03050103 Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre', programada en el documento en comento, se realiza bajo las disposiciones vigentes en el Estado de México que a continuación se mencionan:

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México	
Artículos 129 y 139 fracción 1	Señalan que el uso de los recursos públicos se debe administrar con eficacia, eficiencia y honradez para cumplir con los objetivos a los que estén destinados; y que el Sistema Estatal de Planeación Democrática, integrado por los planes y programas, establece que el planteamiento de la problemática en base a la realidad objetivo, se considera en el proceso de integración de los planes, programas y acciones que regirán el ejercicio de sus funciones públicas, su control y evaluación.
Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México	
Artículo 23	Establece que la Secretaría de Finanzas, es la encargada de la planeación, programación, presupuestación y evaluación de las actividades del Poder Ejecutivo, de la administración financiera y tributaria de la hacienda pública del Estado.
Artículo 32	La Secretaría de Comunicaciones es la dependencia encargada del desarrollo y administración de la infraestructura vial primaria y de la regulación de las comunicaciones de jurisdicción local, que comprende los sistemas de transporte masivo o de alta capacidad.
Ley de Fiscalización Superior del Estado de México	
Artículo 2 fracción XVII	Evaluación de desempeño: Al análisis y valoración del grado de eficacia, eficiencia, resultados e impacto de las políticas y programas públicos, conforme a los indicadores establecidos en los Presupuestos de Egresos y a los Planes de Desarrollo.

Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios

Artículo 92. (De las Obligaciones de Transparencia Comunes)	La información de los programas de subsidios, estímulos y apoyos, en el que se deberá informar respecto de los programas de transferencia, de servicios, de infraestructura social y de subsidio, en los que se deberá contener lo siguiente:
fracción XIV	(entre otros) Inciso k) Mecanismos e informes de evaluación y seguimiento de recomendaciones

Ley para la Coordinación y Control de Organismos Auxiliares del Estado de México

Artículo 1	Esta Ley tiene por objeto fijar las bases conforme a las cuales el Ejecutivo del Estado, ejercerá la planeación, vigilancia, control y evaluación de las actividades de sus Organismos Auxiliares, en los términos de lo dispuesto por la Constitución Política del Estado, la Ley Orgánica de la Administración Pública y demás ordenamientos aplicables.
------------	--

Artículo 12	Corresponde al Ejecutivo del Estado, la coordinación, planeación, supervisión, y evaluación de los organismos auxiliares, a través de las dependencias de coordinación global señaladas en esta Ley y en las dependencias coordinadoras de sector que al efecto determine el propio Gobernador. Las facultades atribuidas al Ejecutivo Estatal, en el párrafo anterior, serán ejercidas con el objeto de lograr la integración de las actividades de dichos organismos a la planeación general y regional del desarrollo en el Estado y de obtener la máxima eficacia y eficiencia en el resultado de sus operaciones.
-------------	---

Ley de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos del Estado de México y Municipios

Artículo 6	Todos los entes públicos están obligados a crear y mantener condiciones estructurales y normativas que permitan el adecuado funcionamiento de la Administración Pública Estatal o municipal y la actuación ética y responsable de sus servidores públicos.
------------	--

Artículo 7	Todo servidor público sin perjuicio de sus derechos y obligaciones laborales deberá observar en el desempeño de su empleo, cargo o comisión, los principios de disciplina, legalidad, objetividad, profesionalismo, honradez, lealtad, imparcialidad, integridad, rendición de cuentas, eficacia y eficiencia que rigen el servicio público.
------------	--

Decreto de Presupuesto de Egresos del Gobierno del Estado de México para el Ejercicio Fiscal 2018

Artículo 73	La evaluación del desempeño de los programas presupuestarios a cargo de las dependencias y entidades públicas, derivados del Sistema de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado de México y Municipios, se sujetará a lo establecido en el Código, a los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Presupuestarios del Gobierno del Estado de México (LGEPPM), emitidos por la Secretaría y a las demás disposiciones aplicables, y se llevará a cabo en los términos del Programa Anual de Evaluación (PAE) correspondiente. Las dependencias y entidades públicas del Poder Ejecutivo, deberán ejecutar las evaluaciones establecidas en el Programa Anual de Evaluación (PAE), con cargo a sus recursos previstos para este propósito.
-------------	---

Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2017-2023

Eje Transversal 2, "Gobierno Capaz y Responsable"	Objetivo 5.8: "Garantizar una administración pública competitiva y responsable"; Estrategia 5.8.3: "Consolidar la Gestión para Resultados en la administración pública estatal"; y Línea de Acción 5.8.3.4: "Fortalecer el Sistema de Evaluación del Desempeño (SED)".
---	---

Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas presupuestarios del Gobierno del Estado de México (LGEPPGEM)

Capítulo V, fracción decima sexta	La Secretaría, establecerá un PAE en el que se determinarán los sujetos evaluados, los Programas presupuestarios, los tipos de evaluación, y las fechas de inicio y conclusión de las evaluaciones señaladas. El PAE, se emitirá a más tardar el último día hábil del mes de abril de cada ejercicio fiscal, conforme al calendario que emita la Secretaría.
---	--

Capítulo V, fracción decima séptima	Dispone que la evaluación de los programas presupuestarios deberá realizarse conforme a los estándares normativos, mediante trabajo de campo y administración cuando por su naturaleza así se determine por la Secretaría y la Contraloría; y del cual se integrará el informe correspondiente que contendrá un análisis.
---	---

Código Financiero del Estado de México y Municipios (CFEMyM)

Artículos 287 y 327	Mencionan que los programas y proyectos contarán con indicadores que sean claros, útiles, informativos y que generen mayor transparencia y rendición de cuentas, que permitan evaluar la eficiencia, eficacia y el desempeño de las dependencias; asimismo la evaluación del desempeño se hará en función a los objetivos y metas de los programas presupuestarios, y demás elementos de programación y para tales efectos se diseñará, administrará y operará el Sistema de Evaluación del Desempeño.
------------------------	--

Manual de Normas y Políticas para el Gasto Público del Gobierno del Estado de México

Artículo 11	Indica que el presupuesto se programará, ejercerá, registrará, controlará y evaluará aplicando la metodología del PbR, con el propósito fundamental orientar en forma eficiente y eficaz la asignación de los recursos públicos sobre la base de resultados y desempeño en el cumplimiento de los objetivos, resultados y metas de actividad contenidas en los proyectos de cada programa presupuestario autorizado para el ejercicio fiscal.
-------------	---

Artículo 59	(Se entiende que) ... en caso de ser procedente, el dictamen de evaluación programática (resultado final de la evaluación), se llevará a cabo de manera inmediata el replanteamiento o actualización de la estrategia de desarrollo que haya sido adecuada.
-------------	---

Programa Anual de Evaluación para el Ejercicio Fiscal 2019 de los Programas Presupuestarios del Gobierno del Estado de México

Anexo único, numeral 14	Define a la evaluación como elemento insustituible para presupuestar en base a resultados; en este sentido, establece la evaluación específica de desempeño del Programa presupuestario 03050103 Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre.
----------------------------	--

Manual General de Organización de la Secretaría de Comunicaciones

Artículo 32	La Secretaria de Comunicaciones es la dependencia encargada del desarrollo y administración de la infraestructura vial primaria y de la regulación de las comunicaciones de jurisdicción local, que comprende los sistemas de transporte masivo o de alta capacidad Fracción XIV. Planear, supervisar. controlar y evaluar las funciones de la Junta de Caminos del Estado de México, del Sistema de Transporte Masivo del Estado de México y del Sistema de Autopistas, Aeropuertos. Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México;
-------------	--

Fuente: elaboración propia con información de las leyes y documentos normativos enunciados en esta tabla.

Objetivo general

Contar con una valoración del desempeño del Programas presupuestarios (Pp) “Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre” y las acciones en su ejercicio fiscal 2018, con base en la información respaldada y entregada por las unidades responsables de la ejecución del programa y la unidad de evaluación de la Secretaría de Comunicaciones a través del evaluador, para contribuir a la toma de decisiones.

Objetivos específicos

1. Reportar los resultados y productos del programa sujeto a evaluación para el ejercicio fiscal 2018 y enlistarlos con sus respectivos proyectos en el Anexo 1, mediante el análisis de los indicadores de la Matriz de Indicadores (MIR), así como de los hallazgos relevantes derivados de las evaluaciones externas y otros documentos del programa.
2. Analizar el avance de las metas de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) en 2018, respecto de años anteriores y el avance en relación con las metas establecidas.
3. Identificar los principales Aspectos Susceptibles de Mejora del programa, derivados otras evaluaciones.
4. Analizar la evolución de la cobertura y el presupuesto del programa.
5. Identificar las fortalezas, los retos y las recomendaciones del programa.

Alcances de la evaluación

Identificar resultados, hallazgos y recomendaciones a partir del análisis del desempeño del Pp '03050103 Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre', a partir de un análisis de gabinete con base en la documentación proporcionada por las Unidades Ejecutoras y/o Unidad Responsable de dicha intervención.

Criterios técnicos de la evaluación

Temas de evaluación y metodología

Para llevar a cabo la evaluación externa del Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre', la Instancia Evaluadora aplicó la metodología definida por los sujetos evaluados a través de la Unidad de Información, Planeación, Programación y Evaluación (UIPPE) de la Secretaría de Comunicaciones, sintetizada en los 'Términos de Referencia (TdR) para la Evaluación Específica de Desempeño', los cuales se encuentran armonizados con los emitidos por el Consejo Nacional para la Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL).

Es importante mencionar que en dicho documento se plantean los elementos estandarizados mínimos y específicos, de acuerdo con el tipo de evaluación y el Programa presupuestario (Pp) a evaluar con base en especificaciones técnicas (perfil de los evaluadores, calendario de entregas de productos, etc.), objetivos de la evaluación (generales y específicos), así como la normatividad aplicable (responsabilidades, alcances, restricciones, etc.), para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 14 del Programa Anual de Evaluación (PAE) 2019 del Gobierno del Estado de México.

Considerando que la Evaluación Específica de Desempeño (EED) *"es una valoración sintética del desempeño de los programas públicos durante un ejercicio fiscal, la cual muestra el avance en el cumplimiento de los objetivos y metas programadas mediante el análisis de indicadores de resultados, de servicios y de gestión, así como con base en una síntesis de la información entregada por las unidades responsables de dichas intervenciones..."* (CONEVAL, 2019), y tomando en cuenta que los TdR antes referidos especifican los temas de análisis y el contenido mínimo de cada uno, pero no así las pautas para su desarrollo, valoración global, ni el formato de presentación, la Instancia Evaluadora propuso una adecuación a dicho modelo metodológico.

Dicha propuesta se realizó en función de las características y aplicabilidad del programa evaluado, así como tomando en cuenta las necesidades de información requeridas por la UIPPE y las Unidades Ejecutoras del Pp 03050103, con quienes se sostuvieron reuniones de trabajo como parte del proceso de evaluación. Cabe señalar que los TdR aplicados por la Instancia Evaluadora, fueron revisados y aprobados por la Unidad responsable de coordinar el presente proceso.

En términos generales, los TdR proporcionados por la UIPPE a la Instancia Evaluadora, señalan que, para contribuir a la toma de decisiones, la evaluación debe realizarse con base en el análisis de cinco apartados, los cuales se enlistan y describen a continuación:

Contenido general de la EED		
Apartado	Descripción	
1 Datos Generales	Se refiere a los datos generales de cada programa tales como la unidad administrativa, la unidad responsable, el año de inicio, presupuesto, la alineación del programa al Plan Estatal de Desarrollo (PED) y el resumen narrativo de la MIR.	
2 Resultados finales del programa.	La valoración sobre resultados finales contiene los impactos del programa con base en los hallazgos encontrados en otras evaluaciones, así como los valores del avance realizado en 2018 de los indicadores de Fin y Propósito de la MIR del Pp.	
3 Productos	La valoración sobre los bienes y servicios que otorga cada programa se realiza con base en indicadores de los Componentes de la MIR del programa evaluado.	
4 Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM)	Se reportan los ASM del programa con base en el 'Acta de Atención de los Aspectos Susceptibles de Mejora y la Carpeta de Evidencias'. Asimismo, se incluyen las acciones emprendidas por el programa y su avance en cumplimiento con los mecanismos de años anteriores.	
5 Cobertura del programa	El análisis y la valoración de esta sección, se realiza con base en los resultados de la cobertura del programa registrada en el periodo evaluado.	

Aunado a lo anterior, el mismo documento menciona que la EDD del programa en comento, debe realizarse con base en 5 secciones temáticas, 20 apartados y 8 subapartados específicos, para los cuales la Instancia Evaluadora planteó 12 'Preguntas guía' que permitieron profundizar en el análisis de cada elemento observado, comparar la información correspondiente y realizar una valoración global pertinente de cada tema evaluado.

En este sentido, para cada apartado y subapartado de la evaluación, se sintetizaron (a manera de conclusión) las respuestas de las 'Preguntas guía', reactivos que cabe mencionar fueron complementados con el llenado e interpretación de la información de 27 'Tablas de datos', garantizando que el contenido de cada uno fuera consistente con los elementos mínimos señalados en los TdR y sus 3 'Anexos técnicos'.

Al respecto, es relevante mencionar que la integración de las 'Preguntas guía' y de las 'Tablas de datos' –elaboradas por la Instancia Evaluadora– en el 'Informe Final de Resultados de la EED', tiene como propósito sustentar y/o argumentar a cabalidad el análisis y la valoración realizada en cada sección temática respecto del desempeño observado por el Pp evaluado; información que cabe señalar, será omitida en el 'Resumen Ejecutivo' y demás productos de evaluación entregables.

En virtud de lo anterior, el contenido específico de la EED, se muestra en la siguiente tabla:

Contenido específico de la EDD			
Entregable		Preguntas guía	Tablas de datos
1. Datos generales		N/A	A
2. Resultados / productos			
2.1	Descripción del Programa	4	N/A
2.2	Indicadores de la MIR	2	B - L
2.3	Avance de Indicadores y Análisis de Metas	3	M - P
2.4	Resultados (cumplimiento de objetivos)		
2.4.1	Efectos atribuibles	1	N/A
2.4.2	Otros Efectos	N/A	N/A
2.4.3	Otros hallazgos	2	Q
2.5	Valoración	N/A	N/A
2.5.1	Efectos atribuibles	N/A	N/A
2.5.2	Otros Efectos	N/A	N/A
3. Cobertura			
3.1	Definición de poblaciones		
3.1.1	Población potencial	N/A	R
3.1.2	Población objetivo	N/A	S
3.1.3	Población atendida	N/A	T
3.2	Evolución de la cobertura	N/A	U
3.3	Análisis de la cobertura	N/A	V - W
4. Seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora			
4.1	Aspectos comprometidos en el año anterior	N/A	N/A
4.2	Avance en las acciones de mejora comprometidos en los años anterior	N/A	N/A
5. Conclusiones			
5.1	Conclusiones del evaluador	N/A	N/A
5.2	Fortalezas	N/A	N/A
5.3	Retos y recomendaciones	N/A	X
5.4	Avance del programa en el ejercicio fiscal anterior	N/A	N/A
5.5	Consideraciones sobre la evolución del presupuesto	N/A	Y
5.6	Fuente de información	N/A	N/A
5.7	Calidad y suficiencia de la información disponible para la evaluación	N/A	N/A
6. Datos del Evaluador			
6.1	Desarrollo	N/A	N/A
6.2	Perfil del evaluador	N/A	Z
6.3	Plazos y condiciones de entrega del servicio	N/A	AA

Anexos
Anexo 1 "Datos generales del programa evaluado"
Anexo 2 "Criterios mínimos para la selección de las evaluaciones eternas de resultado"
Anexo 3 "Criterios generales para la valoración y selección de los indicadores de la matriz de indicadores para resultados (MIR)

Técnicas utilizadas

La Evaluación Específica del Desempeño del Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' deriva de una investigación con enfoque mixto, es decir cuantitativo y cualitativo que permitió obtener información sustantiva, así como generar la base para la interpretación de resultados del programa a partir de las secciones temáticas correspondientes.

Asimismo, dicho ejercicio de evaluación implicó la recolección de información e interacción con las Unidades Ejecutoras, a través de reuniones de trabajo coordinadas por la UIPPE, en las que participó personal de la Dirección General de Vialidad adscrita a la SECOM, de la Junta de Caminos del Estado de México (JCEM) y el Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México (SAASCAEM).

Tal como se mencionó anteriormente, la valoración del programa se llevó a cabo a través de un análisis de gabinete que consistió en dar respuesta a un total de **12 'Preguntas guías'**, agrupadas en **5 secciones temáticas, 20 apartados y 8 subapartados específicos**, con base en la información proporcionada por la Unidad Responsables, las Unidades Ejecutoras del programa, la UIPPE de la Dependencia y la información cargada en el Sistema de Planeación y Presupuesto (SPP), de manera particular en su apartado del Sistema Integral de Evaluación de Desempeño (SIED).

Por otra parte, se revisó el Plan Estatal de Desarrollo del Gobierno del Estado de México 2017-2023; los documentos programáticos que sustentan la estructura analítica del programa; así como datos públicos sobre rendición de cuentas y transparencia de los recursos de dicho Pp, lo que requirió la consulta y confrontación de fuentes de información internas y externas.

En resumen, se recabaron datos de fuentes individuales y colectivas, información que se procesó y analizó en apego a los TdR emitidos por el Gobierno del Estado, los cuales fueron adecuados por la Instancia Evaluadora y aprobados previamente por la UIPPE, a fin de identificar hallazgos y oportunidades de mejora que sirvan para la toma de decisiones futuras sobre el ejercicio y operación del programa evaluado.

Sección 1. Datos generales del Programa presupuestario

Bajo la misión de *“desarrollar y administrar la infraestructura vial primaria y la regulación de las comunicaciones de jurisdicción local, que comprende los sistemas de transporte masivo de alta capacidad”* (Gobierno del Estado de México, 2019), la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México, desde el ejercicio fiscal 2015 creó e implementó el Programa presupuestario (Pp) '03050103 Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' con el objetivo de *“mejorar la movilidad y conectividad de la población mediante la construcción, modernización, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura y el equipamiento en materia de comunicaciones terrestres”* (Secretaría de Comunicaciones, 2018).

Dicho programa se encuentra alineado al 'Pilar Económico: Estado de México competitivo, productivo e innovador' del Plan Estatal de Desarrollo (PED) del Estado de México 2017-2023, específicamente al objetivo '2.5 Desarrollar infraestructura con una visión de conectividad integral', y sus estrategias 2.5.2 y 2.5.3, motivo por el cual es posible afirmar que, en apego a los principios del Presupuesto Basado en Resultado (PbR), el Pp evaluado contribuye al logro de objetivos de orden superior.

En cuanto a su estructura analítica, se observó que en 2018 el Pp 03050103 contó con una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) completa, conformada por un objetivo de Fin, uno de Propósito, siete Componentes y nueve Actividades, cuyo desempeño fue medido a través de 18 indicadores estratégicos y de gestión.

Aunado a lo anterior, se identificó que para el ejercicio fiscal analizado, la ejecución del programa 03050103, estuvo a cargo de la Secretaría de Comunicaciones (SECOM), la Junta de Caminos del Estado de México (JCEM) y el Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México (SAASCAEM), quienes de acuerdo con los datos presupuestales señalados en la Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2018, ejercieron un total de \$4,191,6058 (miles de pesos) en la realización de veinte proyectos programáticamente vinculados a cuatro subprogramas: '0305010301 Coordinación y gestión de las políticas para el desarrollo de la infraestructura de transporte terrestre'; '0305010302 Carreteras alimentadoras'; '305010303 Autopistas'; 0305010304 Vialidades primarias'; de los cuales la SECOM fue responsable de los proyectos del primero y el último subprograma mencionado, la JCEM del segundo y el SAASCAEM del tercer subprograma en comento.

La información antes descrita se desglosa de forma puntual en la Tabla A que se presenta a continuación:

Tabla A. Datos generales del Pp evaluado			
Clave	Nombre		Inicio de operación
03050103	Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre.		2015
A.1.1 Dependencia o Entidad de la APE responsable del Pp			
Denominación:	Secretaría de Comunicaciones		
Titular:	Mtro. Luis Gilberto Limón Chávez		
Correo electrónico:	secom@edomex.gob.mx		
Teléfono:	(722) 2264700 ext. 1206		
A.1.2 Unidades Administrativas ejecutoras			
Denominación:	Dirección General de Vialidad de la Secretaría de Comunicaciones	Denominación:	Junta de Caminos del Estado de México
Titular:	Lic. Verónica Italia Montero Rodríguez	Titular:	Lic. Jorge Joaquín González Bezares
Correo electrónico:	veronica.montero@edomex.gob.mx	Correo electrónico:	jorgej.gonzalez@edomex.gob.mx
Teléfono:	(55) 55805658	Teléfono:	(722) 3842000 ext. 1113
Denominación:	Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México.		
Titular:	Lic. Alberto Tomas Angulo Lara		
Correo electrónico:	dg.saascaem@edomex.gob.mx		
Teléfono:	(55) 53956564		
A.2 Alineación del Pp al Plan Estatal de Desarrollo 2017-2023			
Pilar:	Pilar 2 Económico: Estado de México competitivo, productivo e innovador.		
Objetivo del Pilar:	2.1 Recuperar el dinamismo de la economía mexiquense y fortalecer sectores económicos con oportunidades de crecimiento. 2.5 Desarrollar infraestructura con una visión de conectividad integral.		
Estrategia:	2.1.8 Definir e impulsar una agenda de desarrollo regional a partir de las vocaciones productivas de cada región. 2.5.1 Fomentar una mayor conectividad en el estado. 2.5.2 Construir infraestructura resiliente para una mayor y mejor movilidad y conectividad. 2.5.3 Modernizar, ampliar y dar mantenimiento a la infraestructura Industrial.		

Líneas de acción:	2.1.8.3 Fortalecer la operación del Aeropuerto Internacional de Toluca, a fin de aprovechar su infraestructura, ubicación estratégica e interconexión con el Tren Interurbano México Toluca, y las nuevas autopistas Toluca-Naucalpan, Lerma La Marquesa y la autopista Chamapa Lechería-La Venta.		
	2.1.8.6 Fortalecer la operación del Aeropuerto Internacional de Toluca, a fin de aprovechar su infraestructura, ubicación estratégica e interconexión con el Tren Interurbano México - Toluca, y las nuevas autopistas Toluca - Naucalpan, Lerma - La Marquesa y la autopista Chamapa Lechería - La Venta.		
	2.5.1.2 Establecer las bases para una plataforma logística integral estratégica para el país.		
	2.5.2.1 Incrementar, mantener y mejorar la red de vialidades primarias, carreteras y vialidades interregionales que faciliten la conectividad de la entidad.		
	2.5.2.2 Ampliar la infraestructura de transporte carretero secundario.		
	2.5.2.3 Fomentar las acciones inherentes a la construcción, modernización, ampliación, conservación, rehabilitación y reconstrucción de la infraestructura carretera.		
	2.5.2.4 Gestionar la construcción de distribuidores viales, puentes vehiculares y puentes peatonales en vías con mayor conflicto vial.		
	2.5.2.5 Realizar acciones para disminuir el índice de accidentes en la Infraestructura Vial Primaria.		
	2.5.2.6 Propiciar el buen funcionamiento de la red estatal de autopistas en la entidad.		
	2.5.2.7 Mantener la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje en óptimas condiciones de tránsito para facilitar el intercambio de productos y la movilidad de la población.		
	2.5.2.8 Migrar a estándares de calidad de la red carretera que se atiende bajo el esquema de los Proyectos de Prestación de Servicios (PPS).		
	2.5.3.1 Desarrollar un programa con la participación de los sectores público y privado para la rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial, de parques y zonas industriales.		
	2.5.3.2 Coordinar trabajos con los gobiernos federal y municipal para rehabilitar las vialidades internas más utilizadas para el transporte de materiales y productos, así como para la implantación de medidas en materia de seguridad para reducir los accidentes de unidades de transporte de mercancías.		
	2.5.3.3 Coordinar trabajos con los gobiernos federal y municipal para rehabilitar las vialidades internas más utilizadas para el transporte de materiales y productos, así como para la implantación de medidas en materia de seguridad para reducir los accidentes de unidades de transporte de mercancías.		
	2.5.3.4 Establecer mecanismos de comunicación y colaboración entre las empresas y las instituciones públicas encargadas de la seguridad en los tres órdenes de gobierno.		
2.5.3.6 Mejorar la infraestructura de movilidad y conectividad para el desarrollo de los sectores industriales.			
A.3 Resumen narrativo de la MIR vigente en 2018			
Nivel	Objetivo	Indicador	Meta
Fin	Contribuir a ampliar la oferta de accesibilidad, conectividad y movilidad de la población, mediante la mejora de los servicios de comunicaciones entre las regiones y las entidades circunvecinas, a fin de disminuir los tiempos de traslado y mejorar la seguridad en los usuarios.	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	95.20
Propósito	Infraestructura vial estatal que funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad de la población.	Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones.	80.89
Componente 1	Carreteras y vialidades libres de peaje de jurisdicción estatal	Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras.	0.23

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

	incrementadas para mayor cobertura.		
Componente 2	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	100.00
Componente 3	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.	100.00
Componente 4	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	6.93
Componente 5	Puentes y distribuidores viales construidos o rehabilitados para mejora de flujo vial, comodidad y seguridad de la población.	Proporción de población por la construcción y rehabilitación de puentes vehiculares en carreteras alimentadoras.	17,333.3
Componente 6	Autopistas estatales ampliadas y modernizadas para mejorar y ampliar la cobertura de la infraestructura carretera.	Índice de variación por la construcción de autopistas.	5.1
Componente 7	Autopistas estatales, casetas y servicios conexos, operando en óptimas condiciones para evitar posibles accidentes.	Variación del índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	1.00
<i>Actividad 1</i>	Verificaciones de la longitud de vialidades libres de peaje con preservación de derecho de vía.	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje	100.00
<i>Actividad 2</i>	Emisión y verificación de dictámenes de impacto vial realizados.	Porcentaje de dictámenes de impacto vial verificados	21.93
<i>Actividad 3</i>	Integración de información sobre la conservación y mantenimiento de carreteras y vialidades primarias libres de peaje.	Porcentaje de población beneficiada por los Proyectos para la Prestación de Servicios (PPS) del Sector Comunicaciones.	80.20

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

<i>Actividad 4</i>	Realización de las acciones de inspección y vigilancia del derecho de vía en la longitud de autopistas estatales para asegurar su preservación.	Porcentaje en la vigilancia y preservación del derecho de vía en las autopistas estatales.	100.00
<i>Actividad 5</i>	Elaboración de los estudios y proyectos ejecutivos que cumplan las especificaciones y normatividad que se rige en la materia.	Porcentaje de estudios y proyectos para validación de construcción de autopistas.	20.00
<i>Actividad 6</i>	Medición de las condiciones de servicio que se prestan en casetas de cobro y de los servicios conexos de autopistas de cuota para un servicio óptimo.	Porcentaje de calificación por la evaluación de los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales.	85.00
<i>Actividad 7</i>	Medición de las características de las vialidades de cuota de altas especificaciones para calificar y asegurar un tránsito vehicular ágil y seguro.	Porcentaje de calificación obtenida en la evaluación del estado físico de las autopistas estatales.	92.00
<i>Actividad 8</i>	Verificación del cumplimiento de lo establecido en los títulos de concesión de autopistas.	Porcentaje de formulación de reportes sobre el cumplimiento de la operación de las autopistas estatales.	100.00
<i>Actividad 9</i>	Formulación de estudios y proyectos para vialidades primarias urbanas realizados.	Porcentaje de cumplimiento en la elaboración de estudios y proyectos para vialidades primarias.	100.00
A.4 Información presupuestaria del Pp en el periodo 2016-2018			
Año	Aprobado	Modificado	Devengado
2016	\$ 3,920,322.9	\$ 5,749,378.6	\$ 5,465,751.4
2017	\$ 4,701,074.9	\$ 4,480,513.3	\$ 4,332,084.6
2018	\$ 4,475,752.9	\$ 4,278,444.2	\$ 4,191,605.8
A.5 Proyectos presupuestarios del Pp en 2018			
Clave	Nombre		
030501030101	Coordinación y seguimiento de las políticas para el desarrollo de la infraestructura.		

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

030501030102	Apoyo y asesoría para la conducción de las políticas para el desarrollo de la infraestructura.
030501030103	Control, seguimiento administrativo y de servicios para el desarrollo de la infraestructura.
030501030104	Información, planeación y evaluación para el desarrollo de la infraestructura.
030501030201	Construcción de carreteras alimentadoras.
030501030202	Conservación de carreteras alimentadoras.
030501030203	Modernización de carreteras alimentadoras.
030501030204	Rehabilitación de carreteras alimentadoras
030501030205	Regularización, administración, vigilancia y preservación del derecho vial.
030501030206	Construcción y rehabilitación de puentes en carreteras.
030501030301	Estudios y proyectos de autopistas.
030501030302	Construcción de autopistas.
030501030303	Conservación de autopistas.
030501030304	Control y supervisión de obras.
030501030305	Seguimiento a la operación y control de concesiones.
030501030306	Liberación y preservación del derecho de vía y servicios conexos.
030501030401	Estudios y proyectos para vialidades primarias.
030501030402	Construcción y modernización de vialidades primarias.
030501030403	Construcción y rehabilitación de puentes en vialidades.
030501030404	Dictámenes de Impacto Vial.

A.6 Evaluaciones anteriores

Evaluación de Diseño Programático, PAE 2017

03050103: Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre

Proyectos: 030501030202 Conservación de carreteras alimentadoras

030501030203 Modernización de carreteras alimentadoras

A7. Cobertura

Estatat: *"la infraestructura carretera y de vialidades prácticamente tiene cobertura estatal, por lo que más 16 millones de habitantes son beneficiados, excepto las localidades denominadas de caseríos que por tener de una a cinco viviendas, no cuentan con dicha infraestructura".*

Fuentes. Elaboración propia con base en:

- Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2018.
- Diagnóstico por Programa presupuestario del ejercicio 2018.
- Evaluación del presupuesto con indicadores 2018.
- Ficha técnica de diseño y seguimiento de indicadores 2018.
- Plan Estatal de Desarrollo (PED) del Estado de México 2017-2023.
- Reporte general de la MIR Ejercicio 2018.

Sección 2. Resultados / Productos

2.1 Descripción del programa

Con base en las 'preguntas guía' correspondientes, se determinó que el Pp '03050103. Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre', implementado por la 'Secretaría de Comunicaciones' en el Estado de México a partir del ejercicio fiscal 2015, tiene como objetivo que la *"infraestructura vial estatal funcione en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad de la población"*, mediante la construcción, modernización, rehabilitación, mantenimiento y el equipamiento de la red carretera libre de peaje y vial primaria, autopistas, puentes y distribuidores viales de la entidad; servicios de cobertura estatal que en 2018 estuvieron orientados a beneficiar a más de 16 millones de personas, exceptuando aquellos habitantes de las localidades denominadas de caseríos.

Es importante mencionar que, en la ejecución del programa en comento, participaron de forma específica la Dirección General de Vialidad adscrita a la SECOM, la JCEM y el SAASCAEM, los dos últimos considerados por decreto como 'Organismos Públicos Descentralizados'(OPD).

Para la consecución del Propósito del programa evaluado, en 2018 se llevaron a cabo veinte proyectos (4 adjetivos y 16 sustantivos), todos relacionados con los servicios que entrega el Pp a través de sus Componentes, los cuales de acuerdo con el 'Programa Anual' de las Unidades Ejecutoras, comprendieron un total de 84 actividades específicas en la materia. Asimismo, se identificó que el total de proyectos realizados, cada uno con objetivo, metas y presupuesto propio, fueron programáticamente vinculados a cuatro subprogramas que técnicamente están alineados al Propósito del programa, así como a los objetivos institucionales de cada ejecutor, es decir, que existe congruencia entre el tipo de proyecto y las obligaciones/atribuciones que le competen a la SECOM, la JCEM y el SAASCAEM.

Los proyectos del programa 'Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre', ejecutado durante 2018 para atender a la población objetivo, se enuncian a continuación:

Subprograma:

0305010301	Coordinación y gestión de las políticas para el desarrollo de la infraestructura de transporte terrestre
030501030101	Coordinación y seguimiento de las políticas para el desarrollo de la infraestructura
	Incluye todas aquellas acciones de coordinación que orientan la gestión pública al logro de los objetivos gubernamentales para incrementar, modernizar, mantener y optimizar las obras y servicios de infraestructura.
030501030102	Apoyo y asesoría para la conducción de las políticas para el desarrollo de la infraestructura

Integra acciones de apoyo a la coordinación y desarrollo de los programas en materia de infraestructura, encaminadas al análisis y retroalimentación de la información para la toma de decisiones y para controlar, vigilar, fiscalizar y evaluar el cumplimiento, eficiencia y eficacia de las funciones sustantivas del sector.

030501030103 Control, seguimiento administrativo y de servicios para el desarrollo de la infraestructura

Considera el conjunto de acciones que coadyuvan a la ejecución de los programas, mediante el otorgamiento oportuno y racional de recursos humanos, materiales y técnicos a las diferentes unidades administrativas; así como la implantación y actualización de instrumentos y mecanismos administrativos que permitan el eficaz cumplimiento de las funciones asignadas.

030501030104 Información, planeación y evaluación para el desarrollo de la infraestructura

Incluye las actividades que se realizan para la generación, integración y difusión de la información en materia de infraestructura; así como para la formulación, implantación, seguimiento y evaluación de las acciones, logros y resultados de los programas por el ejercicio de los recursos presupuestales.

Subprograma:

0305010302 Carreteras Alimentadoras

030501030201 Construcción de carreteras alimentadoras

Se refiere a la construcción de nuevos tramos carreteros, para garantizar la accesibilidad y la transitabilidad de la población a sus lugares de destino.

030501030202 Conservación de carreteras alimentadoras

Se refiere al mantenimiento y conservación de carreteras y vialidades mediante trabajos preventivos de bacheo menor, deshierbe, desazolve de obras de drenaje, limpieza de zonas laterales, retiro de derrumbes y colocación de señalamiento vertical y horizontal.

030501030203 Modernización de carreteras alimentadoras

Contempla acciones para mejorar y ampliar la capacidad vial y las condiciones óptimas de seguridad y servicio de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje, con la realización de obras que requieran mejoras en la infraestructura existente, así como el inventario carretero de la entidad para evaluar las condiciones de la red.

030501030204 Rehabilitación de carreteras alimentadoras

Consiste en renovar la superficie de rodamiento y/o la estructura de pavimento para tener nuevamente las carreteras con sus características de transitabilidad, así como la superficie de rodamiento para las que fueron construidas y que han sido deterioradas por el tiempo y el uso de estas.

030501030205 Regularización, administración, vigilancia y preservación del derecho vial

Son acciones para regular el uso y aprovechamiento del derecho de vía determinada por un ancho variable, el cual está determinada en las normas técnicas que emita la Secretaría de Infraestructura, que por causas de utilidad pública y de interés general se requiere para el uso adecuado de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje.

030501030206 Construcción y rehabilitación de puentes en carreteras

Incluye las acciones para evaluar las condiciones físicas de los puentes vehiculares y peatonales, así como aquellas para construir, reconstruir y rehabilitar los puentes vehiculares, distribuidores viales y puentes peatonales para mejorar la seguridad y circulación peatonal y vehicular.

Subprograma:

0305010303 Autopistas

030501030301 Estudios y proyectos de autopistas

Conjunto de acciones necesarias para garantizar la factibilidad de las autopistas de altas especificaciones, mediante estudios y proyectos, que implica acciones de análisis técnico, económico, social y ambiental para su construcción y mantenimiento en diferentes zonas de la entidad, garantizando una mejor movilidad.

030501030302 Construcción de autopistas

Incluye las acciones necesarias para construir, mejorar, modernizar y desarrollar infraestructura vial de altas especificaciones, que propicie el desarrollo e integración de las diversas regiones económicas de la entidad, mediante programas de control y supervisión en materia de construcción, mantenimiento y conservación.

030501030303 Conservación de autopistas

Incluye los procesos de evaluación semestrales y trimestrales al estado físico del camino y a los servicios en plataforma y sobre el camino respectivamente, a fin de programar la reparación de la superficie de rodamiento, el adecuado mantenimiento de la infraestructura complementaria, en base a los parámetros de la normatividad vigente. Realizar recorridos de inspección, que servirán de base para determinar las obras y acciones que conformarán los programas de conservación que permitan mantener en condiciones de "Bueno" la infraestructura vial de cuota.

030501030304 Control y supervisión de obras

Contempla las acciones normativas de prevención aplicadas por los ingenieros certificados en seguimiento a lo indicado en los proyectos ejecutivos autorizados para una futura construcción, rehabilitación, ampliación, mejora, modernización y desarrollo de infraestructura vial de altas especificaciones.

030501030305 Seguimiento a la operación y control de concesiones

Establecer mecanismos de generación y registro de información, así como la evaluación de las condiciones operativas, financieras y de servicio con base en los términos y condiciones establecidas en los Título de Concesión, mediante la estrecha coordinación con las empresas concesionarias y operadoras, de la Red Estatal de Autopistas en Operación.

030501030306 Liberación y preservación del derecho de vía y servicios conexos

Incluye acciones para controlar, vigilar y preservar el derecho de vía, mediante inspecciones periódicas a los servicios conexos y auxiliares, en coordinación con las autoridades competentes a efecto de establecer programas de trabajo, teniendo como finalidad mantener un óptimo nivel de servicio y calidad en las autopistas.

Subprograma:

0305010304 Vialidades primarias

030501030401 Estudios y proyectos para vialidades primarias

Incluye acciones orientadas a realizar estudios y proyectos en materia de infraestructura vial que ofrezcan viabilidad para la ejecución de las obras; algunas se realizan en coordinación con los gobiernos Federal, de los Estados vecinos; así como con los Ayuntamientos de los municipios involucrados.

030501030402 Construcción y modernización de vialidades primarias

Hace referencia a las acciones que se realizan para incrementar y mejorar las vías primarias que, por su trazo, longitud, sección, señalización y equipamiento, facilitan el tránsito vehicular entre las distintas zonas de los municipios, permitiendo el tránsito vehicular de media o alta densidad y ofrecen una buena distribución del tráfico a las vías secundarias o locales.

030501030403 Construcción y rehabilitación de puentes en vialidades

Incluye acciones para evaluar las condiciones físicas de los puentes vehiculares y peatonales, así como aquellas dirigidas a construir, reconstruir, rehabilitar y equipar los puentes para circulación peatonal y vehicular. peatonal y vehicular

030501030404

Dictámenes de Impacto Vial

Consisten en la elaboración de una opinión técnica sobre el impacto que un nuevo desarrollo industrial, comercial, habitacional o de servicios generará sobre la infraestructura vial, la cual incluye acciones para mitigar el impacto en la red vial existente, así como obras viales nuevas para incorporar dicho desarrollo a las vías públicas.

Fuente: elaboración propia con datos del 'Catálogo de descripciones. Estructura Programática 2018 del Gobierno del Estado de México'.

Preguntas guía:

Con base en la información proporcionada por Unidades Ejecutoras y responsables de la gestión del programa en la entidad federativa, se realizó la descripción detallada de los siguientes aspectos:

PG 1. Descripción del objetivo del programa evaluado, con base en su MIR y el marco normativo relacionado.

R: Dentro del diagnóstico del Pp '03050103 - Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre', proporcionado por la Dependencia responsable, se establece como objetivo del programa, *"mejorar la movilidad y conectividad de la población mediante la construcción, modernización, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura y el equipamiento en materia de comunicaciones terrestres"*.

A su vez, en la MIR del programa, el objetivo de nivel Propósito en congruencia con la lógica causal fue planteado como *"Infraestructura vial estatal que funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad de la población"*.

Por otra parte, en la "Evaluación Programática y de Desempeño" realizada por el Órgano Superior de Fiscalización del Estado de México (OSFEM), se menciona como objetivo del Pp, *"mejorar la movilidad y conectividad de la población que transite por el Estado de México mediante la creación, mejoramiento y conservación de la infraestructura y el equipamiento en materia de comunicaciones terrestres"*.

Bajo este contexto, es posible afirmar que el objetivo del Pp evaluado plasmado en los documentos programáticos y de evaluación en comento, es consistente, siendo el elemento en común *"la búsqueda del mejoramiento de la movilidad y conectividad de la población"*; no obstante, para efectos de esta evaluación y en apego a la MML, se considerará como objetivo del Pp específicamente aquel establecido en el Propósito de su MIR vigente en 2018.

PG 2. Explicación de los bienes o servicios que el programa proporciona a la población objetivo o beneficiaria.

R: De acuerdo con el objetivo del Pp, los bienes y/o servicios que entrega a su población objetivo, están orientados a la construcción, modernización, rehabilitación y mantenimiento de la red carretera libre de peaje y vial primaria, autopistas, puentes y distribuidores viales de la entidad, y con ello mejorar el flujo vial, comodidad y seguridad de la población, condiciones indispensables que contribuyen al crecimiento socioeconómico, la competitividad, así como un mayor enlace entre las zonas metropolitanas, regiones y entidades vecinas.

Específicamente a través del programa evaluado, se generan siete Componentes, cuyos objetivos en conjunto aportan al cumplimiento del Propósito de dicho Pp, estos se mencionan a continuación:

Componente 1:	Carreteras y vialidades libres de peaje de jurisdicción estatal incrementadas para mayor cobertura.
Componente 2:	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.
Componente 3:	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.
Componente 4:	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.
Componente 5:	Puentes y distribuidores viales construidos o rehabilitados para mejora de flujo vial, comodidad y seguridad de la población.
Componente 6:	Autopistas estatales ampliadas y modernizadas para mejorar y ampliar la cobertura de la infraestructura carretera.
Componente 7:	Autopistas estatales, casetas y servicios conexos, operando en óptimas condiciones para evitar posibles accidentes.

PG 3. Caracterización de las necesidades o problemas de la entidad federativa, así como de la población afectada, relacionados con los objetivos y rubros establecidos para el programa evaluado.

R: En el 'Diagnóstico' del Pp correspondiente al ejercicio 2018, se identificaron como principales necesidades de la entidad federativa, las siguientes:

- *“Que gran parte de la infraestructura del pavimento en la red vial primaria libre de peaje tiene una antigüedad mayor a 35 años y la falta de atención oportuna a la*

conservación rutinaria y periódica provoca que los caminos tengan un mayor deterioro, lo cual requiere de la ejecución de trabajos de conservación mayor y en consecuencia una mayor inversión; más aún con la temporada de lluvias que agiliza el deterioro de la carpeta asfáltica.

- *Otro de los factores que con el tiempo se ha incrementado es el peso de carga de los vehículos de transporte, se ocasiona además un fuerte problema de movilidad por la velocidad promedio de los vehículos y la generación de daños en superficie de rodamiento.*
- *En lo referente a la liberación del derecho de vía, la población no tienen la cultura de su preservación, ni identifica que esto es patrimonio estatal, por lo que cada vez se ve con mayor invasión, más aun que se construye a lo largo de las vialidades y el proceso para tener disponibilidad de suelo presentan problemas por la inconformidad social y el alto costo que se quiere por nueva superficie para la construcción de vialidades y carreteras, lo que ocasiona atraso en la ejecución de las obras”.*

Por otra parte, en el mismo documento el responsable del programa señaló que el Pp tiene una cobertura estatal, beneficiando a más de 16 millones de personas, exceptuando aquellos habitantes de las localidades denominadas de caseríos, las cuales tienen de una a cinco viviendas, motivo por el cual no cuentan con infraestructura vial del tipo que se trata.

PG 4. Descripción breve de la forma de operar del programa evaluado en la entidad federativa.

R: Tal como se mencionó en la primera sección del presente informe, la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México, desde el ejercicio fiscal 2015, creó e implementó el Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre', en cuya ejecución durante 2018 participaron de forma específica la Dirección General de Vialidad adscrita a dicha Dependencia, la JCEM y el SAASCAEM, estos últimos considerados por decreto como 'Organismos Públicos Descentralizados'.

Dichas Unidades Administrativas, en apego a las atribuciones que les confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México y los Reglamentos Interiores aplicables, en 2018 ejercieron un total de \$4,191,6058 (miles de pesos) en la realización de veinte proyectos programáticos (4 adjetivos y 16 sustantivos) en materia de construcción, modernización, y

conservación de carreteras, autopistas y vialidades primarias, lo cuales a su vez fueron vinculados a cuatro subprogramas:

Clave	Subprograma	Unidad ejecutora
0305010301	Coordinación y gestión de las políticas para el desarrollo de la infraestructura de transporte terrestre	SECOM
0305010302	Carreteras alimentadoras	JCEM
305010303	Autopistas	SAASCAEM
0305010304	Vialidades primarias	SECOM

2.2 Indicadores de la MIR del programa

Referente a la composición de la MIR del programa evaluado, en el periodo 2016-2019 se observaron cambios en la cantidad de objetivos a nivel Componentes y Actividades, así como en el planteamiento de sus resúmenes narrativos. Dichos cambios en general, han obedecido al fortalecimiento de su lógica causal y su alineación estratégica, tomando en cuenta que en el año 2017 en el Estado de México se realizó un proceso de transición administrativa, lo que conllevó a la implementación de nuevo modelo de gobierno con objetivos y estrategias propias; no obstante, es importante mencionar que el programa 03050103 no perdió vigencia.

Al respecto se observó que en el ejercicio 2016, la MIR estuvo compuesta por 4 Componentes y 6 Actividades; en 2017 fue conformada por 8 Componentes y 11 Actividades; en 2018 (el ejercicio evaluado), la matriz estuvo estructurada por 7 Componentes y 9 Actividades; mientras que en 2019 se identificaron 7 Componentes y 11 Actividades.

Para llevar a cabo el análisis comparativo estipulado en el Anexo 3 de los TdR aplicados, y en apego a lo dispuesto en dicha metodología, se llevó a cabo una selección de 10 indicadores estratégicos y de gestión, correspondientes a la MIR del Pp evaluado, vigente en 2018; con base en los cuales se realizó, lo siguiente:

- En primera instancia, la comparación entre el resumen narrativo de los diferentes niveles de la MIR, en el periodo 2016-2019; es decir, tomando los niveles Fin, Propósito, Componente 1, 2, 3, 4 y 7, así como las Actividades 1.1, 7.1 y 7.2 vigentes en 2018 como ancla, se cotejaron la redacción y lógica causal de cada objetivo seleccionado.
- Posteriormente se procedió a realizar un cotejo similar al anterior, pero esta vez entre los indicadores correspondientes a los niveles de objetivo seleccionados, mediante el cual se

determinó la factibilidad de realizar un comparativo entre el avance en el cumplimiento de sus metas para el periodo 2016-2019.

Respecto a los resultados del primer punto (inciso i), se constató que los objetivos de Fin y de Propósito mantuvieron similitud y la misma naturaleza en el periodo 2016-2019, lo cual confirma la fortaleza de su lógica causal; asimismo, un total de 5 Componentes (C1, C2, C3, C4 y C7) trascendieron de un año a otro en el periodo 2017-2019, y aunque en 2016 mostraron una redacción distinta, su origen causal es consistente con el de años posteriores, motivo por el cual se determinó que su desempeño puede ser comparado en el tiempo.

En cuanto a las Actividades establecidas para la consecución de los objetivos de nivel Componente, se identificó que en 2016 la Actividad 1.1 no fue considerada en la estructura de la MIR, por lo que producto de la modificación del Componente 1, esta fue incorporada a partir de 2017, observando que su sintaxis se ha mantenido sin cambios hasta el ejercicio fiscal 2019. Aunado a lo anterior, las Actividades 7.1 y 7.2, las cuales contribuyen al logro de un mismo Componente, presentaron una lógica causal consistente en el periodo 2016-2019, por lo que, a pesar de mostrar una sintaxis distinta en el año 2016, se concluyó que sus resultados también pueden ser comparados entre dichos ejercicios fiscales.

Referente a los indicadores estratégicos y de gestión establecidos para medir el desempeño del programa, en general se observó continuidad en dichos instrumentos de medición, a pesar de que el orden de los objetivos a los que pertenecen se haya modificado en algunos de los ejercicios considerados. Estas modificaciones en el orden de los niveles de la MIR y sus respectivos indicadores pueden verse particularmente en los Componentes y Actividades de los ejercicios fiscales 2016 y 2019; no obstante, se determinó que todos los indicadores de la MIR del programa mostraron grandes similitudes y por lo tanto, el logro de sus metas puede ser comparado en el periodo de tiempo analizado.

Por otra parte, se constató que los elementos básicos para definir, llevar a cabo el cálculo de los indicadores seleccionados, así como su interpretación, fueron sintetizados en 'Fichas Técnicas', por lo que puede afirmarse que dichos instrumentos de medición cuentan con: nombre, definición, sentido del indicador, método de cálculo, unidad de medida, frecuencia de medición, línea base, metas y avances; los cuales son consistentes entre sí.

La información antes citada, se describe de forma puntual en las siguientes preguntas guía.

Preguntas guía:

Con base en la información proporcionada por Unidades Ejecutoras y responsables de la gestión del programa en la entidad federativa, se respondieron justificaron detalladamente los siguientes aspectos y/o preguntas:

PG 5. Análisis de la evolución de los objetivos de la MIR del programa en el periodo 2016-2019.

R: El Pp evaluado fue creado hace más de cinco años y, de acuerdo con la información disponible sobre la estructura de su MIR, se observó que el número de objetivos y el planteamiento del resumen narrativo correspondiente, ha sufrido cambios en el periodo 2016-2019.

Al respecto, en apego a los TdR aplicados en la presente evaluación, se seleccionaron un total de 10 objetivos de la MIR con sus respectivos indicadores (estratégicos y de gestión) para valorar su evolución y nivel de cumplimiento en el periodo antes referido.

Bajo este contexto, las modificaciones realizadas por las Instancias Ejecutoras en la estructura analítica de la MIR del programa evaluado, se presentan de forma desagregada en la Tabla B que se presenta a continuación:

Tabla B. Evolución de la estructura analítica de la MIR del programa									
Nivel (Según MIR 2018)	2016		2017		2018		2019		¿Existen cambios?
	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	
Fin	E	Contribuir a la modernización del transporte terrestre, a través de la modernización de infraestructura que permita mejorar la accesibilidad e incrementar la conectividad, movilidad y enlace de la población entre las regiones y las entidades circunvecinas.	E	Contribuir a ampliar la oferta de accesibilidad, conectividad y movilidad de la población, mediante la mejora de los servicios de comunicaciones entre las regiones y las entidades circunvecinas, a fin de disminuir los tiempos de traslado, así como mejorar la calidad y seguridad en las principales vialidades.	E	Contribuir a ampliar la oferta de accesibilidad, conectividad y movilidad de la población, mediante la mejora de los servicios de comunicaciones entre las regiones y las entidades circunvecinas, a fin de disminuir los tiempos de traslado y mejorar la seguridad en los usuarios.	E	Contribuir a disminuir los tiempos de traslado en la movilidad de personas y productos a través de ampliar la infraestructura que ofrece la accesibilidad y conectividad de comunicación entre las regiones y entidades circunvecinas.	Respuesta: Sí Justificación: El resumen narrativo de nivel Fin en el periodo 2016-2019, guarda consistencia en su lógica, pero no así en su redacción; sin embargo, se consideró que el desempeño del objetivo a este nivel, puede ser comparado en el tiempo.

Tabla B. Evolución de la estructura analítica de la MIR del programa									
Nivel (Según MIR 2018)	2016		2017		2018		2019		¿Existen cambios?
	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	
Propósito	P	Infraestructura carretera libre de peaje incrementada y mejorada mediante acciones de construcción, rehabilitación, modernización y mantenimiento, que benefician a las localidades de la entidad en su conectividad y movilidad.	P	Infraestructura vial estatal funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad.	P	Infraestructura vial estatal que funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad de la población.	P	La Población del Estado de México, cuenta con infraestructura vial de jurisdicción estatal, que funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad.	Respuesta: Sí Justificación: La redacción del objetivo de Propósito ha sido modificada en el periodo 2016-2019; sin embargo, se consideró que su lógica es consistente y por lo tanto el objetivo a este nivel es comparable en el tiempo.
Componente 1	C6	Construcción de carreteras estatales alimentadoras.	C1	Carretera y vialidades libres de peaje de jurisdicción estatal incrementadas para mayor cobertura.	C1	Carretera y vialidades libres de peaje de jurisdicción estatal incrementadas para mayor cobertura.	C6	Carreteras y vialidades libres de peaje de jurisdicción estatal incrementadas en su cobertura.	Respuesta: Sí Justificación: La redacción del objetivo de nivel Componente 1 fue modificada a partir del año 2017, cuando se planteó de forma más concreta; este objetivo se ha mantenido hasta el ejercicio fiscal 2019, por lo que su desempeño puede ser comparado en el tiempo.
Componente 2	C1	Infraestructura vial terrestre adecuada para el flujo vehicular y transporte de carga.	C2	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	C2	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	C1	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Respuesta: Sí Justificación: A pesar de que la nomenclatura del Componente presentó cambio en periodo 2016-2019, la lógica del objetivo se conservó y a partir de 2017, puede ser perfectamente comparable.

Tabla B. Evolución de la estructura analítica de la MIR del programa									
Nivel (Según MIR 2018)	2016		2017		2018		2019		¿Existen cambios?
	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	
Componente 3	C3	Longitud carretera primaria libre de peaje modernizada.	C3	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	C3	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	C2	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Respuesta: Sí Justificación: A partir del ejercicio fiscal 2017 y hasta 2019, la redacción del objetivo se ha mantenido, por lo que sus resultados pueden ser comparados en el tiempo.
Componente 4	C2	Infraestructura vial terrestre rehabilitada.	C4	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	C4	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	C3	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Respuesta: Sí Justificación: A pesar de mostrar una redacción distinta en 2016, la lógica del objetivo observada en el periodo 2017-2019 se mantiene, por lo que la medición de su desempeño puede ser comparada en el tiempo.
Componente 7	C7	Infraestructura y equipamiento de autopistas de cuota de jurisdicción estatal mejoradas, a fin de disminuir la posibilidad de accidentes.	C7	Autopistas estatales, casetas y servicios conexos mantenidas y ampliadas para prevenir posibles accidentes.	C7	Autopistas estatales, casetas y servicios conexos operando en óptimas condiciones para evitar posibles accidentes.	C5	Autopistas estatales, casetas y servicios conexos, operando en óptimas condiciones para evitar posibles accidentes.	Respuesta: Sí Justificación: La lógica causal que dio origen al Componente 7 es la misma en el periodo 2016-2019; por lo que a pesar de mostrar una redacción distinta en 2016, este puede ser comparado en el periodo en comento.

Tabla B. Evolución de la estructura analítica de la MIR del programa									
Nivel (Según MIR 2018)	2016		2017		2018		2019		¿Existen cambios?
	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	
Actividad 1.1	N/A	N/A	A 1.1-2.1	Verificaciones de la longitud de vialidades libres de peaje con preservación de derecho de vía.	A 1.1-2.1	Verificaciones de la longitud de vialidades libres de peaje con preservación de derecho de vía.	A 1.1	Verificación de la longitud de vialidades libres de peaje con preservación de derecho de vía.	Respuesta: Sí Justificación: En 2016 la Actividad 1.1 no fue considerada en la estructura de la MIR del Pp; sin embargo, a partir de 2017 y hasta 2019, su planteamiento no muestra cambios, motivo por el cual sus resultados pueden ser comparados.
Actividad 7.1	C4	Infraestructura vial primaria de cuota adecuada para un servicio óptimo.	A 7.1	Realización de acciones de medición de las condiciones de servicio que se prestan en casetas de cobro y de los servicios conexos de autopistas de cuota para un servicio óptimo.	A 7.1	Medición de las condiciones de servicio que se prestan en casetas de cobro y de los servicios conexos de autopistas de cuota para un servicio óptimo.	A 5.2	Medición de las condiciones de servicio que se prestan en casetas de cobro y de los servicios conexos de autopistas de cuota para un servicio óptimo.	Respuesta: Sí Justificación: La lógica causal que dio lugar al planteamiento de la Actividad 7.1 es consistente en el periodo 2016-2019; por lo que, a pesar de que en 2016 y 2017 muestra una redacción distinta, sus resultados pueden ser comparados en el tiempo.

Tabla B. Evolución de la estructura analítica de la MIR del programa									
Nivel (Según MIR 2018)	2016		2017		2018		2019		¿Existen cambios?
	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	
Actividad 7.2	C5	Infraestructura vial de cuota evaluada en óptimas condiciones de transitabilidad.	A 7.2	Realización de acciones de medición para calificar a las vialidades de cuota de altas especificaciones y asegurar un tránsito vehicular ágil y seguro.	A 7.2	Medición de las características de las vialidades de cuota de altas especificaciones para calificar y asegurar un tránsito vehicular ágil y seguro.	A 5.1	Medición de las características de las vialidades de cuota de altas especificaciones para calificar y asegurar un tránsito vehicular ágil y seguro.	Respuesta: Sí Justificación: A pesar de presentar un planteamiento distinto en el año 2016, la lógica causal de la Actividad 7.2 guarda consistencia en el periodo 2016-2019, motivo por el cual su desempeño, puede ser comparado en el tiempo.
Nivel según MIR 2018. Se refiere al nivel de objetivo ancla, es decir contra el que se están comparando los ejercicios fiscales 2016, 2017 y 2019. Nivel. Se refiere al nivel de objetivo de la MIR en el periodo 2016-2019. F. Fin P. Propósito C1. Componente 1 C2. Componente 2 C3. Componente 3						C3. Componente 3 C4. Componente 4 C5. Componente 5 A 1.1. Actividad 1.1 A 5.1. Actividad 5.1 A 5.2. Actividad 5.2 A 7.1. Actividad 7.1 A 7.2. Actividad 7.2			
Fuente. Elaboración propia con datos de: - Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México. - Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México. - Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México. - Matriz de Indicadores para Resultados 2019 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México									

Considerando la información de la tabla anterior, se determinó que la redacción de los Componentes y Actividades seleccionados, presentan oportunidad de mejora, ya que su sintaxis no se apega a lo estipulado por la MML. Las propuestas correspondientes, se realizarán en el apartado de recomendaciones de este informe.

PG 6. Análisis de la evolución de los indicadores de la MIR del programa en el periodo 2016-2019.

R: Tomando en cuenta que el Pp evaluado fue creado en el ejercicio fiscal 2015 y, de acuerdo con la información disponible sobre la estructura de su MIR, se observó que el número de Componentes y Actividades, así como del planteamiento de su resumen narrativo, han sufrido

modificaciones, también se identificaron cambios en los indicadores establecidos para medir el nivel de cumplimiento de sus objetivos, los cuales se pueden observar de forma desagregada en las Tablas C a L que a continuación se presentan; cabe mencionar que, en apego a los TdR aplicados, para el análisis de los indicadores y la evolución de su desempeño, se seleccionaron solo 10 estratégicos y de gestión, los cuales se consideró que explican de mejor forma el nivel de objetivos del programa y por ende, su desempeño. La selección de los indicadores analizados, fue revisada y aprobada por la UIPPE de la SECOM.

Tabla C. Evolución del indicador de nivel Fin del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	Sí
Definición:	Representa la cobertura de población que tiene acceso a la infraestructura y a los servicios de comunicaciones.	Representa la cobertura de población que tiene acceso a la infraestructura y a los servicios de comunicaciones.	Representa la cobertura de población que tiene acceso a la infraestructura y a los servicios de comunicaciones.	Representa la cobertura de población que tiene acceso a la infraestructura y a los servicios de comunicaciones.	No
Dimensión:	Estratégico Eficiencia	Estratégico Eficiencia	Estratégico Eficiencia	Estratégico Eficiencia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Método de cálculo:	(Sumatoria promedio de la población con acceso a los servicios de infraestructura de comunicaciones / Población total en el Estado de México) *100	(Sumatoria promedio de la población con acceso a los servicios de infraestructura de comunicaciones / Población total en el Estado de México) *100	(Sumatoria promedio de la población con acceso a los servicios de infraestructura de comunicaciones / Población total en el Estado de México) *100	Sumatorio promedio de la población con acceso a los servicios de infraestructura de comunicaciones / Población total en el Estado de México) *100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Anual	Anual	Anual	Anual	No
Línea base:	S/I	S/I	95% de población con acceso a infraestructura y servicios de comunicaciones en el 2016	S/I	N/A

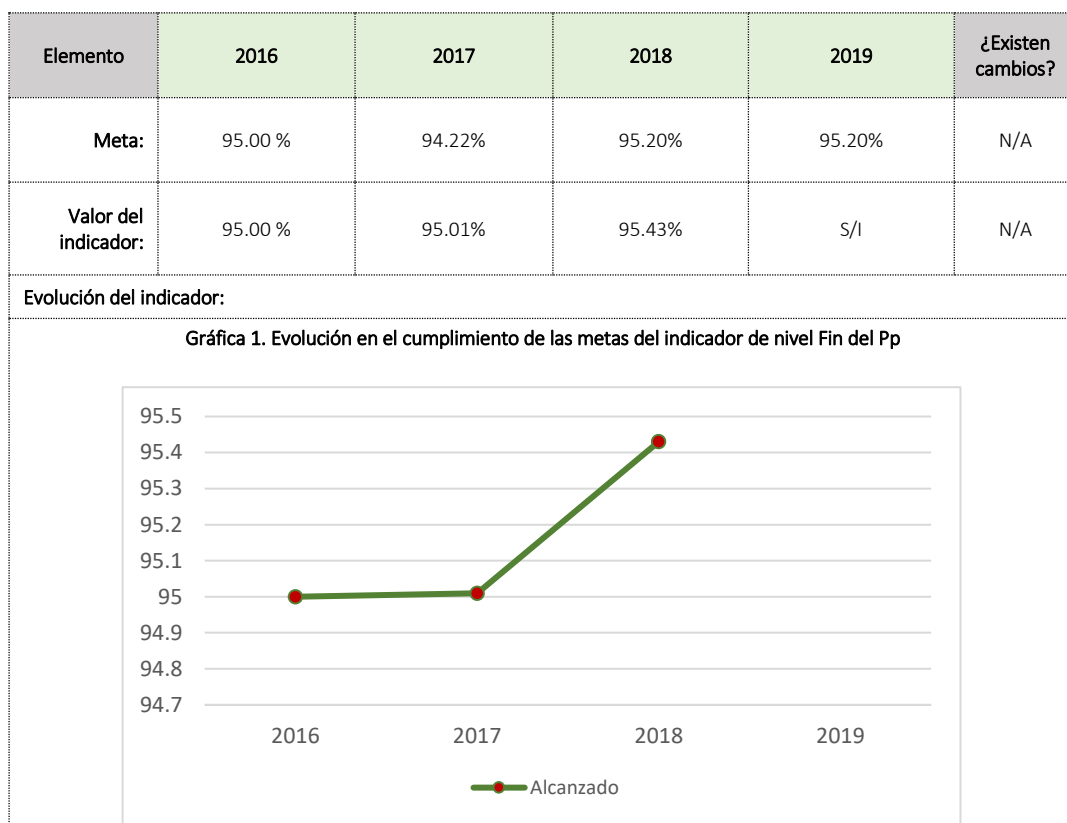


Tabla D. Evolución del indicador de nivel Propósito del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Calidad de la infraestructura vial libre de peaje	Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones.	Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones.	Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones.	Sí
Definición:	Indica el porcentaje de vialidad libre de peaje en condiciones adecuadas de transitabilidad	Indica el porcentaje de vialidad libre de peaje en buenas y regulares condiciones	Indica el porcentaje de vialidad libre de peaje en buenas y regulares condiciones	Indica el porcentaje de vialidad libre de peaje en buenas y regulares condiciones	Sí
Dimensión:	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No

Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Método de cálculo:	(Kilómetros de vialidades estatales libres de peaje en buenas y regulares condiciones / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje) * 100	(Kilómetros de vialidades estatales libres de peaje en buenas y regulares condiciones / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje) * 100	(Kilómetros de vialidades estatales libres de peaje en buenas y regulares condiciones / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje) * 100	(Kilómetros de vialidades estatales libres de peaje en buenas y regulares condiciones / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje) * 100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Anual	Anual	Anual	Anual	No
Línea base:	83	83	83% de vialidad libre de peaje en buenas condiciones en el 2016	83	N/A
Meta:	97.70	97.69	80.89	97.69	N/A
Valor del indicador:	83.00	69.68	79.89	S/I	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 2. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Propósito del Pp

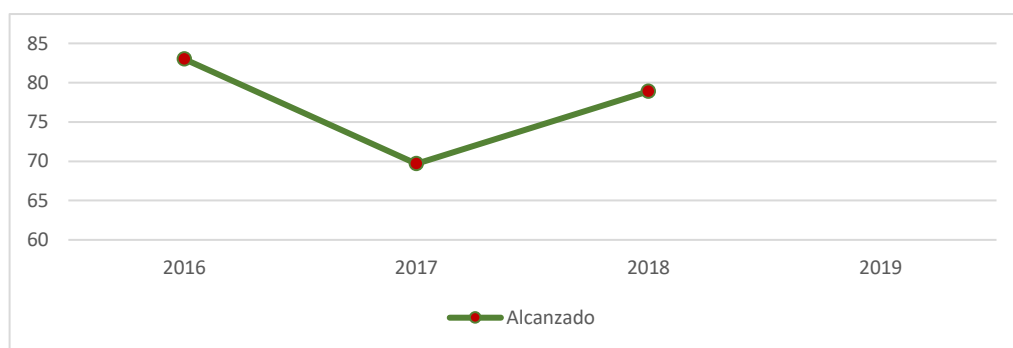


Tabla E. Evolución del indicador del Componente 1 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Construcción de carreteras estatales alimentadoras.	Índice de variación porcentual por la construcción de carreteras estatales alimentadoras.	Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras.	Índice de variación porcentual por la construcción de carreteras estatales alimentadoras.	Sí
Definición:	Proporciona el crecimiento en el patrimonio estatal de las carreteras y caminos libres de peaje.	Proporciona el crecimiento en el patrimonio estatal de las carreteras y caminos libres de peaje.	Proporciona el crecimiento en el patrimonio estatal de las carreteras y caminos libres de peaje.	Proporciona el crecimiento en el patrimonio estatal de las carreteras y caminos libres de peaje.	No
Dimensión:	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Método de cálculo:	$\frac{((\text{Kilómetros de carretera existente año anterior} + \text{kilómetros de carretera año actual} / \text{Kilómetros de carreteras estatales existentes año anterior}) - 1) * 100}{}$	$\frac{((\text{Kilómetros de carretera existente año anterior} + \text{kilómetros de carretera año actual} / \text{Kilómetros de carreteras estatales existentes año anterior}) - 1) * 100}{}$	$\frac{((\text{Kilómetros de carretera existente año anterior} + \text{kilómetros de carretera año actual} / \text{Kilómetros de carreteras estatales existentes año anterior}) - 1) * 100}{}$	$\frac{((\text{Kilómetros de carretera existente año anterior} + \text{kilómetros de carretera año actual} / \text{Kilómetros de carreteras estatales existentes año anterior}) - 1) * 100}{}$	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Sí
Línea base:	S/I	S/I	S/I	S/I	N/A
Meta:	0.28	0.42	0.23	.23	N/A
Valor del indicador:	0.28	0.42	0.14	S/I	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 3. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Propósito del Pp



Tabla F. Evolución del indicador del Componente 2 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019

Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje	Sí
Definición:	Registra la proporción de la longitud primaria libre de peaje, respecto a la longitud total de esta vialidad conservada.	Registra la proporción de la longitud primaria libre de peaje, respecto a la longitud total de esta vialidad conservada.	Registra la proporción de la longitud primaria libre de peaje, respecto a la longitud total de esta vialidad conservada.	Registra la proporción de la longitud primaria libre de peaje, respecto a la longitud total de esta vialidad conservada.	No
Dimensión:	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No

Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Método de cálculo:	(Kilómetros de caminos conservados en el periodo * 100) / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje	(Kilómetros de caminos conservados en el periodo * 100) / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje	(Kilómetros de caminos conservados en el periodo * 100) / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje	(Kilómetros de caminos conservados en el periodo / Total, de kilómetros de la red vial primaria estatal libre de peaje) * 100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Trimestral	No
Línea base:	100	100	100	100	N/A
Meta:	100.00	100.00	100.00	30.78*	N/A
Valor del indicador:	100.00	100.00	100.00	S/I	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 4. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 2 del Pp

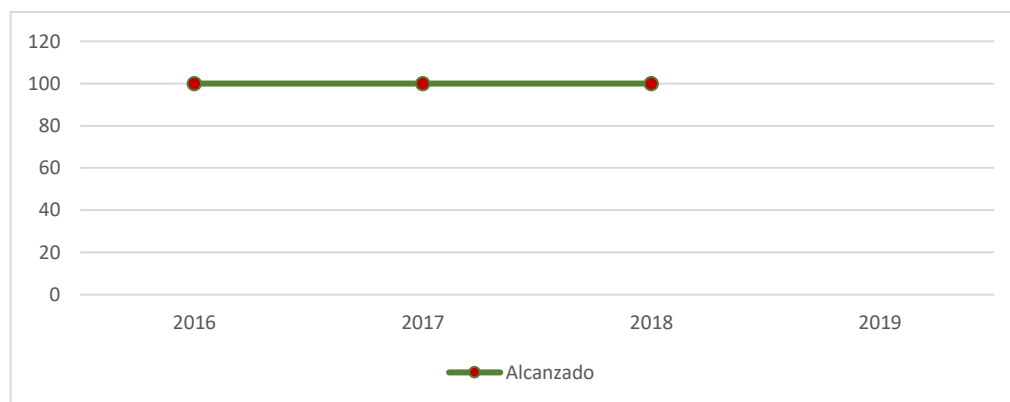


Tabla G. Evolución del indicador del Componente 3 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Modernización de carreteras alimentadoras estatales.	Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.	Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.	Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.	Sí
Definición:	Señala la proporción de kilómetros modernizados en el periodo referente a los kilómetros que requieren ser modernizados, lo que mejora las características de la vialidad.	Señala la proporción de kilómetros modernizados en el periodo referente a los kilómetros que requieren ser modernizados, lo que mejora las características de la vialidad	Señala la proporción de kilómetros modernizados en el periodo referente a los kilómetros que requieren ser modernizados, lo que mejora las características de la vialidad	Señala la proporción de kilómetros modernizados en el periodo referente a los kilómetros que requieren ser modernizados, lo que mejora las características de la vialidad	No
Dimensión:	Gestión Eficacia	Gestión Eficacia	Gestión Eficacia	Gestión Eficacia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Método de cálculo:	(Kilómetro de carretera modernizados en el periodo / Kilómetro de carretera con saturación de nivel de servicios) *100	(Kilómetros de carretera modernizados en el periodo / Kilómetros de carretera con saturación de nivel de servicios) * 100	(Kilómetros de carretera modernizados en el periodo / Kilómetros de carretera con saturación de nivel de servicios) *100	(Kilómetros de carretera modernizados en el periodo / Kilómetros de carretera con saturación de nivel de servicios) *100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Sí
Línea base:	S/I	S/I	100% (en relación con los requeridos en 2016)	S/I	N/A
Meta:	100.00	100.00	100.00	100.00	N/A
Valor del indicador:	100.00	110.15	100.70	S/I	N/A
Evolución del indicador:					

Gráfica 5. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 3 del Pp



Tabla H. Evolución del indicador del Componente 4 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019

Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	Sí
Definición:	Representa la proporción de la longitud carretera estatal libre de peaje que se rehabilita, con respecto al total de la red carretera estatal libre de peaje de jurisdicción estatal.	Representa la proporción de la longitud carretera estatal libre de peaje que se rehabilita, con respecto al total de la red carretera estatal libre de peaje de jurisdicción estatal.	Representa la proporción de la longitud carretera estatal libre de peaje que se rehabilita, con respecto al total de la red carretera estatal libre de peaje de jurisdicción estatal.	Representa la proporción de la longitud carretera estatal libre de peaje que se rehabilita, con respecto al total de la red carretera estatal libre de peaje de jurisdicción estatal.	No
Dimensión:	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	S/I	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?

Método de cálculo:	(Kilómetros de carreteras rehabilitados / Total de kilómetros de caminos de la Red Estatal primaria libre de peaje con requerimiento) * 100	(Kilómetros de carreteras rehabilitados / Total de kilómetros de caminos de la Red Estatal primaria libre de peaje con requerimiento) * 100	(Kilómetros de carreteras rehabilitados / Total de kilómetros de caminos de la Red Estatal primaria libre de peaje con requerimiento) * 100	(Kilómetros de carreteras rehabilitados / Total de kilómetros de la red vial primaria estatal libre de peaje) * 100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Semestral	No
Línea base:	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I
Meta:	7.60	6.93	6.90	1.73	N/A
Valor del indicador:	7.63	6.93	7.00	S/I	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 6. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 4 del Pp

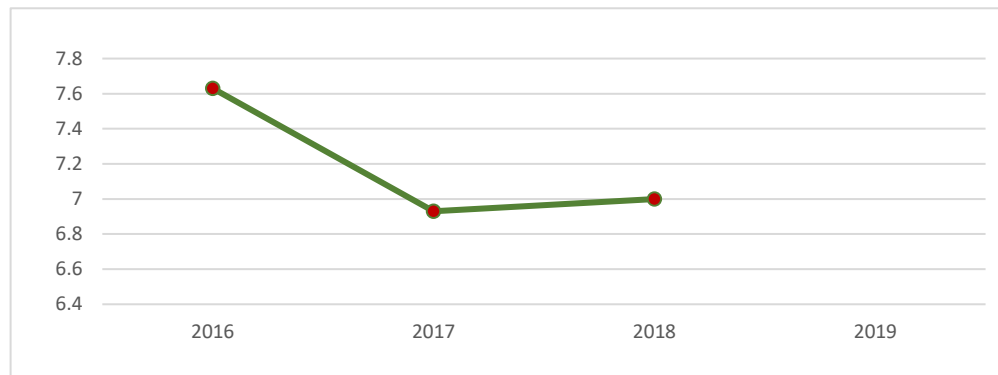


Tabla I. Evolución del indicador del Componente 7 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019

Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	Índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	Variación del índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	Cociente del índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	Sí
Definición:	Representa la puntuación de la calificación del índice de accidentabilidad; donde uno o menos equivalen a un índice positivo y más de uno es negativo, referente a las autopistas estatales en operación.	Representa la puntuación de la calificación del índice de accidentabilidad; donde uno o menos equivalen a un índice positivo y más de uno es negativo, referente a las autopistas estatales en operación.	Representa la puntuación de la calificación del índice de accidentabilidad; donde uno o menos equivalen a un índice positivo y más de uno es negativo, referente a las autopistas estatales en operación.	Representa la puntuación de la calificación del índice de accidentabilidad; donde uno o menos equivalen a un índice positivo y más de uno es negativo, referente a las autopistas estatales en operación.	No
Dimensión:	Gestión Calidad	Gestión Calidad	Gestión Calidad	Gestión Calidad	No
Sentido:	Descendente	Descendente	Descendente	Descendente	No
Método de cálculo:	(Índice de accidentabilidad reportado / Índice de accidentabilidad esperado)	(Índice de accidentabilidad reportado / Índice de accidentabilidad esperado)	(Índice de accidentabilidad reportado / Índice de accidentabilidad esperado)	(Índice de accidentabilidad registrado/ Índice de accidentabilidad programado)	Sí
Unidad de medida:	Puntuación	Puntuación	Puntuación	Puntuación	No
Frecuencia de medición:	Anual	Anual	Anual	Anual	No
Línea base:	N/A	S/I	0.53 de puntuación de la calificación del índice de accidentabilidad	S/I	N/A
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?

Meta:	1.00	0.58	0.53	100.00	N/A
Valor del indicador:	0.52	0.48	0.41	0.42*	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 7. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 7 del Pp

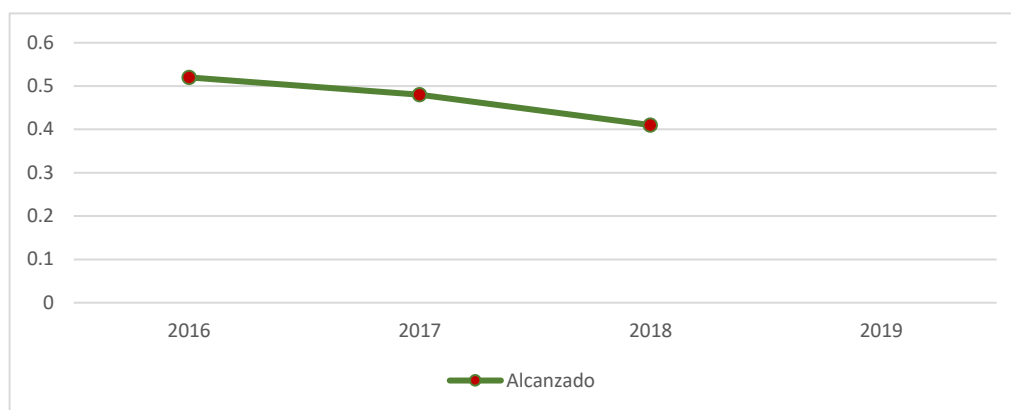


Tabla J. Evolución del indicador de la Actividad 1.1 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	N/A	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje	No
Definición:	N/A	Señala la proporción de kilómetros de vía preservada de carreteras libres de peaje de jurisdicción estatal respecto al total de la longitud de dicha red.	Señala la proporción de kilómetros de vía preservada de carreteras libres de peaje de jurisdicción estatal respecto al total de la longitud de dicha red.	Señala la proporción de kilómetros de vía preservada de carreteras libres de peaje de jurisdicción estatal respecto al total de la longitud de dicha red.	No
Dimensión:	N/A	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	N/A	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?

Método de cálculo:	N/A	(Longitud preservada sobre el eje de la red carretera / Longitud total por preservar sobre el eje de la red carretera) * 100	(Longitud preservada sobre el eje de la red carretera / Longitud total por preservar sobre el eje de la red carretera) *100	(Longitud preservada sobre el eje de la red carretera / Longitud total por preservar sobre el eje de la red carretera) *100	No
Unidad de medida:	N/A	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	N/A	Trimestral	Trimestral	Trimestral	No
Línea base:	N/A	S/I	S/I	S/I	N/A
Meta:	N/A	100.00	100.00	100.00	N/A
Valor del indicador:	N/A	100.00	100.00	S/I	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 8. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 1.1 del Pp

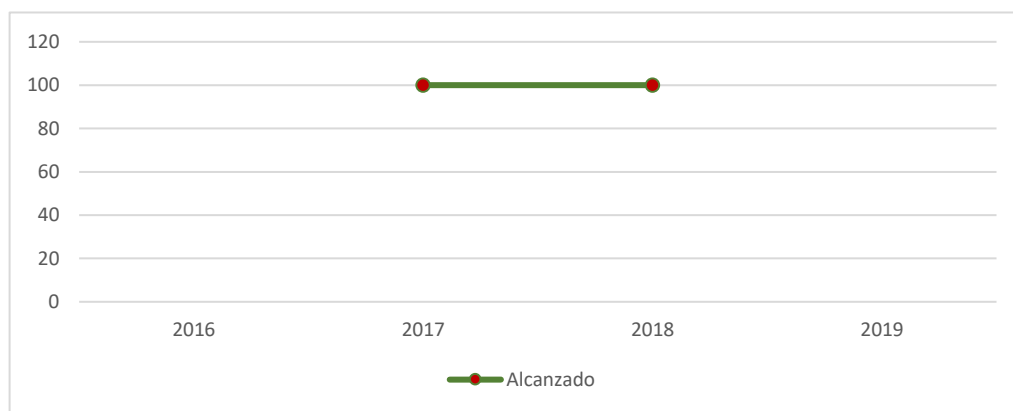


Tabla K. Evolución del indicador de la Actividad 7.1 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019

Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Evaluar los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales.	Porcentaje de calificación por la evaluación de los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales.	Porcentaje de calificación por la evaluación de los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales.	Porcentaje de calificación por la evaluación de los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales.	Sí
Definición:	S/I	S/I	S/I	S/I	N/A
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Dimensión:	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Método de cálculo:	(Calificación obtenida de los servicios de plataforma / Calificación programada de los servicios en plataforma) * 100	(Calificación obtenida de los servicios de plataforma / Calificación programada de los servicios en plataforma) * 100	(Calificación obtenida de los servicios de plataforma / Calificación programada de los servicios en plataforma) * 100	(Calificación obtenida de los servicios de plataforma / Calificación programada de los servicios en plataforma) * 100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Semestral	Sí
Línea base:	84.40	84.62	101.82	82.4**	N/A
Meta:	85.00	92.00	85.00	86.00	N/A
Valor del indicador:	84.35	84.62	101.82	82.4*	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 9. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.1 del Pp

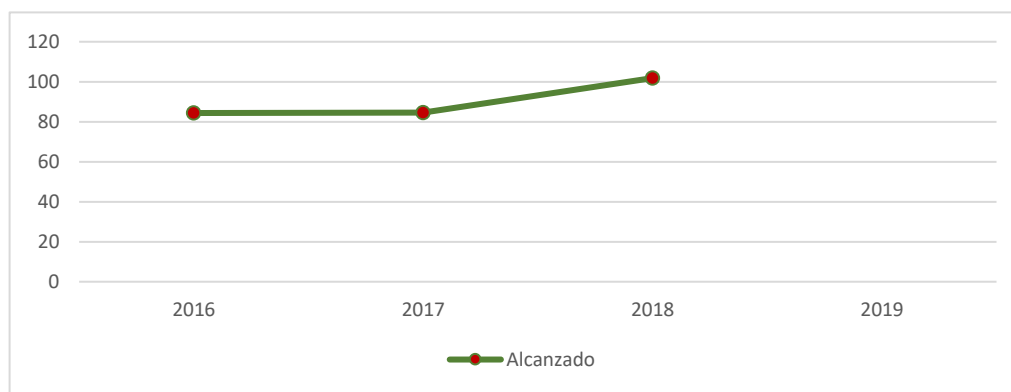
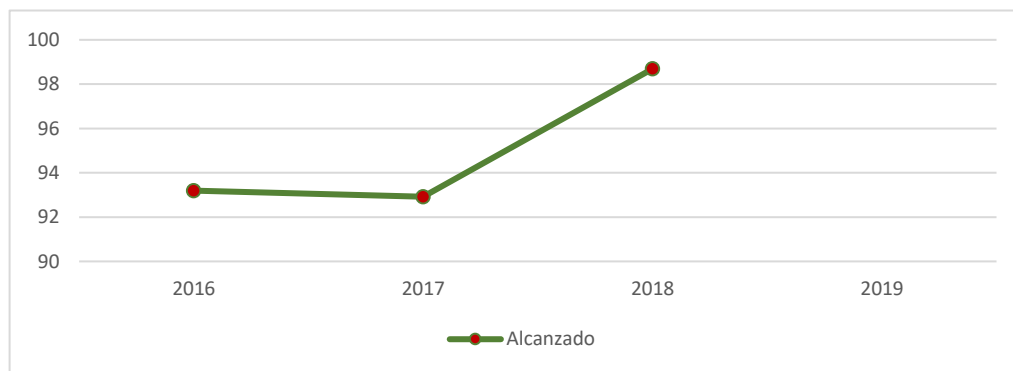


Tabla L. Evolución del indicador de la Actividad 7.2 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019

Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Evaluar el estado físico de las autopistas estatales	Porcentaje de calificación obtenida en la evaluación del estado físico de las autopistas estatales.	Porcentaje de calificación obtenida en la evaluación del estado físico de las autopistas estatales.	Porcentaje de calificación obtenida en la evaluación del estado físico de las autopistas estatales.	Sí
Definición:	Indica el porcentaje de las acciones que mantienen y/o incrementan el nivel de calidad del estado físico de las autopistas estatales en operación.	Indica el porcentaje de las acciones que mantienen y/o incrementan el nivel de calidad del estado físico de las autopistas estatales en operación.	Indica el porcentaje de las acciones que mantienen y/o incrementan el nivel de calidad del estado físico de las autopistas estatales en operación.	Indica el porcentaje de las acciones que mantienen y/o incrementan el nivel de calidad del estado físico de las autopistas estatales en operación.	No
Dimensión:	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Método de cálculo:	(Calificación obtenida del estado físico de las autopistas / Calificación óptima del estado físico de las autopistas) *100	(Calificación obtenida del estado físico de las autopistas / Calificación óptima del estado físico de las autopistas) *100	(Calificación obtenida del estado físico de las autopistas / Calificación óptima del estado físico de las autopistas) *100	(Calificación obtenida del estado físico de las autopistas / Calificación óptima del estado físico de las autopistas) *100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Semestral	Semestral	Semestral	Semestral	No
Línea base:	S/I	S/I	S/I	S/I	N/A
Meta:	92.00	92.00	92.00	94.00	N/A
Valor del indicador:	93.20	92.92	98.69	S/I	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 10. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.2 del Pp



2.3 Avance de indicadores y análisis de metas

Para dar cabal cumplimiento al presente apartado, en primer lugar, se realizó la valoración integral de los 10 indicadores seleccionados para medir el desempeño del Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre', la cual se llevó a cabo con base en el cumplimiento de las características CREMA, criterios mínimos de calidad que, de acuerdo con la 'Metodología para la aprobación de indicadores de resultados, servicios y gestión' emitida por el CONEVAL en 2014, permiten garantizar que dichos instrumentos miden apropiadamente el objetivo de cada nivel de la MIR en un punto en el tiempo.

Referente a este procedimiento, se concluyó que el 100% de los indicadores estratégicos y de gestión, vigentes en 2018 fueron relevantes y económicos; es decir que expresaron elementos importantes para medir el cumplimiento del objetivo en cada nivel de la MIR; sus metas fueron congruentes con su frecuencia de medición; y la información necesaria para realizar su cálculo estuvieron disponibles a un bajo costo. Aunado a lo anterior, se determinó que el 70% de dichos instrumentos de medición se consideraron monitoreables, ya que contaron con medios de verificación que permitieron consultar los datos de cada variable; al respecto se observó que 6 indicadores (Propósito, C1, C2, C3, C4 y C7) presentaron fuentes de información poco específicas, situación que constituye una debilidad en la materia.

Por otra parte, el 60% y 50% de los indicadores se consideraron claros y adecuados respectivamente, la mayoría debido a inconsistencias entre el nombre y el método de cálculo señalado en las 'Fichas Técnicas' correspondientes, y en el segundo caso, por mostrar una dimensión que no era congruente con el concepto de la MIR que pretendían medir; en ambas situaciones, las debilidades identificadas no fueron críticas, motivo por el cual se determinó que los instrumentos de medición establecidos en la MIR del Pp evaluado y seleccionados por la Instancia Evaluadora, permiten medir su nivel de desempeño.

En segundo lugar, se realizó un análisis simple de las metas de los indicadores en comento, mediante el cual se determinó que el valor planeado para el 100% de dichos instrumentos de medición, permite acreditar el grado de avance de los objetivos de la MIR y son factibles de alcanzar.

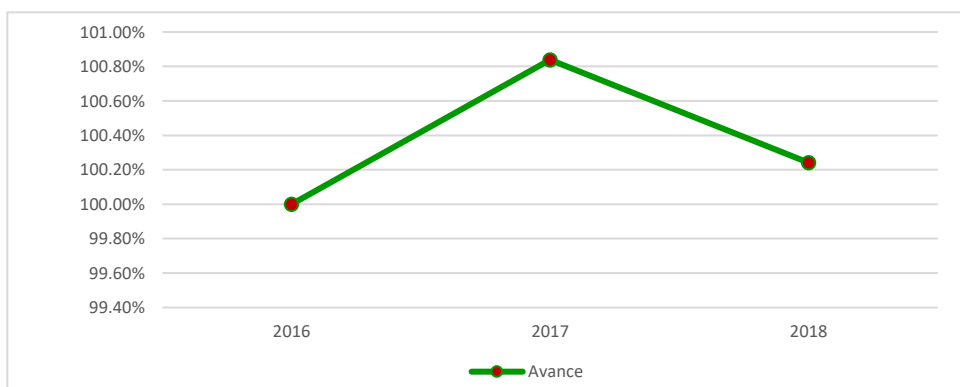
Bajo este contexto y como tercer punto, se procedió al análisis del avance de las metas logrado por los 10 indicadores antes referidos, durante el ejercicio fiscal 2018, derivado de lo cual se determinó que el 70% se ubicó en un rango de cumplimiento 'Positivo', es decir mayor a 90% y hasta 115%, denotando una buena planeación de sus metas, así como un desempeño adecuado, consiste con el nivel de las capacidades técnicas, presupuestales y de personal de las Instancias Ejecutoras.

Por otra parte, se observó que el indicador del Componente 1 alcanzó el 61.70% de la meta planeada en dicho ejercicio fiscal; mientras que el indicador de la Actividad 7.1 sobrepasó su meta programada en más de 19%, mostrando un deficiente diseño de esta; asimismo, el indicador del Componente 7, registró un logro de apenas el 41.34%, un cumplimiento que se consideró positivo.

De manera puntual, respecto al cumplimiento de las metas de los mismos indicadores, pero en años anteriores, se concluyó lo siguiente:

- A nivel de Fin, el valor promedio de las metas de dicho indicador –a cargo de la SECOM–, en el periodo 2016-2018 fue de 94.80%, mientras que su cumplimiento promedio fue de 100.36%. El avance logrado en los tres años se ubicó en un rango positivo, ya que en 2016 se alcanzó el 100% de la meta planeada; en 2017 el 100.84%; y en 2018 el 100.24%, denotando un desempeño adecuado de dicho objetivo.

Gráfica 11. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Fin del Pp en el periodo 2016-2018

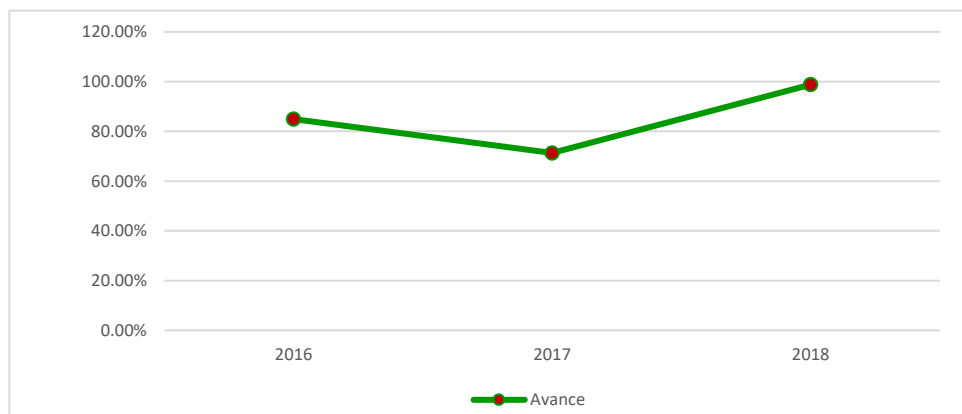


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México

- Para el indicador de nivel Propósito (a cargo de la JCEM), el valor promedio de sus metas en el periodo 2016-2018 fue de 92.09%, mientras que su cumplimiento promedio fue de 85.02%. El avance promedio registrado en los tres años se ubicó en un rango positivo, ya que en 2016 se alcanzó el 84.95% de la meta programada; en 2017 el 71.33%; y en 2018 el 98.76%, denotando un desempeño adecuado en el último año, debido entre otros factores, al ajuste de las estrategias estatales, así como de la inversión realizada en materia de rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial.

Gráfica 12. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Propósito del Pp en el periodo 2016-2018



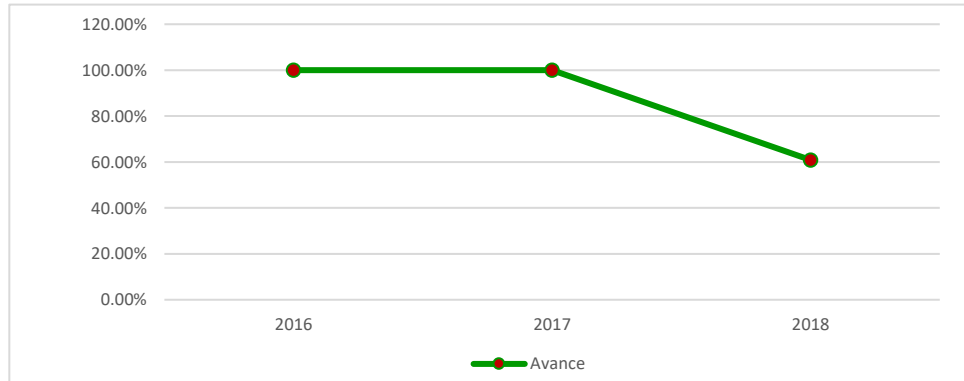
Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México

- En cuanto, al cumplimiento promedio de las metas del indicador del Componente 1 – responsabilidad de la JCEM—, en el periodo 2016-2018 fue de 31%, fue de 86.96%. El avance registrado en los tres años se ubicó en un rango positivo, ya que en 2016 y 2017 se alcanzó el 100% de las metas programadas; mientras que en 2018 se alcanzó el 60.87%, denotando un desempeño positivo pero aparentemente insuficiente en dicho año, lo anterior debido a la naturaleza del propio indicador ya que, si bien el incremento de la cobertura de las carreteras y vialidades libres de peaje denotan un sentido ascendente, las prioridades de construcción varían en función de la demanda, planeación estratégica y prioridades gubernamentales en materia de infraestructura de ese rubro. Asimismo, el porcentaje de cobertura carretera de jurisdicción estatal que es responsabilidad de la SECOM, representa poco más del 28% del total de la entidad, situación que limita el cumplimiento de metas de cobertura ascendentes, por lo que se recomienda que el sentido del indicador se establezca como ‘nominal’, es decir que se tomará como un resultado independiente del historial de dicho instrumento de medición, así como también se especifique ‘bajo demanda’, a fin de que su avance en el cumplimiento de las metas establecidas en un punto en el tiempo, se justifique adecuadamente.

El desempeño antes descrito, se muestra en la siguiente gráfica:

Gráfica 13. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 1 del Pp en el periodo 2016-2018

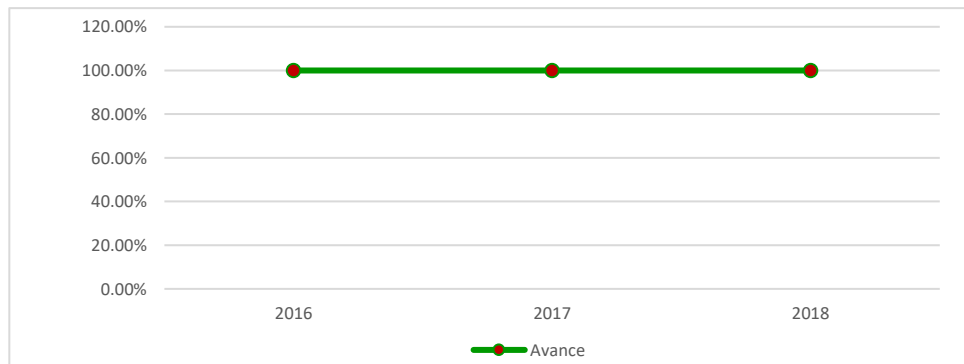


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México

- Para el indicador del Componente 2 –a cargo de la JCEM–, se observó un avance positivo en el periodo 2016-2018 igual al 100% de todas sus metas, comportamiento que denota una proyección adecuada de dichos valores, así como un óptimo aprovechamiento de los recursos disponibles.

Gráfica 14. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 2 del Pp en el periodo 2016-2018



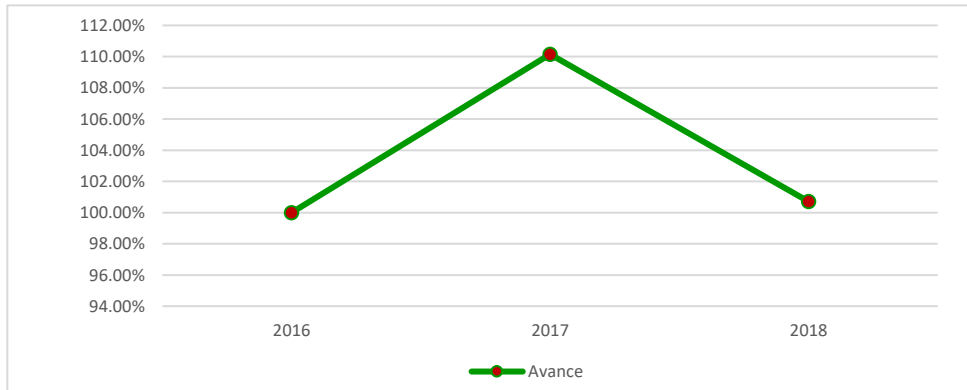
Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México

- Sobre el comportamiento del indicador correspondiente al Componente 3 –responsabilidad de la JCEM–, se observó que su avance promedio en el periodo 2016-2018 fue de 103.62%, resultado ubicado en un rango positivo, ya que en 2016 alcanzó el 100% de la meta planeada; en 2017 el

110.15%; mientras que en 2018 el 100.70%, resultados que exponen un diseño adecuado de los valores programados.

Gráfica 15. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 3 del Pp en el periodo 2016-2018

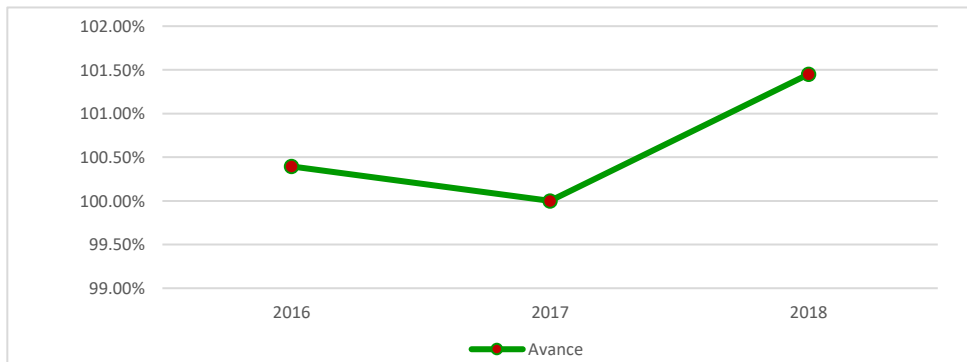


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

- Los avances respecto a las metas del indicador del Componente 4 –a cargo de la JCEM–, registrados en el lapso 2016-2018, fueron positivos, ya que en promedio alcanzaron un porcentaje de cumplimiento igual al 100.61%, toda vez que en 2016 se cumplió el 100.369% de la meta programada; en 2017 el 100% exacto; y en el último año el 101.45%, mostrando un desempeño pertinente.

Gráfica 16. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 4 del Pp en el periodo 2016-2018

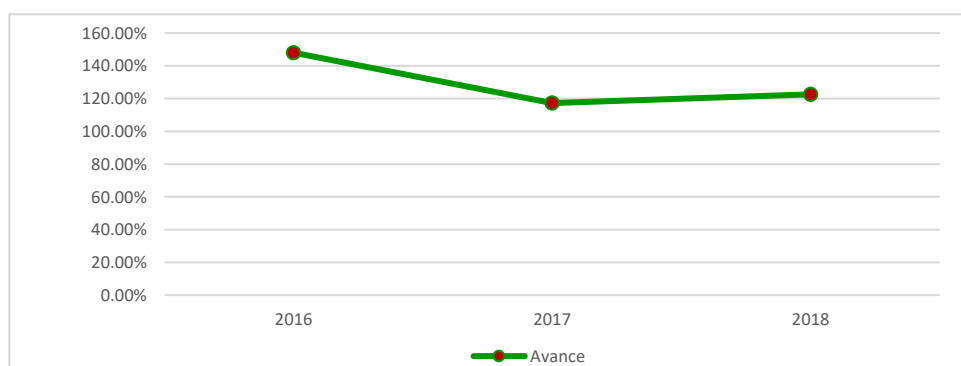


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

- En cuanto a los avances en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 7 –a cargo del SAASCAEM–, registrados en el periodo 2016-2018, estos fueron positivos. Cabe mencionar que el resultado del cociente ‘Índice de accidentabilidad en las autopistas estatales’ cuenta con criterios específicos de interpretación ya que se trata de un indicador de dimensión descendente para el cual un resultado igual o menor a uno es positivo, mientras que mayor a uno es negativo. El 2018 fue el año en el que se registró el mejor avance, igual a 0.41 de una meta planeada de 0.53, es decir, un índice de accidentes más bajo del esperado; no obstante, es importante que el ejecutor considere incluir en la ficha técnica del indicador, que si bien el planteamiento de las metas se realiza considerando los avances de años anteriores, en este influyen múltiples externalidades que están fuera de su control, lo cual explica en ciertos puntos del tiempo, las amplias variaciones entre lo planeado y lo logrado, que aunque en la realidad son positivas, en materia de desempeño podrían ser observadas como una planeación inadecuada de dichos valores.

Gráfica 17. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 7 del Pp en el periodo 2016-2018

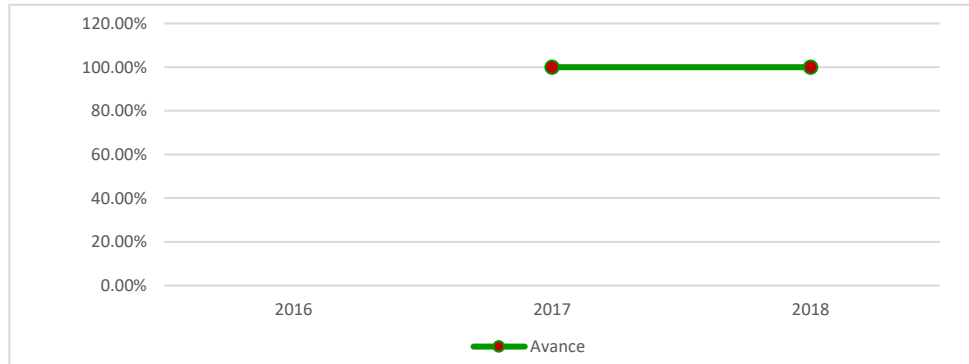


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

- El indicador de la Actividad 1.1 –responsabilidad de la JCEM y el SAASCAEM– fue implementado en 2017 y se mantuvo vigente en 2018, demostrando un desempeño adecuado en ambos años, al registrar cumplimientos de meta iguales al 100% de lo programado. Al respecto, se considera importante que dicho indicador permanezca en ejercicios posteriores, ya que este señala la proporción de kilómetros de vía preservada de carreteras libres de peaje de jurisdicción estatal respecto al total de la longitud de dicha red en la entidad, una medición que se considera importante y que contribuye a conocer el desempeño del programa evaluado.

Gráfica 18. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 1.1 del Pp en el periodo 2016-2018

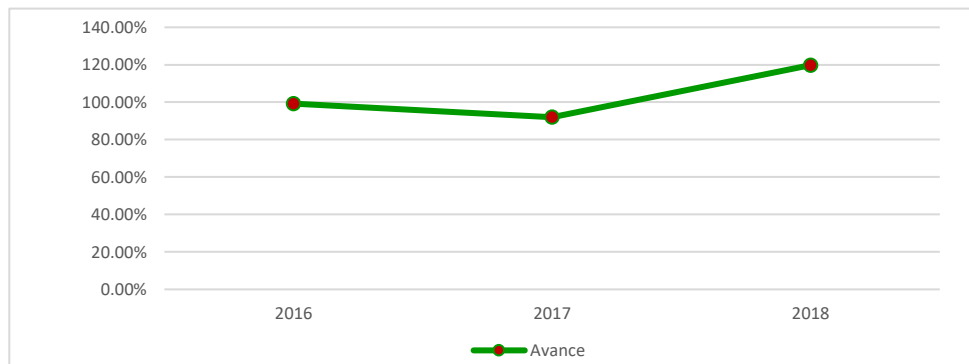


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

- Los avances en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.1 –a cargo de del SAASCAEM– reportados en el periodo 2016-2018, fueron positivos, ya que en promedio alcanzaron un porcentaje de cumplimiento igual al 103.70%. Lo anterior ya que en 2016 la meta programada se cumplió en 99.20%; en 2017 se logró el 92%; y en 2018 alcanzó un máximo de 119.8%, sobrepasando por más de 19% el valor establecido, situación que puede interpretarse como una deficiente planeación de la meta en dicho año.

Gráfica 19. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.1 del Pp en el periodo 2016-2018

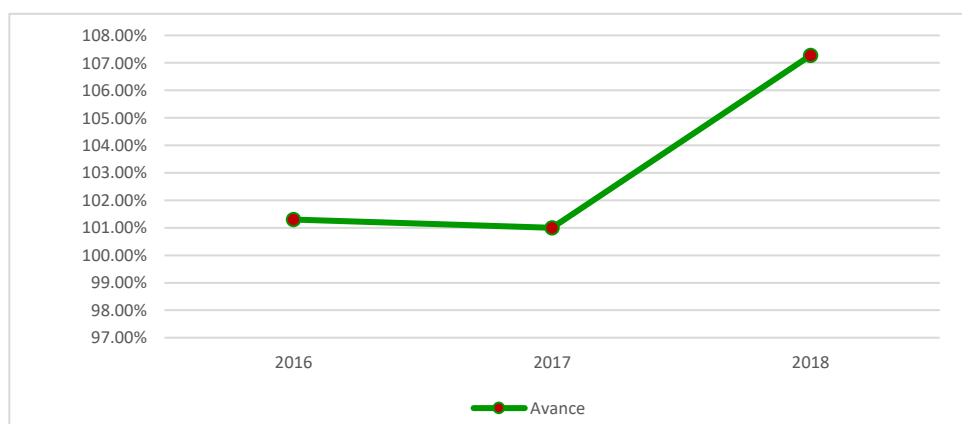


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

- El logro alcanzado por el indicador de la Actividad 7.2 —a cargo del SAASCAEM— respecto a sus metas, fue positivo, ya que el cumplimiento promedio en el periodo 2016-2018 fue de 103.20%, y registrando para el año 2016 un cumplimiento del 101.3%; en 2017 del 101%; y en 2018 del 107.3%, resultados apenas por encima de los valores planeados pero que en general, representan un adecuado desempeño de dicho objetivo.

Gráfica 20. Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.2 del Pp en el periodo 2016-2018



Fuente.

Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

En conclusión, el promedio de cumplimiento de las metas consideradas en el rango positivo, fue de 101.2%, lo cual representa un buen desempeño del Pp evaluado, durante el ejercicio fiscal 2018, con base en los 10 indicadores seleccionados para tal fin.

Las conclusiones anteriores derivaron del análisis y justificación de las preguntas guía que se muestran a continuación.

Preguntas guía:

Con base en la información proporcionada por Unidades Ejecutoras y responsables de la gestión del programa en la entidad federativa, se respondieron las siguientes preguntas:

- PG 7. ¿En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR 2018 del Pp (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) existen indicadores para medir el desempeño del Pp que cumplan con las características CREMA (Claridad, Relevancia, Economía, Monitoreable y Adecuado)?**

R: De acuerdo con la 'Metodología para la aprobación de indicadores de resultados, servicios y gestión' emitida por el CONEVAL en 2014, es indispensable que los indicadores estratégicos y de gestión de los programas públicos, cumplan con criterios mínimos de calidad, que permitan garantizar que se mide apropiadamente el objetivo de cada nivel de la MIR en un punto en el tiempo.

La valoración integral de los indicadores se realiza con base en el cumplimiento de las características de diseño que dichos instrumentos de medición, sin importar su tipo, deben presentar. Dichos criterios son conocidos como CREMA y se resumen a continuación:

- Claridad: Es conveniente que los indicadores tengan una expresión sencilla, precisa e inequívoca, con el propósito de que sean fácilmente comprensibles por los usuarios no especializados.
- Relevancia: El indicador debe expresar elementos de importancia o significativos en la medición de los avances y logros de un objetivo.
- Economía: La información necesaria para generar el indicador deberá estar disponible a un costo razonable.
- Monitoreable: El indicador debe poder sujetarse a una verificación independiente.
- Adecuado: El indicador debe aportar una base suficiente para evaluar el desempeño.

La Tabla M que se muestra enseguida, contiene la valoración cualitativa del diseño de los 10 indicadores seleccionados para medir el desempeño del programa 03050103, por lo que, dichos resultados permitirán determinar si el avance en el cumplimiento de las metas, efectivamente representa el avance de los distintos niveles de objetivo del Pp.

Tabla M. Análisis de las características CREMA de los indicadores del Pp en 2018						
Nivel	Indicador	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado
		No	Sí	Sí	Sí	Sí

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Tabla M. Análisis de las características CREMA de los indicadores del Pp en 2018						
Nivel	Indicador	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado
Fin	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	El nombre del indicador es de fácil comprensión y acorde tanto al método de cálculo, como a la unidad de medida establecida; sin embargo, la denominación de la Variable 1 (numerador) es confusa, ya que menciona 'Sumatoria promedio'.	El indicador expresa elementos importantes para el cumplimiento del objetivo. Asimismo, sus metas anuales son congruentes con su frecuencia de medición.	La información necesaria para generar el indicador es generada por instancias externas y el acceso a dicha información no genera costos al ejecutor.	El indicador es monitorearle a través de los medios de verificación proporcionados por la UR; los cuales se consideraron precisos y acorde a la frecuencia de medición del indicador.	El indicador aporta información suficiente sobre el desempeño del programa y sus metas son congruentes con su sentido y tipo de instrumento de medición.
		Sí	Sí	Sí	Parcialmente	No
Propósito	Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones.	El nombre del indicador es de fácil comprensión y acorde tanto al método de cálculo, como a la unidad de medida establecida.	El indicador expresa elementos importantes para el cumplimiento del objetivo en este nivel de la MIR; asimismo, sus metas anuales son congruentes con su frecuencia de medición.	La información necesaria para generar el indicador es generada por instancias por Unidades Administrativas de la APE, por lo que la generación de dichos datos se encuentra disponible a un bajo costo.	El indicador es monitorearle a través de los medios de verificación proporcionados por la UR; sin embargo, estos no se encuentran bien especificados en su ficha técnica.	El indicador aporta información suficiente sobre el desempeño del programa; sus metas son congruentes con su sentido; sin embargo, su dimensión no es consistente con el concepto de la MIR, ya que este debería ser estratégico y de eficacia.
		Sí	Sí	Sí	Parcialmente	Sí
Componente 1	Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras.	La denominación del indicador es de fácil comprensión, acorde a su unidad de medida y método de cálculo.	El indicador expresa elementos importantes para el cumplimiento del objetivo en este nivel de la MIR; asimismo, sus metas trimestrales son congruentes con su frecuencia de medición.	La información necesaria para generar el indicador es generada por instancias por Unidades Administrativas de la APE, por lo que la generación de dichos datos se encuentra disponible a un bajo costo.	El indicador cuenta con medios de verificación; sin embargo, los documentos donde pueden ser consultados de forma directa los datos necesarios para reproducir sus variables, no fueron bien especificados.	El indicador aporta información suficiente sobre el desempeño del programa; sus metas son congruentes con su sentido.
		Sí	Sí	Sí	Parcialmente	Sí
Componente 2	Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	La denominación del indicador es de fácil comprensión, acorde a su unidad de medida y método de cálculo.	El indicador expresa elementos importantes para el cumplimiento del objetivo	La información necesaria para generar el indicador debería estar disponible por un costo razonable por su relación directa con los proyectos del Pp.	El indicador cuenta con medios de verificación; sin embargo, los documentos donde pueden ser consultados de forma directa los datos necesarios para reproducir sus variables, no fueron bien especificados	El indicador aporta información suficiente sobre el desempeño del programa, y sus metas son congruentes con su sentido.
		Sí	Sí	Sí	Parcialmente	Sí

Tabla M. Análisis de las características CREMA de los indicadores del Pp en 2018						
Nivel	Indicador	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado
Componente 3	Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.	El nombre del indicador es de fácil comprensión y acorde tanto al método de cálculo, como a la unidad de medida establecida.	El indicador expresa elementos importantes para el cumplimiento del objetivo en este nivel de la MIR; asimismo, sus metas anuales son congruentes con su frecuencia de medición.	La información necesaria para generar el indicador es generada por instancias por Unidades Administrativas de la APE, por lo que la generación de dichos datos se encuentra disponible a un bajo costo.	El indicador cuenta con medios de verificación; sin embargo, los documentos donde pueden ser consultados de forma directa los datos necesarios para reproducir sus variables, no fueron bien especificados	El indicador aporta información suficiente sobre el desempeño del programa; sus metas son congruentes con su sentido.
		Sí	Sí	Sí	Parcialmente	Sí
Componente 4	Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	El nombre del indicador es de fácil comprensión y acorde tanto al método de cálculo, como a la unidad de medida establecida.	El indicador expresa elementos importantes para el cumplimiento del objetivo en este nivel de la MIR; asimismo, sus metas anuales son congruentes con su frecuencia de medición.	La información necesaria para generar el indicador es generada por instancias por Unidades Administrativas de la APE, por lo que la generación de dichos datos se encuentra disponible a un bajo costo.	El indicador cuenta con medios de verificación; sin embargo, los documentos donde pueden ser consultados de forma directa los datos necesarios para reproducir sus variables, no fueron bien especificados	El indicador aporta información suficiente sobre el desempeño del programa, y sus metas son congruentes con su sentido.
		Sí	Sí	Sí	Parcialmente	Sí
Componente 7	Variación del índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	El nombre del indicador es de fácil comprensión y acorde a la unidad de medida establecida.	El indicador expresa elementos importantes para el cumplimiento del objetivo	La información necesaria para generar el indicador es generada por los concesionarios por lo que la generación de dichos datos se encuentra disponible a un bajo costo.	El indicador cuenta con medios de verificación; sin embargo, los documentos donde pueden ser consultados de forma directa los datos necesarios para reproducir sus variables, no fueron bien especificados	El indicador aporta información suficiente sobre el desempeño del programa, y sus metas son congruentes con su sentido.
		Sí	Sí	Sí	Parcialmente	Sí
Actividad 1.1	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje	El nombre del indicador es de fácil comprensión y acorde tanto al método de cálculo, como a la unidad de medida establecida.	El indicador expresa elementos importantes para el cumplimiento del objetivo en este nivel de la MIR; asimismo, sus metas anuales son congruentes con su frecuencia de medición.	La información necesaria para generar el indicador es generada por instancias por Unidades Administrativas de la APE, por lo que la generación de dichos datos se encuentra disponible a un bajo costo.	El indicador cuenta con medios de verificación y estos son específicos.	El indicador aporta información suficiente sobre el desempeño del programa; sus metas son congruentes con su sentido.
		Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
		Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Tabla M. Análisis de las características CREMA de los indicadores del Pp en 2018						
Nivel	Indicador	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado
Actividad 7.1	Porcentaje de calificación por la evaluación de los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales.	El nombre del indicador es de fácil comprensión y acorde tanto al método de cálculo, como a la unidad de medida establecida.	El indicador expresa elementos importantes para el cumplimiento del objetivo en este nivel de la MIR; asimismo, sus metas anuales son congruentes con su frecuencia de medición.	La información necesaria para generar el indicador es generada por los concesionarios por lo que la generación de dichos datos se encuentra disponible a un bajo costo.	El indicador cuenta con medios de verificación y estos son específicos.	El indicador aporta información suficiente sobre el desempeño del programa; sus metas son congruentes con su sentido.
Actividad 7.2	Porcentaje de calificación obtenida en la evaluación del estado físico de las autopistas estatales.	El nombre del indicador es de fácil comprensión y acorde tanto al método de cálculo, como a la unidad de medida establecida.	El indicador expresa elementos importantes para el cumplimiento del objetivo en este nivel de la MIR; asimismo, sus metas anuales son congruentes con su frecuencia de medición.	La información necesaria para generar el indicador es generada por los concesionarios por lo que la generación de dichos datos se encuentra disponible a un bajo costo.	El indicador cuenta con medios de verificación y estos son específicos.	El indicador aporta información suficiente sobre el desempeño del programa; sus metas son congruentes con su sentido.
Fuente. Elaboración propia con datos de: - Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México. - Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México. - Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México. - Matriz de Indicadores para Resultados 2019 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.						

Por otra parte, la interpretación cuantitativa del cumplimiento de los criterios CREMA correspondiente a los 10 indicadores seleccionados para medir el desempeño del Pp 03050103, se muestra en la siguiente Tabla:

Tabla N. Valoración cuantitativa de las características CREMA de los indicadores del Pp en 2018						
Característica		Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado
Característica de los indicadores por nivel de la MIR	Fin	0	1	1	1	1
	Propósito	1	1	1	0.5	0
	Componente 1	1	1	1	0.5	1
	Componente 2	1	1	1	0.5	1
	Componente 3	1	1	1	0.5	1
	Componente 4	1	1	1	0.5	1
	Componente 7	1	1	1	0.5	1
	Actividad 1.1	1	1	1	1	1
	Actividad 7.1	1	1	1	1	1
	Actividad 7.2	1	1	1	1	1
Total, de indicadores de la MIR (A)		10	10	10	10	10
Total, de indicadores que cumplen la característica (B)		9	10	10	7	9
Porcentaje de cumplimiento (B/A) * 100		90%	100%	100%	70%	90%
Porcentaje Promedio:		90%				

PG 8. ¿El diseño de las metas de los indicadores del Pp permiten acreditar el grado de avance de los objetivos?

R: Tomando en cuenta la frecuencia de medición de cada indicador, así como el valor de su meta anual, se establece en la siguiente tabla si dichos valores permiten acreditar el grado de avance de los objetivos de la MIR a los que corresponden y si estos son factibles de alcanzar en el ejercicio fiscal evaluado:

Tabla O. Análisis de las metas de los indicadores del Pp en 2018					
Nivel	Indicador	Frecuencia de medición	Meta anual	¿Permite acreditar el grado de avance de los objetivos?	¿Son factibles de alcanzar?
Fin	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	Anual	95.20	Sí	Sí
Propósito	Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones.	Anual	80.89	Sí	Sí
Componente 1	Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras.	Trimestral	0.23	Sí	Sí
Componente 2	Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	Trimestral	100.00	Sí	Sí
Componente 3	Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.	Trimestral	100.00	Sí	Sí
Componente 4	Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	Trimestral	6.90	Sí	Sí
Componente 7	Proporción de población por la construcción y rehabilitación de puentes vehiculares en carreteras alimentadoras.	Trimestral	0.41	Sí	Sí
Actividad 1.1	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje	Trimestral	100.00	Sí	Sí
Actividad 7.1	Porcentaje de dictámenes de impacto vial verificados	Trimestral	85.00	Sí	Sí
Actividad 7.2	Porcentaje de población beneficiada por los Proyectos para la Prestación de Servicios (PPS) del Sector Comunicaciones.	Trimestral	92.00	Sí	Sí
Fuente. Elaboración propia con datos de: - Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México. - Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México. - Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México. - Matriz de Indicadores para Resultados 2019 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.					

PG 9. ¿Cuáles fueron los avances en el cumplimiento de las metas de los indicadores del programa en 2018?

R: De acuerdo con el avance en el cumplimiento de las metas registrado en 2018 por los indicadores seleccionados, se determinó que la mayoría se ubicó en un rango de cumplimiento 'Positivo', es decir mayor a 90% y hasta 115%, denotando una buena planeación de sus metas, así como un desempeño adecuado, consiste con el nivel de las capacidades técnicas, presupuestales y de personal de las Instancias Ejecutoras.

Por parte, se observó que el indicador del Componente 1 alcanzó el 61.70 de la meta planeada en dicho ejercicio fiscal; el indicador del Componente 7 rebasó su meta en 22.64%, mientras que la Actividad 7.1 sobrepasó el valor programado en más de 19%, mostrando un diseño susceptible de mejorar en años posteriores y en cuya interpretación de resultados es importante considerar la naturaleza e importancia técnica de dichos instrumentos de medición.

El promedio de cumplimiento de las metas consideradas en el rango positivo, fue de 101.2%, lo cual representa un buen desempeño del Pp evaluado, durante el ejercicio fiscal 2018. Dichos resultados se presentan de forma desagregada en la siguiente tabla:

Tabla P. Análisis del cumplimiento de las metas de los indicadores del Pp en 2018							
Nivel	Indicador	Frecuencia de medición	Al cierre del año				
			Meta programada	Realizado al periodo	Avance	Rango de cumplimiento	
Fin	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	Anual	95.20	95.43	100.24%		Positivo Mayor a 90% y hasta 115%
Propósito	Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones.	Anual	80.89	79.89	98.76%		Positivo Mayor a 90% y hasta 115%
Componente 1	Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras.	Trimestral	0.23	0.14	61.70%		Positivo pero insuficiente Mayor a 60% y hasta 89%;
Componente 2	Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	Trimestral	100.00	100.00	100.00%		Positivo Mayor a 90% y hasta 115%
Componente 3	Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.	Trimestral	100.00	100.70	100.70%		Positivo Mayor a 90% y hasta 115%
Componente 4	Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	Trimestral	6.90	7.00	101.40		Positivo Mayor a 90% y hasta 115%
Componente 7	Variación del índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	Anual	1.00	0.41	122.64%		Planeación susceptible de mejorar Mayor a 115% y hasta 130%
Actividad 1	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje	Trimestral	100.00	100.00	100.00%		Positivo Mayor a 90% y hasta 115%
Actividad 7.1	Porcentaje de calificación por la evaluación de los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales.	Semestral	85.00	101.82	119.79%		Planeación susceptible de mejorar Mayor a 115% y hasta 130%
Actividad 7.2	Porcentaje de calificación obtenida en la evaluación del estado físico de las autopistas estatales.	Anual	92.00	98.69	107.28%		Positivo Mayor a 90% y hasta 115%
Fuente. Elaboración propia con datos de la 'Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México'.							

2.4 Resultados finales del programa (cumplimiento de sus objetivos)

2.4.1 Efectos atribuibles

A pesar de contar con cinco años de vigencia, el programa '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' no ha sido sometido a evaluaciones o estudios de impacto que permitan medir los efectos que el Pp puede tener sobre la población beneficiaria y comprobar si estos, efectivamente son atribuibles a dicha intervención.

Bajo la premisa de que *“el principal reto de una evaluación de impacto es determinar qué habría pasado con los beneficiarios si el programa no hubiera existido”* (CONEVAL, 2019), es importante hacer hincapié en que su realización requiere del diseño y aplicación de metodologías rigurosas basadas en modelos matemáticos bien definidos que en primera instancia demandan altos costos y mayor tiempo para su desarrollo; asimismo, los programas públicos deben contar con características específicas de 'evaluabilidad' relacionadas con su naturaleza (social o no social), antigüedad (etapa de implementación), cantidad y tipo de información sobre su diseño, desempeño, resultados, población beneficiaria en el tiempo (antes y después de la intervención) y antecedentes de evaluación.

Al respecto, se observó que el Pp evaluado no es de tipo social, por lo que la medición y disponibilidad de los datos de su población beneficiaria, antes y después de su implementación, es compleja; aunado a lo anterior, si bien el programa se encuentra en una fase de consolidación –después de haberse mantenido en la apertura programática del Estado de México por más de cinco años–, en 2018 este solo había sido sujeto a una evaluación interna de 'diseño programático'.

Bajo este contexto, se concluyó que realizar una evaluación de impacto al Pp 03050103 aún no es factible; sin embargo, es relevante apuntar que, como parte de una estrategia de desarrollo en materia de infraestructura carretera y de comunicaciones que contribuye a incrementar la competitividad, productividad e innovación de la entidad, no se descarta la posibilidad de que, en el mediano o largo plazo, sus resultados sean considerados en un estudio de mayor alcance, toda vez que sus objetivos se cumplen con un nivel de desempeño adecuado, tomando en cuenta además que, a pesar de que solo el 28% del total de la red carretera y el 50% de vialidad de peaje es responsabilidad de las Instancias Ejecutoras, se beneficia al total de la población de la entidad.

Pregunta guía:

Con base en la información proporcionada por Unidades Ejecutoras y responsables de la gestión del programa en la entidad federativa, se respondió la siguiente pregunta:

PG 10. ¿El programa cuenta con evaluaciones de impacto?

R: A pesar de contar con cinco años de vigencia, el Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' no ha sido sometido a evaluaciones o estudios de impacto, que permitan comparar un grupo de control –población atendida– en el tiempo para comprobar si los efectos (positivos o negativos) son atribuibles a dicho programa público.

2.4.2 Otros efectos

De acuerdo con la información proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones, se observó que el Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' correspondiente al ejercicio fiscal 2017, fue sometido a una evaluación interna de 'Diseño programático' por parte de la JCEM, cuyo informe de resultados puede ser consultado en: http://jcem.edomex.gob.mx/sites/jcem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/CONVOCATORIAS%20Y%20CONVENIOS/Ev_D_2017_JCEM_web.pdf.

El seguimiento de los hallazgos y recomendaciones generados a partir de dicho ejercicio de evaluación, fue formalizado a través del 'Convenio para la mejora del desempeño y resultados gubernamentales' que celebraron la Secretaría de Finanzas, la Secretaría de la Contraloría y el sujeto evaluado, en este caso la Junta de Caminos del Estado de México, esta última responsable de atender en tiempo y forma los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) establecidos en el documento antes referido.

Pese a la modalidad de la evaluación aplicada (interna), para dar respuesta al presente subapartado se retomó 1 de los 3 hallazgos generados a partir del ejercicio evaluativo en comento, el cual, de forma general e indirecta, está relacionado con el objetivo de Fin y Propósito del programa antes referido.

Dicha información se presenta a continuación:

Hallazgo	Tipo	Propuesta de mejora	Instancia Ejecutora
Derivado de la evaluación de Diseño Programático al Programa presupuestario "Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre", se identificó que la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) cumple de manera parcial con los requerimientos establecidos en la Metodología del Marco Lógico (MML).	Específico	Reestructurar la Matriz de Indicadores para Resultados del proyecto, en apego a la Metodología del Marco Lógico (MML), misma que deberá ser incorporada en el Sistema de Planeación y Presupuesto en la integración del Anteproyecto de Presupuesto de Egresos del GEM para el ejercicio 2020.	Junta de Caminos del Estado de México

En apego al tipo de evaluación, el análisis se centró en la estructura analítica del Pp y el diseño de su MIR vigente en 2017, del cual derivó la recomendación de *"reestructurar la matriz en apego a la MML"*; no obstante, dicha modificación se verá reflejada en la apertura programática del 2020.

Por otra parte, el Órgano Superior de Fiscalización del Estado de México (OSFEM), instancia que tiene por objetivo *"auxiliar al Poder Legislativo del Estado de México en revisar y fiscalizar los fondos, las cuentas públicas, deuda pública y actos relativos al ejercicio y aplicación de los recursos públicos de las entidades fiscalizables del Estado de México"* (México, 2004), en apego a las atribuciones dispuestas en su Reglamento Interior, realiza anualmente la evaluación de los programas estatales.

Para el ejercicio fiscal 2018, el OSFEM realizó una evaluación en materia de desempeño del Pp 03050103, mediante la cual se determinaron hallazgos y recomendaciones específicas para cada Instancia Ejecutora, cuyos resultados pueden ser consultados en el siguiente link: https://www.osfem.gob.mx/03_Transparencia/doc/CtasPub/Cta_2018/Estatal/Libro15.pdf

A partir de dicho ejercicio, los hallazgos más destacados, relacionados con el Fin y Propósito de la MIR del programa en comento, fueron los siguientes:

Hallazgo	Tipo	Propuesta de mejora	Instancia Responsable
El resumen narrativo establecido a nivel fin, no cumple con la sintaxis recomendada en la metodología, y el indicador establecido para su medición presenta inconsistencia en su dimensión y tipo, además, de incumplir con la característica CREMAA de ser claro. El resumen narrativo del indicador 12 de nivel Actividad, no cumplen con los elementos sintácticos recomendados en la metodología.	Específico	Adecuar la sintaxis del resumen narrativo, atendiendo las recomendaciones metodológicas estipuladas en los "Lineamientos y reglas para la implementación del Presupuesto basado en Resultados", la "Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados del CONEVAL" y el Manual para la Formulación del Anteproyecto de Presupuesto, para el ejercicio fiscal correspondiente; así mismo, verificar que el indicador que se utiliza para su medición, guarde relación con el mismo, exista total congruencia entre los elementos que lo	Secretaría de Comunicaciones

		integran y cumplan con las características mínimas de un indicador de desempeño, a efecto de evaluar y monitorear el desempeño del nivel.	
El resumen narrativo del nivel Propósito, no incluye la población objetivo, es decir la población que el programa tiene planeado atender y el indicador establecido para su medición, presenta inconsistencias en su tipo y dimensión, además, de incumplir con la característica CREMAA de ser monitorable.	Específico	Adecuar la sintaxis del resumen narrativo, atendiendo las recomendaciones metodológicas estipuladas en los "Lineamientos y reglas para la implementación del Presupuesto basado en Resultados", la "Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados del CONEVAL" y el Manual para la Formulación del Anteproyecto de Presupuesto, para el ejercicio fiscal correspondiente; así mismo, verificar que el indicador que se utiliza para su medición, guarde relación con el mismo, exista total congruencia entre los elementos que lo integran y cumplan con las características mínimas de un indicador de desempeño, a efecto de evaluar y monitorear el desempeño del nivel.	Junta de Caminos del Estado de México

Sobre la información antes presentada, se consideró que, a diferencia de la evaluación de diseño, los hallazgos identificados por el OSFEM son puntales y sus recomendaciones muy concretas, toda vez que hacen énfasis en los elementos de la MIR que no cumplen a cabalidad con la MML; no obstante, en ningún caso se realizó una propuesta para mejorar la sintaxis del objetivo de Fin y/o Propósito del programa evaluado, a pesar de lo cual, las Instancias Ejecutoras atendieron los hallazgos y modificaron la estructura de los indicadores, tal como se pudo constatar en la MIR vigente en 2019.

Sobre el seguimiento de las recomendaciones antes mencionadas, en la 2a. reunión de trabajo sostenida con las Unidades Ejecutoras del programa, se confirmó la implementación de todos los ASM comprometidos en el 'Convenio' ya referido, así como de los establecidos en el informe del OSFEM.

2.4.3 Otros hallazgos

Retomando las evidencias documentales sobre evaluación interna de 'Diseño programático' que fue aplicada al Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre', se determinó que el hallazgo y recomendación relacionados con los Componentes y Actividades del programa, es el mismo que fue mencionado en el subapartado anterior (*"Derivado de la*

evaluación de Diseño Programático al Programa presupuestario 'Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre', se identificó que la MIR cumple de manera parcial con los requerimientos establecidos en la MML”), ya que está relacionada con la lógica vertical y horizontal de cada uno de los niveles de la MIR.

Es importante mencionar que a partir de la evaluación en materia de desempeño realizada por el OSFEM para el ejercicio fiscal 2018, no se identificaron ASM relacionados con los Componentes y/o Actividades de la MIR del programa analizado.

Al respecto, se recomienda a la Unidad Responsable del programa, que en ejercicios posteriores las evaluaciones a las que sea sujeto el Pp 03050103 sean de carácter externo, es decir, realizadas por instancias independientes probadas en la materia, a partir de las cuales se generen hallazgos y recomendaciones sobre los temas que se estén analizando.

Lo anterior en cumplimiento de las disposiciones normativas —estatales y federales— aplicables, y con el propósito de garantizar la validez, así como la aplicabilidad de los Aspectos Susceptibles de Mejora y recomendaciones identificadas en dicho ejercicio de evaluación.

Las conclusiones antes expuestas, derivaron de las 'Preguntas guía' que a continuación se presentan.

Preguntas guía:

Con base en la información proporcionada por Unidades Ejecutoras y responsables de la gestión del programa en la entidad federativa, se deben responder las siguientes preguntas:

PG 11. ¿El programa cuenta con estudios o evaluaciones de desempeño?

R: En virtud de la información disponible, se constató que el Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' cuenta con antecedentes de evaluación, ya que para el ejercicio fiscal 2017 la JCEM aplicó un análisis interno de tipo 'Diseño programático', el cual cabe señalar, no fue incluido en el PAE correspondiente, es decir que además debe ser considerada como una evaluación 'complementaria'.

Para la evaluación antes referida, se aplicó un modelo de TdR de 'Diseño Programático en materia distinta al Desarrollo Social', los cuales se apegaron a su naturaleza; asimismo, la información generada permitió: conocer la estructura analítica del Pp; las fortalezas y

debilidades de la lógica causal que lo originó; valorar la configuración de su MIR; así como analizar su alineación e importancia estratégica dentro de la planeación estatal. Los resultados de dicha evaluación, a pesar de no ser externa, fueron publicados en el sitio de Internet oficial de la JCEM y puede ser consultada en http://jcem.edomex.gob.mx/sites/jcem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/CONVOCATORIAS%20Y%20CONVENIOS/Ev_D_2017_JCEM_web.pdf

Aunado a lo anterior, se identificó que, en apego a la normativa aplicable en materia de control interno y fiscalización, el Pp en comento es sujeto anualmente evaluaciones del desempeño por parte del OSFEM, mediante las cuales son revisados los procesos de planeación, programación, presupuestación, seguimiento y evaluación de dicho programa gubernamental.

Al respecto, es importante destacar que el OSFEM cuenta con lineamientos claros, precisos y estandarizados para realizar dichas evaluaciones a todos los programas presupuestarios, cuyos resultados son incluidos en la Cuenta Pública Anual y pueden ser consultados en su sitio de Internet oficial disponible en: <https://www.osfem.gob.mx/>

El hecho de que el Pp cuente con antecedentes de evaluación del desempeño, se considera una fortaleza y buena práctica gubernamental, ya que dichos ejercicios, en primera instancia, fortalecen los principales procesos de gestión de los programas públicos, permitiendo a su vez que su ejercicio se oriente a resultados; y en segundo lugar, contribuyen a la rendición de cuentas y transparencia de los recursos públicos.

El número de evaluaciones, su modalidad y tipo se mencionan de manera desagregada en la siguiente Tabla:

Tabla Q. Antecedentes de evaluación del Pp						
Ejercicio fiscal			Evaluación			Publicación de resultados
Realización	Evaluated	PAE	Denominación	Tipo	Modalidad	
2018	2017	No	Evaluación de Diseño Programático en materia distinta al Desarrollo Social	Evaluación de Diseño Programático	Interna	Página web de la Junta de Caminos del Estado de México a través del siguiente link http://jcem.edomex.gob.mx/sites/jcem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/CONVOCATORIAS%20Y%20CONVENIOS/Ev_D_2017_JCEM_web.pdf

2017	2016	No	Evaluación Programática y de Desempeño	Evaluación Programática	Externa	Página web del Organismo Superior de Fiscalización del Estado de México a través del siguiente link: https://www.osfem.gob.mx/03_Transparencia/doc/CtasPub/Cta_2016/Estatal/Libro12.pdf
2018	2017	No	Evaluación Programática y de Desempeño	Evaluación Programática	Externa	Página web del Organismo Superior de Fiscalización del Estado de México a través del siguiente link: https://www.osfem.gob.mx/03_Transparencia/doc/CtasPub/Cta_2017/Estatal/Libro10.pdf
2019	2018	No	Evaluación Programática y de Desempeño	Evaluación Programática	Externa	Página web del Organismo Superior de Fiscalización del Estado de México a través del siguiente link: https://www.osfem.gob.mx/03_Transparencia/doc/CtasPub/Cta_2018/Estatal/Libro12.pdf
Fuente: elaboración propia con datos proporcionados por la Secretaría de Comunicaciones del Gobierno del Estado de México.						

PG 12. ¿Se cuenta con un programa de trabajo institucional y/o con acciones determinadas de atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) para la atención de las recomendaciones derivadas de las evaluaciones realizadas al programa?

R: En congruencia con la pregunta anterior y derivado del ejercicio de evaluación interna que llevó a cabo la JCEM, se generaron ASM que fueron formalizados a través del 'Convenio para la mejora del Desempeño y Resultados Gubernamentales' en el que se establecieron las acciones, los plazos y compromisos para la atención de las recomendaciones en comento, por parte de las Unidades Ejecutoras e involucrados correspondientes.

En el caso de la evaluación interna de 'Diseño programático' correspondiente al ejercicio fiscal 2017, se identificaron 3 hallazgos con sus respectivas propuestas de mejora (estas se muestran en la Tabla R), cuya fecha compromiso de implementación fue el mes de septiembre de 2019.

Respecto de dichos ASM, en apego a los términos técnicos señalados en el 'Mecanismo para el Seguimiento de los Aspectos Susceptibles de Mejora' emitido por el CONEVAL en 2011, se determinó que dos de los tres hallazgos identificados, fueron de tipo 'Específico', es decir que su solución e implementación corresponde a la Unidad Responsable del programa, de forma particular al personal encargado de la planeación y programación de dicho Pp; mientras que el tercero se consideró de tipo 'Institucional', toda vez que su atención requiere la intervención de más de un Área Administrativa de la JCEM, en este caso del personal responsable de generar la información programática, presupuestal y de resultados del programa, así como de quienes se encargan de su rendición de cuentas y transparencia.

Los hallazgos y recomendaciones formalizados en el 'Convenio' antes mencionado, pueden ser consultados en la siguiente dirección electrónica: <http://jcem.edomex.gob.mx/sites/jcem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/CONVENIOS/Convenios.pdf>

Referente a la evaluación en materia de desempeño realizada al Pp 03050103 por el OSFEM para el ejercicio fiscal 2018, se determinaron un total de 13 hallazgos con sus respectivas recomendaciones, los cuales cabe mencionar, fueron dirigidos de forma particular a cada Instancia Ejecutora del programa 03050103, en este caso a la SECOM, la JCEM y la SAASCAEM.

Los ASM identificados, en general están relacionados con la sintaxis de los objetivos de Fin y Propósito de la MIR del Pp evaluado; así como en la calidad de los indicadores estratégicos y de gestión que fueron establecidos para medir su desempeño en 2018, los cuales fueron valorados a partir del cumplimiento de las características CREMA (Claridad, Relevancia, Económico, Monitoreable y Adecuado), establecidas en la 'Guía para la elaboración de indicadores para resultados' emitida por el CONEVAL.

Dichos hallazgos y recomendaciones no son formalizados a través de un 'Convenio' específico; no obstante, su seguimiento e implementación son obligatorios y son vigilados por el Órgano de Control Interno del ente fiscalizado, así como por la UIPPE correspondiente. Asimismo, los ASM pueden ser consultados en el siguiente link:

https://www.osfem.gob.mx/03_Transparencia/doc/CtasPub/Cta_2018/Estatal/Libro15.pdf

Sobre el seguimiento de las recomendaciones antes mencionadas, en la 2a. reunión de trabajo sostenida con las Unidades Ejecutoras del programa, se confirmó la implementación de todos los ASM comprometidos en el 'Convenio' ya referido, así como de los establecidos en el informe del OSFEM.

2.5 Valoración

2.5.1 Observaciones generales sobre los indicadores

Derivado del análisis realizado en los apartados 2.2 y 2.3 del presente informe de evaluación, y con base en lo estipulado en el Anexo 3 de los TdR aplicados, se realizó una valoración cualitativa de los 10 indicadores y sus respectivas metas, que fueron seleccionados por la Instancia Evaluadora para medir el desempeño del Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'.

Al respecto, se constató que los objetivos de Fin y de Propósito mantuvieron similitud y la misma naturaleza en el periodo 2016-2019, lo cual confirma la fortaleza de su lógica causal; asimismo, un total de 5 Componentes (C1, C2, C3, C4 y C7) trascendieron de un año a otro en el periodo 2017-2019, y aunque en 2016 mostraron una redacción distinta, su origen causal es consistente con el de años posteriores, motivo por el cual se determinó que su desempeño puede ser comparado en el tiempo.

Sobre los objetivos de la MIR vigente en 2018, se determinó que la sintaxis del resumen narrativo de nivel Fin y del Componente 1 presentaron oportunidades de mejora; ajustes que, cabe mencionar, fueron realizados en 2019 en apego a la MML.

En cuanto a la calidad de los indicadores, en promedio el 90% de los instrumentos de medición seleccionados, cumplieron con todos los criterios CREMA; de forma específica el 100% cumplió con las características de 'relevancia' y 'economía'; el 90% 'claros' y 'adecuados'; mientras que el 70% se consideraron monitoreables, la mayoría debido a que la desagregación y/o especificación de sus medios de verificación, es susceptible de mejorar.

Por otra parte, se realizó un análisis simple de las metas de los indicadores en comento, mediante el cual se determinó que el valor planeado para el 100% de dichos instrumentos de medición, permite acreditar el grado de avance de los objetivos de la MIR y son factibles de alcanzar.

Finalmente, los resultados de los análisis cualitativos antes mencionados, permitieron concluir que el promedio de cumplimiento de las metas consideradas en el rango positivo, fue de 101.2%, lo cual representa un buen desempeño del Pp evaluado, durante el ejercicio fiscal 2018, con base en los 10 indicadores seleccionados para tal fin.

2.5.2 Valoración de los hallazgos identificados

Durante la realización de la presente evaluación se constató que las Instancias Ejecutoras cumplieron con todos los compromisos y acciones establecidas en el 'Convenio para la mejora del Desempeño y Resultados Gubernamentales', así como en las señaladas en el documento de evaluación del OSFEM; motivo por el cual, se determinó que las recomendaciones derivadas de evaluaciones internas y externas del Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre', en 2019 presentaron un 'Avance significativo = 85% a 100%' en su implementación.

Bajo este contexto, se recomienda a las Unidades Ejecutoras, así como a la UIPPE, que, en apego a sus atribuciones, continúen dando cabal cumplimiento a las recomendaciones generadas a partir de las evaluaciones del desempeño aplicadas al Pp 03050103, cuyos resultados, cabe reiterar, deben ser formalizados y publicados para dar cumplimiento a las disposiciones normativas en materia de transparencia y rendición de cuentas del gasto público.

Sección 3. Cobertura

3.1 Definición de Poblaciones

Una parte esencial de la Nueva Gestión Pública, se basa en el denominado 'enfoque de resultados' el cual de acuerdo con el CONEVAL *"es la orientación del objetivo principal del programa (propósito) al planteamiento e identificación de la población que busca atender, así como la problemática a resolver o mejora que se espera realizar. Se responde a las preguntas: ¿a quién beneficia el programa? y ¿qué mejora buscar realizar el programa sobre sus beneficiarios?; en este sentido, cuando un programa identifica a su población objetivo y el cambio que busca en ella se dice que tiene un 'Enfoque de Resultados'" (CONEVAL, 2017).*

En este contexto, la elaboración de un diagnóstico para la formulación, construcción y/o diseño de un programa públicos es indispensable, pues en este documento se sientan las bases de la estructura analítica que respaldará dicha intervención con base en la MML.

Considerando lo anterior, se observó que en los 'Diagnósticos 2016-2018' del Pp evaluado, los conceptos poblaciones 'de referencia, potencial, objetivo y atendida' no fueron definidos de forma individual, debido a la complejidad que representa su cuantificación principalmente por el alcance de las acciones de dicho programa. Al respecto, en el apartado de cobertura, se señala que *"la infraestructura carretera y de vialidades prácticamente tiene cobertura estatal, por lo que más 16 millones de habitantes son beneficiados, excepto las localidades denominadas de caseríos que por tener de una a cinco viviendas, no cuentan con dicha infraestructura"*.

Lo anterior, ya que es fundamental considerar las características del sector comunicaciones, tanto por la infraestructura de responsabilidad (28% del total de la red carretera y el 50% de vialidad de peaje), como por los tipos de beneficiarios (aledaños a las vías de comunicación, usuarios itinerantes, usuarios permanentes por conexión vial).

Aunado a lo antes expuesto, es importante tomar en cuenta que se beneficia a la población de dos formas:

- a) A través de obras realizadas para construcción, modernización y rehabilitación de vías de comunicación.
- b) Mediante el acceso a la infraestructura para la movilidad que tienen los habitantes del estado y los que por este pasan, infraestructura que cabe mencionar, está en constante mantenimiento.

Por otra parte, se determinó que, si bien los datos antes mencionados permiten un acercamiento al enfoque de resultados del programa en comento, de forma concreta, el análisis de este apartado debe realizarse con base en la población definida para cada 'Proyecto Programático' y particularmente con la establecida para cada obra y/o acción financiada con recursos del programa.

Referente a las obras de la SECOM en el periodo 'septiembre 2017 – agosto 2018', en estatus 'concluido', se identificó lo siguiente:

- En materia de 'rehabilitación y reconstrucción de carreteras y vialidades', se concluyeron un total de 33 acciones, las cuales sumaron una longitud de 104.93 kilómetros, una población beneficiada de 1,381,200 personas y un total de 23 municipios de la entidad.
- Relacionado con la 'construcción y rehabilitación de distribuidores, puentes vehiculares y puentes peatonales', se realizaron 14 obras que representaron una longitud de 14 km en beneficio de 843,300 personas y 8 municipios.
- En el rubro de 'modernización y construcción de carreteras y vialidades', se llevaron a cabo 31 acciones, las cuales en longitud representaron 25.01 km que beneficiaron a 178,800 personas y 20 municipios.

Asimismo, en el periodo 2018-2019, y con base en la relación de obras de carreteras y vialidades libres de peaje se la misma Secretaría, se observó lo siguiente:

- Referente a la 'rehabilitación y reconstrucción de carreteras y vialidades', se realizaron 85 acciones que sumaron un total de 173.85 km, beneficiando a 844,913 personas y 45 municipios.
- Sobre las obras concluidas en materia de 'construcción y rehabilitación de distribuidores, puentes vehiculares y puentes peatonales', se concluyeron 10, las cuales sumaron el mismo número de kilómetros, beneficiaron a 888,400 personas y un total de 5 municipios.
- Acerca del rubro 'modernización y construcción de carreteras y vialidades', en el mismo periodo se llevaron a cabo 45 acciones que representaron 6.79 km, beneficiaron a 3,877,200 personas y 18 municipios de la entidad.

Bajo este contexto, se concluyó que debido a las características de las acciones que se entregan a través del Pp evaluado, la población atendida va de los 10 millones hasta los 17,245,551 habitantes, los cuales se benefician con la construcción, modernización, conservación y mantenimiento de las carreteras y vías de la entidad que se encuentran en el porcentaje de responsabilidad de las Instancias Ejecutoras (28% del total de la red carretera y el 50% de vialidad de peaje).

3.1.1 Población Potencial

Considerando las características del sector comunicaciones, tanto por la infraestructura de responsabilidad (28% del total de la red carretera y el 50% de vialidad de peaje), como por los tipos de beneficiarios (aledaños a las vías de comunicación, usuarios itinerantes, usuarios permanentes por conexión vial); y con base en los 'Diagnósticos 2016-2018' del Pp evaluado, se identificó que *“la infraestructura carretera y de vialidades prácticamente tiene cobertura estatal, por lo que más 16 millones de habitantes son beneficiados, excepto las localidades denominadas de caseríos que por tener de una a cinco viviendas, no cuentan con dicha infraestructura”*.

En este sentido, la cuantificación de población potencial del programa 03050103, asciende al total de la población de la entidad en 2018, cuyos datos se desagregan en la siguiente tabla:

Tabla R. Población potencial del Pp para el ejercicio fiscal 2018			
Definición	Cantidad	Unidad de medida	Periodicidad de medición
¹ Población total del Estado de México	16,187,608	Habitante	Quinquenal
² Población total del Estado de México (cálculo 2018)	17,056,666		Anual
Fuentes de información:	¹ COESPO con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015. ² Reportes de Informe de Gobierno de obras de JCEM y DGV.		
Fuente. Elaboración propia con datos de:			
- COESPO, con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015, disponible en: http://coespo.edomex.gob.mx/cuantos_somos - Reportes de Informe de Gobierno de obras de JCEM y DGV.			

3.1.2 Población Objetivo

En congruencia con el subapartado anterior, debido a las características de las acciones que se entregan a través del Pp evaluado, no es posible acotar la población objetivo bajo criterios estrictos de focalización, por lo que se consideró que su cuantificación va de 10 millones hasta 17,245,551 personas, las cuales se benefician con la construcción, modernización, conservación y mantenimiento de las carreteras y vías de la entidad que se encuentran en el porcentaje de responsabilidad de las Instancias Ejecutoras.

3.1.3 Población Atendida

En virtud de lo expuesto en los dos subapartados anteriores, se determinó que debido a las características de las acciones que se entregan a través del Pp evaluado, la población atendida va de 10 a 17 millones personas. Estas se benefician con la construcción, modernización, conservación y mantenimiento de las carreteras y vías de la entidad que se encuentran en el porcentaje de responsabilidad de las Instancias Ejecutoras (28% del total de la red carretera y el 50% de vialidad de peaje).

De forma concreta, se concluyó que el análisis de este subapartado debe realizarse con base en la población definida para cada 'Proyecto Programático' y particularmente con la establecida para cada obra y/o acción financiada con recursos del programa.

En este sentido, referente a las obras de la SECOM en el periodo 'septiembre 2017 – agosto 2018', en estatus 'concluido', se identificó lo siguiente:

- En materia de 'rehabilitación y reconstrucción de carreteras y vialidades', se concluyeron un total de 33 acciones, las cuales sumaron una longitud de 104.93 kilómetros, una población beneficiada de 1,381,200 personas y un total de 23 municipios de la entidad.
- Relacionado con la 'construcción y rehabilitación de distribuidores, puentes vehiculares y puentes peatonales', se realizaron 14 obras que representaron una longitud de 14 km en beneficio de 843,300 personas y 8 municipios.
- En el rubro de 'modernización y construcción de carreteras y vialidades', se llevaron a cabo 31 acciones, las cuales en longitud representaron 25.01 km que beneficiaron a 178,800 personas y 20 municipios.

Asimismo, en el periodo 2018-2019, y con base en la relación de obras de carreteras y vialidades libres de peaje se la misma Secretaría, se observó lo siguiente:

- Referente a la 'rehabilitación y reconstrucción de carreteras y vialidades', se realizaron 85 acciones que sumaron un total de 173.85 km, beneficiando a 844,913 personas y 45 municipios.
- Sobre las obras concluidas en materia de 'construcción y rehabilitación de distribuidores, puentes vehiculares y puentes peatonales', se concluyeron 10, las cuales sumaron el mismo número de kilómetros, beneficiaron a 888,400 personas y un total de 5 municipios.

- Acerca del rubro 'modernización y construcción de carreteras y vialidades', en el mismo periodo se llevaron a cabo 45 acciones que representaron 6.79 km, beneficiaron a 3,877,200 personas y 18 municipios de la entidad.

Al respecto, se hace hincapié que en el periodo 2018-2019 se tiene registro de obras que por su magnitud se encuentran en proceso, aunque con avances físico y financieros significativos, cuya planeación de origen fue interanual, por lo que la cobertura antes mencionada, seguirá incrementando.

Considerando los datos citados, se concluyó que el Pp evaluado, en apego a su Propósito, cumple con el objetivo para el que fue creado.

3.2 Evolución de la cobertura

En congruencia con el apartado 3.1, se concluyó que el análisis de cobertura debe realizarse con base en la población definida para cada 'Proyecto Programático' y particularmente con la establecida para cada obra y/o acción financiada con recursos del programa, datos a partir de los cuales es posible determinar las regiones y municipios beneficiados con el Pp evaluado.

De manera particular, en el rubro de 'construcción de carreteras y vialidades', se beneficia a la población aledaña a las obras de infraestructura que se realiza. Al respecto, la cuantificación de la población atendida proporcionada por la SECOM y la JCEM, se muestra a continuación:

Tabla S. Evolución de la cobertura en el rubro de 'construcción de carreteras y vialidades' en el periodo 2016-2018			
Tipo de población	Cuantificación		
	2016	2017	2018
Población Beneficiaria con acciones de conservación y mantenimiento de la red carretera	16,658,503	16,861,082	17,056,666
Población Beneficiaria con la ejecución de obras de construcción, rehabilitación y modernización de carreteras y vialidades de jurisdicción estatal	9,083,956	10,033,500	10,055,746
Fuente: Información proporcionada por la SECOM y la JCEM con base en el Reportes de Informe de Gobierno de obras.			

Por otra parte, en materia de 'conservación y mantenimiento de las carreteras y vialidades', es importante tener presente que se beneficia a la población total de la entidad, la cual en 2018, fue calculada en 17,056,666 habitantes. Asimismo, en el caso de las acciones que lleva a cabo el SAASCAEM,

no es posible sumar la población beneficiada, ya que en esta debe considerarse usuarios de la entidad y otros.

A nivel municipal, de acuerdo con los datos y cálculos de la 'Relación de obras en proceso y terminadas en el periodo septiembre 2017-agosto 2018' proporcionada por la SECOM, se observó la siguiente cobertura:

Tabla T. Cobertura del Pp por municipio en el periodo septiembre 2017-agosto 2018 (obras concluidas)				
Rehabilitación y reconstrucción de carreteras y vialidades				
	Obra o Acción	Longitud	Población Beneficiada	Municipio
1	Estabilización de talud, restitución de asentamiento y obras complementarias en el camino: Tejupilco-Amatepec, en el km. 32+500 y retiro de derrumbe en el km. 33+000	0.45	6,500	Amatepec
2	Rehabilitación del camino el Fresno - Temascaltepec tramo del Km 0+000 al 4+000	4.00	9,000	Valle de Bravo
3	Rehabilitación y reconstrucción del T.C. (Toluca- Morelia) - Almoloya de Juárez EM-046 - Almoloya de Juárez.	7.60	9,000	Almoloya de Juárez
4	Reparación de deslave en el Km. 5+910 al 5+960 del camino: Circuito carretero Santa María, Texcapilla-Venta Morales	0.05	3,800	Texcaltitlán
5	Reparación de deslaves en el camino: Km. 32.0 (Zinacantepec-Sultepec)- Chiltepec-Coatepec Harinas-Ixtapan de la sal, en el km. 50+700 y 54+000 y derrumbe en el km. 50+800	0.04	4,000	Ixtapan de la Sal
6	Construcción y Rehabilitación de obras complementarias en el libramiento Ixtapan de la Sal, para evitar encharcamientos en los km. 1+200, 1+600, 2+000 y 2+520	0.30	3,100	Ixtapan de la Sal
7	Construcción de obra de drenaje en el Km. 22+500 del camino: Km.53.4 (Zinacantepec-Sultepec), E.C (Tejupilco-Amatepec	0.35	3,500	Tejupilco
8	Reparación del deslave en el camino: San Alejo-Límites Estado de México/Guerrero (Pilcaya), en el km. 5+600	0.30	2,800	Ixtapan de la Sal
9	Reparación del deslave en el km. 67+400 del camino: San Antonio del Rosario-Zacualpan (Tehuilotepic).	0.03	40,000	Sultepec
10	Repavimentación con concreto hidráulico de la Av. Jesús Reyes Heróles.	4.50	100,000	Tlalnepantla de Baz
11	Rehabilitación y reconstrucción del camino Ixtlahuaca - Jiquipilco - San Mateo Nopala	12	25,000	Isidro Fabela
12	Repavimentación y obras complementarias de la Av. Díaz Ordaz Colonia Valle de Guadalupe, municipio de Ecatepec de Morelos.	2.08	6,000	Ecatepec de Morelos
13	Reconstrucción de la Calle Nacional en Ozumba	2.07	6,300	Ozumba
14	Reconstrucción del camino a San Gaspar en Villa Guerrero	1.60	8,000	Villa Guerrero
15	Reconstrucción de la Avenida Morelos, en San José el Vidrio, Nicolás Romero	2.10	2,600	Nicolás Romero
16	Rehabilitación del camino Temamatla-Tetelco, primera etapa	2.79	9,600	Chalco
17	Reconstrucción del camino (Puente Grande-Villa del Carbón) Arcos del Sitio	2.00	12,000	Tepotztlán
18	Reconstrucción del camino (La Puerta - Sultepec) - Las Juntas - Ixtapan.	2.50	8,000	Coatepec Harinas
19	Rehabilitación del camino Tenancingo-Zumpahuacán-San Gaspar- San Andrés Nicolás Bravo (Tramo Km. 3+000 al Km. 5+540)	2.54	5,000	Tenancingo
20	Rehabilitación del camino Toluca-Metepec-Tenango (Tramo Km. 3+640 al Km. 4+662)	1.30	1,000,000	Metepec
21	Rehabilitación del camino Vía Libre Toluca-Atlacomulco	5.47	12,000	Almoloya de Juárez
22	Reconstrucción del camino Amatepec-La Goleta-Sultepec y libramiento de Amatepec	2.00	8,000	Amatepec
23	Rehabilitación del camino Metepec-Zacango EM-993	1.70	8,000	Metepec

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

	Obra o Acción	Longitud	Población Beneficiada	Municipio
24	Reconstrucción y rehabilitación de calles y vialidades en las localidades de San Francisco Chimalpa y Naucalpan de Juárez en el Municipio de Naucalpan de Juárez	1.73	11,000	Naucalpan de Juárez
25	Rehabilitación en tramos aislados en el camino T.C. Toluca-Cd. Altamirano (Valle de Bravo)	28.30	9,000	Valle de Bravo
26	Rehabilitación del camino Valle de Bravo- Santo Tomás de los Platanos-Zuluapan (Km. 25+400 al Km. 21+400)	4.00	6,300	Valle de Bravo
27	Rehabilitación del camino Km. 15.0 (México-Puebla)- San Francisco Acuatla-Coatepec-San Vicente Chicoloapan	2.42	7,800	Ixtapaluca
28	Rehabilitación del boulevard Santa Cruz en el Municipio de Naucalpan.	1.90	10,000	Naucalpan de Juárez
29	Rehabilitación del camino San Pedro los Baños-La Concepción los Baños (tramo Km. 5+200 al Km. 7+080)	1.88	6,000	Ixtlahuaca
30	Reconstrucción de la carretera (La Puerta-Sultepec)- Ent. Carretera Tejupilco-Amatepec	2.00	12,000	Tejupilco
31	Reconstrucción del camino Jilotepec-Maravillas (Tramos 23+500 al 24+000 y 25+000 al 26+040)	1.54	9,200	Jilotepec
32	Reconstrucción del camino (Villa del Carbón-Atlacomulco)-Yondeje	1.79	11,500	Villa del Carbón
33	Reconstrucción y rehabilitación del camino a San Juan Atezcapan	1.60	6,200	Valle de Bravo
Subtotal	33	104.93	1,381,200	23
Construcción y rehabilitación de distribuidores, puentes vehiculares y puentes peatonales				
	Obra o Acción	Longitud	Población Beneficiada	Municipio
1	Construcción del Distribuidor Vial Aeropuerto - Rama 40.	1.00	80,000	Toluca
2	Distribuidor vial Mario Colín – Toltecas (3er etapa)	1.00	500,000	Tlalnepantla
3	Construcción de la primera etapa del distribuidor vial en el libramiento crucero canalejas y salida a la carretera Ixtlahuaca.	1.00	100,000	Jilotepec
4	Construcción y rehabilitación de puentes peatonales (puente intersección Vía Morelos, Av. Nacional y 30-30), en el municipio de Ecatepec de Morelos	1.00	6,400	Ecatepec de Morelos
5	Construcción y rehabilitación de puentes peatonales (Puente Central de Abastos, intersección Av. Nacional con la carretera Lechería - Texcoco), municipio de Ecatepec de Morelos	1.00	6,300	Ecatepec de Morelos
6	Rehabilitación estructural urgente (Reparación de junta y parapeto) del puente vehicular ubicado en el periférico Oriente a la altura del Km 0+800 en el sentido Bordo de Xochiaca. Av. Central y rehabilitación de la superficie de rodamiento de los dos puentes vehiculares de Periférico Oriente.	1.00	100,000	Nezahualcóyotl
7	Construcción y rehabilitación de puentes peatonales (Puente Estación Hospital del Mexibús Línea 1 sobre Av. Central), en el municipio de Ecatepec de Morelos.	1.00	6,200	Ecatepec de Morelos
8	Construcción y rehabilitación de puentes peatonales (Puente Insurgentes entre Av. Nacional cruce estación Mexibús Insurgentes), municipio de Ecatepec de Morelos.	1.00	6,500	Ecatepec de Morelos
9	Puente peatonal en la vía Morelos, a la altura de la casa de Morelos, en Ecatepec de Morelos.	1.00	8,000	Ecatepec de Morelos
10	Construcción y rehabilitación de puentes peatonales (Reubicación de puente peatonal en la calle Dr. Jorge Jiménez Cantú en el cruce de la carretera Los Reyes - Lechería Km. 27)	1.00	6,100	Chicoloapan
11	Construcción del puente peatonal en la carretera Toluca - Palmillas, a la altura de la salida de Calixtlahuaca.	1.00	5,500	Toluca
12	Construcción y rehabilitación de puentes peatonales (Puente Independencia), en el municipio de Villa Nicolas Romero	1.00	5,800	Nicolas Romero

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Obra o Acción		Longitud	Población Beneficiada	Municipio
13	Construcción y rehabilitación de puentes peatonales (Puente Melchor Ocampo en Av. Punto Centenario Himno Nacional Norte), en el municipio de Melchor Ocampo	1.00	6,500	Melchor Ocampo
14	Sustitución y construcción de puente peatonal sobre la carretera Tlanepantla- Villa del Carbón, frente a la Secundaria Daniel Delgadillo, municipio de Nicolás Romero.	1.00	6,000	Nicolás Romero
Subtotal	14	14.00	843,300	8
Modernización y construcción de carreteras y vialidades				
Obra o Acción		Longitud	Población Beneficiada	Municipio
1	Modernización de la Avenida del Carmen, en Avándaro, Valle de Bravo.	0.680	8,500	Valle de Bravo
2	Camino Espíritu Santo - Chiluca	1.410	8,500	Jilotzingo
3	Ampliación y rehabilitación de la Av. Asunción en Metepec.	3.600	12,000	Atizapán de Zaragoza
4	Construcción con pavimento flexible de la Av. Vicente Guerrero	0.700	3,900	Metepec
5	Construcción de capa de rodadura con empedrado y construcción de paso peatonal del camino a los Álamos	2.800	5,000	Lerma
6	Construcción de la calle Fontana Bella, Municipio de Valle de Bravo	1.280	4,800	Valle de Bravo
7	Construcción con pavimento de calles pirules, San isidro y Av. Arboledas en Chimalhuacán.	2.00	8,200	Valle de Bravo
8	Construcción del camino preparatoria No. 44 a la cañada con pavimento asfáltico.	1.30	5,000	Chimalhuacán
9	Pavimentación de la calle La Cadena.	1.200	3,800	Temoaya
10	Construcción de Pavimento hidráulico y obra complementaria en camino Joquicingo a Guadalupe Victoria, Municipio Joquicingo.	0.76	6,700	San Mateo Atenco
11	Construcción de la calle Fontana Baja, en el municipio de Valle de Bravo.	0.82	6,000	Joquicingo
12	Construcción de pavimento hidráulico y obra complementaria en Camino al Potrero a Localidad San Mateo 2da. Sección 51260, Amanalco, México, 19.281014 - 100.01235 Final 19.284603 - 100.008031).	0.74	5,000	Valle de Bravo
13	Construcción de la calle Vega del Río (del Km. 0+000 al Km. 0+5000) en Valle de Bravo	0.500	2,900	Amanalco
14	Construcción de guarniciones y banquetas para varias calles de San Salvador Atenco y Tezoyuca	0.81	2,800	Valle de Bravo
15	Construcción del camino km. 60 (Toluca - Valle de Bravo) - Santa María Pipioltepec - La Candelaria - Rincón de Estradas (del km. 4+050 al km. 4+800) en el municipio de Valle de Bravo.	0.75	7,500	San Salvador Atenco
16	Construcción de guarniciones y banquetas, en los Municipios de Tezoyuca, San Salvador Atenco, Acolman y Axapusco.	0.78	3,000	Valle de Bravo
17	Pavimentación hidráulica, Av. Texcoco, Santa Cruz del Monte Teoloyucan (19.770981 - 99.223754 - 19.770325 - 99.220686).	0.80	8,000	Acolman
18	Pavimentación, guarniciones y banquetas en Calle Duraznos (19.647194 - 99.062133 - 19.649745 - 99.059002).	0.43	4,000	Teoloyucan
19	Construcción de pavimento hidráulico y obras complementarias en Camino San Pedro al Chilar Tenayac (19.051486 - 100.171061), Municipio, Temascaltepec, Estado de México.	0.13	3,900	Ecatepec de Morelos
20	Continuación de la pavimentación en callejón de los Hornos (cerrada de los Hornos)	0.190	3,500	Temascaltepec
21	Construcción de guarniciones y banquetas (19.594943 - 99.066753 - 19.553416 - 99.063939).	0.65	5,900	Naucalpan de Juárez
22	Guarniciones y banquetas en calles Michoacán, Sonora y Cda. Sinaloa (19.563061 - 99.022411 - 19.564453 - 99.021328).	0.20	6,500	Ecatepec de Morelos

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

	Obra o Acción	Longitud	Población Beneficiada	Municipio
23	Construcción de Pavimento hidráulico y obra complementaria en Av. Principal al Centro de la comunidad San Gregorio (Tramo Cad. 0.00 - Cad. +368.50). Localidad San Gregorio Mecapexco 50550 Morelos, México (Inicio 19.779808 - 99.642994 final 19.783058 - 99.640725).	0.48	5,600	Morelos
24	Pavimentación asfáltica, guarniciones y banquetas de calle Chapala (19.704717 - 99.076150 - 19.703640 - 99.077332).	0.17	6,000	Ecatepec de Morelos
25	Pavimentación, guarniciones y banquetas en Calle Ruiz Cortínez (19.604682 - 98.983336 - 19.605859 - 98.982340).	0.16	5,200	Ecatepec de Morelos
26	Construcción de pavimento hidráulico y obras complementarias en camino La Rinconada de La Labor de Zaragoza (18.876858 - 100.095608), Municipio Tejupilco, Estado de México.	0.26	4,100	Tejupilco
27	Construcción de pavimento hidráulico en la localidad de Cieneguilla 50900, Barrio la Unión, Almoloya de Juárez, México (Inicio 19.413464 - 99.850844 Final 19.41415 - 99.849094).	0.45	9,000	Almoloya de Juárez
28	Construcción de pavimento hidráulico y obras complementarias en Camino San Diego Cuentla a San Andrés Ocoatepec (18.953686 - 100.065414). Municipio Tejupilco.	0.16	4,000	Tejupilco
29	Guarniciones y banquetas en calle A y B (19.606175 - 99.007208 -19.607546 - 99.005795).	0.13	5,800	Ecatepec de Morelos
30	Construcción de pavimento hidráulico y obra complementaria en Calle La Rosa hacia la Virgen, Barrio la Vneta Yeche, Jocotitlán, México (Inicio 19.693161 - 99.694367 final 19.695094 - 99.694064).	0.56	9,500	Jocotitlán
31	Pavimentación hidráulica Colonia Benito Juárez, Tecámac (19.6794666 - 98.9853071).	0.12	4,200	Tecámac
Subtotal	31	25.01	178,800	20
Fuente. Diseño propio con datos y cálculos de la 'Relación de obras en proceso y terminadas en el periodo septiembre 2017-agosto 2018' proporcionada por la SECOM.				

Por otra parte, la cobertura a nivel regional y municipal de las obras concluidas registradas en el periodo 2018-2019, se muestra de forma desagregada en la siguiente tabla:

Tabla U. Cobertura del Pp por municipio en el periodo septiembre 2018-2019 (obras concluidas)					
Rehabilitación y reconstrucción de carreteras y vialidades					
	Obra o Acción	Longitud	Población Beneficiada	Región	Municipio
1	Reconstrucción del camino (Toluca - Metepec - Tenango) - Calimaya - Zaragoza, en el Municipio de Calimaya, en el tramo Km. 0+000 al Km. 2+150.	2.15	15,000	XIII. Tenancingo	Calimaya
2	Reconstrucción y rehabilitación del camino Km. 133.4 (Toluca - CD Altamirano) - Cerro del Campo - San Pedro Límón - Lím. Méx. / Gro. de Km. 14+000 al 17+000.	3.00	5,200	XII. Tejupilco	Amatepec
3	Reconstrucción del camino (Toluca - Morelia) - Yebucibí - San Marcos de la Loma, en el tramo Km. 0+000 al Km 2+400	2.40	1,300	XIX. Valle de Bravo	Villa Victoria
4	Reconstrucción del camino Libramiento Tecuac.	1.85	4,500	II Atlacomulco	Atlacomulco
5	Reconstrucción del camino (La Puerta- Sultepec) - Ent. Km. 5+000 (Tejupilco - Amatepec), en el tramo km. 14+000 al km. 20+000.	5.20	4,500	XII. Tejupilco	Tejupilco
6	Mantenimiento del Circuito Exterior Metropolitano.	4.00	9,000	XVII Toluca	Toluca
7	Estabilización de talud en el camino San Francisco- Tepexoxuca (Jajalpa-Joquicingo) del KM. 2+300 al 2+640	0.34	8,000	XIII. Tenancingo	Tenango del Valle

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Obra o Acción		Longitud	Población Beneficiada	Región	Municipio
8	Reparación de deslaves ubicados en los Km. 1+000 3+000 y 5+000 del camino Km.49.9 (Zinacantepec-Sultepec)-Rastrojo Largo-Huayatenco.	0.40	6,900	XIX. Valle de Bravo	Texcaltitlán
9	Estabilización de taludes en el Bulevar Manuel Ávila Camacho, derrumbe a la altura del Km. 24+500 y 27+000	2.50	9,000	XVI. Tlalnepantla	Tlalnepantla de Baz
10	Rehabilitación del camino: Vía libre Toluca - Atlacomulco, en el tramo Km. 5+950 al Km. 7+750.	1.80	6,000	VI. Ixtlahuaca	Almoloya de Juárez
11	Rehabilitación de Av. 5 de Mayo, Toluca de Lerdo.	2.00	9,000	XVII Toluca	Toluca
12	Rehabilitación del camino Morelos, en el Municipio de Ixtapaluca, del tramo Km. 4+290 al Km. 7+890.	3.60	2,500	I. Amecameca III. Chimalhuacán	Ixtapaluca, Coatepec, San Francisco Acuatla, Los Hornos
13	Rehabilitación del camino: Real de los Olivos ambos cuerpos, en el tramo Km. 0+000 al Km. 0+667.	0.67	4,300	III. Chimalhuacán	Chicoloapan
14	Rehabilitación del camino (México - Zacatepec) - Tepetlaoxtoc, en los tramos del Km. 2+000 al Km. 2+930 y del Km. 3+340 al Km. 6+310.	3.90	4,000	XI. Otumba	Tepetlaoxtoc
15	Rehabilitación del Cuerpo Lateral Sur del Paseo Tollocan, en el tramo Km. 5+500 al 7+750.	2.25	200,000	XVII Toluca	Toluca
16	Rehabilitación del camino Estancia Vieja (San José La Estancia) - Mina de Agua, en San Simón de Guerrero, en el tramo Km. 0+000 al Km. 2+800.	2.80	4,200	XIX. Valle de Bravo	San Simón de Guerrero
17	Rehabilitación en el camino: (Toluca - Valle de Bravo) - Turcio, en el tramo Km. 0+000 al Km. 1+800.	1.80	3,500	XIX. Valle de Bravo	Amanalco
18	Rehabilitación y reconstrucción del camino: (A Ixtapan del Oro) - Chirimoyo - San Juan Xoconusco - El Capulín - Valle Redondo - Lim. Méx. Mich., en el tramo Km. 0+000 al 2+000 y del Km. 5+000 al Km. 6+600.	2.53	10,000	XIX. Valle de Bravo	Donato Guerra
19	Rehabilitación de la Av. Monterrey en Chicoloapan, del Km. 0+000 al Km. 0+440	0.44	6,000	III. Chimalhuacán	Chicoloapan
20	Rehabilitación de la Av. Comonfort, Metepec, en el tramo Km. 1+000 al Km. 1+910.	0.91	10,000	VIII. Metepec	Metepec
21	Rehabilitación del camino: Ruta del Bosque hacia Avándaro, en el tramo Km. 0+000 al Km. 2+000.	2.00	1,800	XIX Valle de Bravo	Valle de Bravo
22	Rehabilitación del camino: A Avándaro, en el tramo Km. 0+000 al Km. 2+700.	2.70	2,900	XIX Valle de Bravo	Valle de Bravo
23	Rehabilitación del camino: Toluca - Temascaltepec - Valle de Bravo, en el tramo del Km. 7+900 al 10+100.	2.20	8,000	XIX. Valle de Bravo	Regional
24	Rehabilitación de los caminos (Toluca - Morelia) - San Francisco Tlalcilcalpan - Valle de Bravo, en el tramo Km. 66+800 al Km. 67+600 y el camino Toluca - Valle, en el tramo Km. 1+000 al Km. 1+500.	1.30	4,100	XIX Valle de Bravo	Valle de Bravo
25	Reparación de deslave en el camino Km. 103.5 (Toluca Cd. Altamirano) - El Estanco- El Corupo, en el Km. 34+090 y 35+100.	1.01	3,000	XII. Tejupilco	Tejupilco
26	Rehabilitación del camino: (Tianguistenco - Chalma) - Cuernavaca, en el tramo Km. 12+900 al Km. 15+400.	2.50	4,850	XIII. Tenancingo	Ocuilan
27	Rehabilitación del ramal Villa Victoria y calle Lázaro Cárdenas (Cuerpo oriente) en el tramo Km. 0+000 al Km 2+300.	2.30	6,500	XIX Valle de Bravo	Villa Victoria
28	Ampliación y reparación de alcantarilla en el km. 7+590, en el camino Ozumba-Mamalhuazuca-Tlalamac del km. 3+900 al km 6+400	0.06	4,500	I-Amecameca	Atlautla
29	Rehabilitación de la calle Torre Izcalli, en el tramo km. 0+000 al km. 0+400.	0.63	4,800	IV. Cuautitlán Izcalli	Cuautitlán Izcalli
30	Rehabilitación del camino: San Pedro Tenayac - Valle de Bravo - Cerro Gordo ent. (Avandaro - Pinal del Marquezado), Valle de Bravo, en el tramo km 0+000 al km 5+000.	5.00	7,000	XIX Valle de Bravo	Valle de Bravo
31	Rehabilitación de la calle Francisco Villa, Capultitlán, en el tramo Km. 0+000 al Km. 2+450.	0.72	5,000	XVII Toluca	Toluca
Obra o Acción		Longitud	Población Beneficiada	Región	Municipio

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

32	Reparación de deslaves en el camino: Amatepec - La Goleta, en los km. 0+600, 1+600 y 5+100	0.07	5,000	XIV Tejupilco	Amatepec
33	Rehabilitación de la carretera a Teoloyucan, en el tramo Km. 0+000 al Km. 1+900.	1.90	16,000	XVIII. Tultitlán	Cuautitlán Izcalli
34	Rehabilitación del camino: San Mateo Xhala (Av. 20 de Noviembre), Cuautitlán Izcalli	0.38	5,000	IV. Cuautitlán Izcalli	Cuautitlán Izcalli
35	Rehabilitación del camino: (Monumento - Valle de Bravo) - Donato Guerra, en el tamo Km. 0+000 al 4+000.	4.00	9,000	XIX. Valle de Bravo	Donato Guerra
36	Rehabilitación y reconstrucción del camino (A Ixtapan del Oro) - Donato Guerra , en el tramo Km. 0+000 al Km. 3+800.	3.80	4,500	XIX. Valle de Bravo	Villa de Allende
37	Construcción de muro de mampostería en el Km. 24+000 del camino: Los Ocotes - Santa Ana Zicatecoyac - E. Km. 10.2 (San Antonio del Rosario- Zacualpan)	2.80	3,000	XII. Tejupilco	Tlatlaya
38	Reparación de deslaves camino km.29.2 (México-Chalma)-límites Estado de México-Morelos (Cuernavaca), en los kilómetros 16+600, 20+900 y 21+330	0.16	4,000	XIII. Tenancingo	Ocuilan
39	Reparación de deslaves en el camino: Km. 146.0 (Toluca-CD.Altamirano-palmar Chico-Palmar Grande, en los km 21+500, 21+700, 21+900, 22+500, 22+800, 23+000, 24+200, por deslaves, en las localidades de Amatepec y El Aguacatito (Cuadrilla de Jaimes) en el municipio de Amatepec.	0.12	3,800	XIV-Tejupilco	Amatepec
40	Rehabilitación de la calle de rodaje de la Base Aérea Santa Lucía	8.20	10,000	XX. Zumpango	Zumpango
41	Estabilización de talud en el camino San Francisco-Tepexoxuca (Jajalpa-Joquicingo).	0.25	2,600	XIII. Tenancingo	Tenango del Valle
42	Acciones emergentes para el retiro de elementos que obstruyan la circulación y/o representen riesgos para los usuarios de la infraestructura vial primaria libre de peaje	1.00	9,000	Varias	Cobertura Estatal
43	Reconstrucción del camino Dolores Vaquerías, en el tramo Km. 0+560 al Km. 1+030, en el Municipio de Villa Victoria.	1.60	4,300	XIX. Valle de Bravo	Villa Victoria
44	Reconstrucción del camino: Amatepec - La Goleta - Sultepec, del tramo Km. 2+020 al Km. 4+500.	2.48	10,000	XIV Tejupilco	Amatepec
45	Reconstrucción del camino (Toluca - Temascaltepec) - Zinacantepec y de la Huerta (Cuerpo poniente), en el tramo Km. 0+000 al Km. 1+600.	2.10	8,000	XVII. Toluca	Zinacantepec
46	Reconstrucción del camino: (A Oxtotipac) - Belén, en el tramo Km. 3+800 al Km. 5+200.	1.40	7,000	XI. Otumba	Teotihuacán
47	Reconstrucción del camino: Zuluapan - Zacazonapan-Luvianos - Cuadrilla de López, en el tramo Km. 5+000 al Km. 7+800.	2.80	4,800	XIX. Valle de Bravo	Otzoloapan
48	Reconstrucción del camino (Toluca - Morelia) - Ixtapan del Oro, en el tramo Km. 22+500 al Km. 24+800.	2.30	8,000	XIX. Valle de Bravo	Donato Guerra
49	Reconstrucción del camino: La Puerta - Sultepec - San Miguel Totolmaloya, en el tramo Km. 73+000 al Km. 75+500.	2.50	12,000	XII. Tejupilco	Sultepec
50	Reconstrucción del camino (Ixtlahuaca - Jilotepec) - Buenos Aires, en el tramo Km. 0+000 al Km. 0+500.	0.50	9,000	VIII. Ixtlahuaca	Ixtlahuaca
51	Reconstrucción del camino San José del Río, en el tramo Km. 0+000 al Km. 1+500.	1.72	4,500	VIII-Ixtlahuaca	Ixtlahuaca
52	Reconstrucción del camino: (Tlalnepantla - San Gabriel) - Atlacomulco, en el tramo Km. 21+900 al Km. 23+600.	1.70	6,000	II. Atlacomulco	Morelos
53	Reconstrucción del camino Vía Libre Toluca - Atlacomulco, en el tramo Km. 51+480 al Km. 53+430	1.95	4,700	II. Atlacomulco	Atlacomulco
54	Reconstrucción del camino: Los Ocotes - Santa Ana Zicatecoyán - en el Km. 10.2 (San Antonio del Rosario - Zacualpan), en el tramo Km. 12+000 al Km. 14+800.	2.25	4,500	XII. Tejupilco	Tlatlaya
55	Reconstrucción del camino: Palo Amarillo - Llano Grande.	3.20	6,000	XIX. Valle de Bravo	Texcaltitlán
56	Reconstrucción del camino: (Toluca - Cd. Altamirano) - Tequesquipan, en el tramo Km. 1+800 al Km. 4+650.	2.85	4,000	XIX. Valle de Bravo	Temascaltepec
Obra o Acción		Longitud	Población Beneficiada	Región	Municipio
57	Reconstrucción del camino: San Simón de Guerrero - San Andrés de los Gama, en el tramo Km. 0+800 al Km. 3+200.	1.40	5,000	XIX. Valle de Bravo	San Simon de Guerrero

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

58	Reconstrucción del camino Cuanalán, en el Municipio de Acolman, en el tramo Km. 0+000 al Km. 0+400.	0.38	5,000	XI. Otumba	Acolman
59	Reconstrucción del camino: Tenancingo - Tecamatlán - San Simón el Alto, en el tramo Km. 37+500 al Km. 40+000.	2.50	3,500	XIII. Tenancingo	Tenancingo
60	Reconstrucción del camino: Tenería - San Nicolás, en el tramo Km. 2+500 al Km. 4+300 y del Km. 5+800 al Km. 6+500.	2.50	4,000	XII. Tejupilco	Tejupilco
61	Reconstrucción de la carretera Panamericana kilómetro 1, en el tramo km. 0+000 al km. 0+400.	1.02	10,000	II Atlacomulco	Atlacomulco
62	Reconstrucción del camino San Agustín - Héroes de Carranza, en el tramo km. 3+600 al Km. 4+900.	1.30	5,800	II. Atlacomulco	Soyaniquilpan
63	Reconstrucción del camino Temascaltepec - Las Juntas, en el tramo Km. 21+500 al Km. 24+330.	2.83	6,000	XIX. Valle de Bravo	Temascaltepec
64	Reconstrucción del camino: El Fresno - Temascaltepec, tramo Km. 15+100 al Km. 17+780.	2.68	9,000	XIX. Valle de Bravo	Temascaltepec
65	Reconstrucción del camino: (El Fresno - Temascaltepec) - San Pedro Tenayac - Zacazonapan, en el tramo Km. 0+000 al Km. 2+830.	2.68	9,500	XIX. Valle de Bravo	Temascaltepec
66	Reconstrucción del camino: San Alejo - Puente de los Sabinos, en el tramo km. 0+000 al Km 2+700.	2.70	2,600	XII. Tejupilco	Ixtapan de la Sal
67	Reconstrucción del camino: Tenancingo - Zumpahuacán - San Gaspar - San Andrés Nicolás Bravo en el tramo 5+540 al km 8+240.	2.70	2,300	XIII. Tenancingo	Zumpahuacán
68	Reconstrucción del camino (A San Marcos) - Mina Vieja, en el tramo Km. 0+000 al Km. 2+550, en el Municipio de Almoloya de Juárez.	2.55	5,000	VI. Ixtlahuaca	Almoloya de Juárez
69	Reconstrucción del camino hacia San Diego del Cerrito, en el tramo Km. 14+100 al Km. 13+500 en el Municipio de Villa Victoria.	0.60	1,200	XIX. Valle de Bravo	Villa Victoria
70	Rehabilitación de la Av. de las Partidas - Av. Toluca, en el tramo Km. 0+000 al Km. 2+300.	2.30	6,900	XVII. Toluca	Toluca
71	Rehabilitación y reconstrucción con carpeta asfáltica, de 6 tramos con 3.15 kilómetros totales, del camino que parte del Km 13.5 de la carretera El Fresno - Temascaltepec, a San Pedro Tenayac- Zacazonapan.	3.15	36,900		Temascaltepec
72	Rehabilitación de las calles San Esteban y Canal del Tornillo, Naucalpan de Juárez, a partir del tramo Km. 28+150 al Km. 29+000 ambos cuerpos.	0.85	6,000	XI Naucalpan	Naucalpan
73	Rehabilitación del camino: (Tlalnepantla - San Gabriel) - Atlacomulco, en el tramo Km. 8+000 al Km. 10+300.	2.30	10,000	II. Atlacomulco	Villa del Carbón
74	Rehabilitación del camino: Primero de Mayo (Libramiento Nicolás Romero), en el tramo Km. 0+000 al Km. 2+400.	2.40	10,500	IV. Cuautitlán Izcalli	Nicolás Romero
75	Rehabilitación de la Av. Pájaros, Nicolás Romero, en el tramo Km. 0+000 al Km. 1+900.	1.90	10,000	IV. Cuautitlán Izcalli	Nicolás Romero
76	Rehabilitación del camino (México - Zacatepec) - San Jerónimo Amanalco, en el tramo Km. 2+910 al Km. 4+660	1.75	3,500	XV Texcoco	Texcoco
77	Rehabilitación de Avenida del Peñón, en el Municipio de Chimalhuacán, en el tramo Km. 0+000 al Km. 2+500.	2.50	8,000	III. Chimalhuacán	Chimalhuacán
78	Construcción de muro de mampostería en los Km. 1+400 y Km. 1+500 del camino libramiento de Amatepec.	0.048	3,800	XII. Tejupilco	Amatepec
79	Rehabilitación del Camino Valle de Bravo-Santo Tomás de los Platanos-Zuluapan-Límite con el estado de Michoacán, en el tramo km.18+800 al km.22+550, municipio de Valle de Bravo.	3.700	9,000	XIX Valle de Bravo	Valle de Bravo
80	Reconstrucción del Camino El Salitre-Nanchilitlán en el tramo km.32+030 al km.34+600, municipio de Luvianos.	2.700	1,900	XII. Tejupilco	Luvianos
81	Rehabilitación del Camino Tejupilco-Amatepec-Tlatlaya en el tramo km 13+100 al km 16+500, municipio de Tejupilco.	3.400	6,800	XII. Tejupilco	Tejupilco
Obra o Acción		Longitud	Población Beneficiada	Región	Municipio

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

82	Reconstrucción del Camino San Antonio del Rosario-Zacualpan en el tramo km.0+300 al km.3+200, municipio de Tlatlaya.	2.000	2,800	XII. Tejupilco	Tlatlaya
83	Rehabilitación de la Calle Barranca del Muerto	0.24	74,863	III Chimalhuacán	La Paz
84	Rehabilitación de la Calle Pensador Mexicano	0.95	22,500	VIII Metepec	San Mateo Atenco
85	Rehabilitación de la Calle Niño Perdido, en el municipio de San Mateo Atenco (obra nueva). San Mateo Atenco, Estado de México.	0.84	22,500	VIII Metepec	San Mateo Atenco
Sub total	85	173.85	844,913.00	----	45
Construcción y rehabilitación de distribuidores, puentes vehiculares y puentes peatonales					
	Obra o Acción	Longitud	Población Beneficiada	Región	Municipio
1	Construcción de puente peatonal en la Vía Morelos, esq. Río Bravo.	1.00	6,100	V. Ecatepec	Ecatepec de Morelos
2	Rehabilitación del deslave y construcción del puente peatonal colonia Castillo, municipio de Naucalpan de Juárez.	1.00	6,500	IX. Naucalpan	Naucalpan de Juárez
3	Paso superior vehicular, localizado en la Av. Carlos Hank González y Boulevard Bosque de los Continentes, entre la Colonias Vergel de Guadalupe y Bosques de Aragón (Reparación de trabe, reparación de juntas de calzada, reparación de la estructura)	1.00	210,000	----	Nezahualcóyotl
4	Puente vehicular, entronque Periférico, Calle 7 y Av. Pantitlán (Reparación de Juntas de Calzada, reposición de concreto hidráulico y limpieza)	1.00	180,000	----	Nezahualcóyotl
5	Puente superior vehicular localizado en Bordo de Xochiaca y Periférico (Reparación de juntas de Calzada, repavimentación de vialidad lateral, reparación de superficie vehicular del puente y reparación de hundimientos diferenciales bajo puente)	1.00	220,000	----	Nezahualcóyotl
6	Construcción de puente peatonal sobre Boulevard Manuel Ávila Camacho, a la altura del Km. 22+760.	1.00	5,900	XI Naucalpan	Naucalpan de Juárez
7	Construcción de puente peatonal en Atizapán de Zaragoza.	1.00	5,900	XVI. Tlalnepantla	Tlalnepantla de Baz
8	Reconstrucción del Puente Vehicular Santa Mónica en el cruce con el Boulevard Manuel Ávila Camacho.	1.00	240,000	XVI. Tlalnepantla	Tlalnepantla de Baz
9	Sustitución de puente peatonal en el Boulevard Manuel Ávila Camacho en el km 12+400.	1.00	5,800	IX. Naucalpan	Naucalpan de Juárez
10	Construcción de puente peatonal en Av. Nacional y Bulevar Ojo de Agua.	1.00	8,200	V. Ecatepec	Tecámac
Subtotal	10	10.00	888,400	----	5
Modernización y construcción de carreteras y vialidades					
	Obra o Acción	Longitud	Población Beneficiada	Región	Municipio
1	Pavimentación 5 de Noviembre Col. La Bomba.	0.17	2,800	I Amecameca	Chalco
2	Modernización de gasas de acceso y salida, rehabilitación de puentes peatonales, barrera central, señalización, dispositivos de amortiguamiento y alumbrado público del boulevard Manuel Ávila Camacho.	32.00	3,000,000	XVI. Tlalnepantla IX. Naucalpan IV. Cuautitlán Izcalli	Tlalnepantla de Baz, Naucalpan de Juárez y Cuautitlán Izcalli
3	Construcción del Boulevard Sor Juana 2da etapa	1.400	300,000	VIII. Metepec	San Mateo Atenco
4	Ampliación y rehabilitación de la Av. Adolfo López Mateos en Metepec.	1.300	10,000	VIII. Metepec	Metepec
5	Tercera etapa del Boulevard Sor Juana Inés de la Cruz	0.700	300,000	VIII. Metepec	San Mateo Atenco
6	Adecuaciones geométricas de entronques en el camino Km. 4.9 (Toluca - Morelia)- Almoloya de Juárez.	7.600	10,000	VI. Ixtlahuaca	Almoloya de Juárez
	Obra o Acción	Longitud	Población Beneficiada	Región	Municipio

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

7	Construcción de pavimento hidráulico para calles de San Pablito Chiconcuac.	0.70	1,200	XV Texcoco	Chiconcuac
8	Construcción de pavimento hidráulico para cerrada Pensamientos de la Nación, Leyes de Reforma, Texcoco	0.09	3,500	XV Texcoco	Texcoco
9	Construcción de pavimento hidráulico para cerrada de Guadalupe Victoria, San Miguel Coatlinchan, Texcoco.	0.07	3,500	XV Texcoco	Texcoco
10	Construcción del pavimento hidráulico de la calle López Portillo.	0.38	1,200	XV Texcoco	Texcoco
11	Pavimentación de la calle Alheli.	0.90	2,500	I Amecameca	Chalco
12	Pavimentación de la calle Víctor Puebla.	0.13	1,600	I Amecameca	Chalco
13	Pavimentación de la calle Girasol.	0.62	1,450	I Amecameca	Chalco
14	Pavimentación de la calle San Martín.	0.08	1,500	I Amecameca	Chalco
15	Encementado de la calle Oriente 33 UDG	0.17	2,100	I Amecameca	Chalco
16	Encementado de la calle Oriente 32 UDG	0.31	3,000	I Amecameca	Chalco
17	Pavimentación Prolongación Silvestre López.	0.12	2,850	I Amecameca	Amecameca
18	Pavimentación de la calle Libertad.	0.54	2,100	I Amecameca	Chalco
19	Pavimentación de la calle Av. Unión sin calle.	0.43	1,400	I Amecameca	Chalco
20	Pavimentación Purépechas Col. Culturas.	0.13	1,300	I Amecameca	Chalco
21	Pavimentación Mazatecas Col. Culturas	0.95	1,400	I Amecameca	Chalco
22	Construcción del camino Jiquipilco El Viejo - La Cañada - La Joya Temoaya, Estado de México, en el tramo Km. 0+000 al Km. 0+775.	0.78	4,100	VI. Ixtlahuaca	Temoaya
23	Construcción del camino en la Cañada, Temoaya Estado de México.	0.60	3,000	VI. Ixtlahuaca	Temoaya
24	Construcción del camino 24 de Febrero, San Lorenzo Oyamel, Temoaya, en el tramo Km. 0+000 al Km. 1+500.	1.50	2,900	VI. Ixtlahuaca	Temoaya
25	Pavimentación del tramo que comprende las calles Bordo de Capulín y 15 de Marzo, San Lorenzo Oyamel, Temoaya.	0.60	1,200	VI. Ixtlahuaca	Temoaya
26	Construcción del camino en la localidad Los Matorrales, del km. 0+000 al km. 0+620.	0.62	1,100	XIX. Valle de Bravo	Villa Victoria
27	Construcción del camino Santiago del Monte - Presa Sansón, en el tramo Km. 0+000 al Km. 2+690.	2.69	1,900	XIX. Valle de Bravo	Villa Victoria
28	Construcción del pavimento asfáltico para calles de la Col. Fray Servando y Leyes de Reforma.	0.65	3,200	XV Texcoco	Texcoco
29	Construcción del pavimento asfáltico del Boulevard Tecmatlán, en la colonia Elsa Córdova Morán.	0.78	5,000	XV Texcoco	Texcoco
30	Construcción del pavimento asfáltico para calles de la Col. Leyes de Reforma.	0.51	5,500	XV Texcoco	Texcoco
31	Colocación del pavimento hidráulico para calles de la comunidad de Lomas de San Esteban.	0.48	4,900	XV Texcoco	Texcoco
32	Construcción de guarniciones y banquetas para la Col. Humberto Vidal.	0.21	4,600	XV Texcoco	Texcoco
33	Construcción del pavimento hidráulico para la calle Cedros.	0.38	5,900	XV Texcoco	Texcoco
34	Camino: (Toluca - Cd. Altamirano) - Palmar Chico - Palmar Grande, (Reconstrucción en los tramos km. 16+700 al km. 19+500) y (Rehabilitación del km. 19+500, km. 20+700 al km. 22+200 y del km. 22+700 al km. 24+000)	4.80	6,000	XII. Tejupilco	Amatepec
35	Construcción del camino Venta de Morales hacia el Agostadero, en el tramo Km. 6+000 al Km. 8+000.	2.00	7,500	XIX. Valle de Bravo	Texcaltitlán
36	Pavimentación del camino Rastrojo Largo - Hueyatenco (Rastrojo Largo - Noxtepéc), tramo del Km. 6+500 al Km. 7+500.	1.00	6,000	XIX. Valle de Bravo	Texcaltitlán
37	Construcción del pavimento hidráulico para calles de Tulantongo.	0.20	3,800	XV Texcoco	Texcoco
38	Pavimentación del camino Sultepequito - Rincón de Cristo, tramo del Km. 6+000 al 11+000.	3.60	4,600	XII. Tejupilco	Sultepec
39	Pavimentar con concreto hidráulico, en una primera etapa el camino Jalpan - San Lucas del Maíz, del Km. 0+000 al 3+000.	2.67	4,800	XII. Tejupilco	Tejupilco
40	Construcción de la calle Vega del Valle y Vega del Campo.	0.61	3,800	XIX. Valle de Bravo	Valle de Bravo
41	Pavimentación de calles de concreto hidráulico en el municipio de Temoaya	1.20	3,700	VI. Ixtlahuaca	Temoaya
Obra o Acción		Longitud	Población Beneficiada	Región	Municipio

42	Construcción camino Vereda del Km. 0+000 al Km. 0+915.	0.915	3,200	VI. Ixtlahuaca	Almoloya de Juárez
43	Construcción de la Vialidad denominada Glorieta del Gato-Avenida Palma Criolla, municipio de Huixquilucan. Incluye obras complementarias y gerencia)	0.72	50,000	IX Naucalpan	Huixquilucan
44	Pavimentación de la Calle Código Agrario, en el municipio de Chalco (obra nueva) Chalco de Díaz Covarrubias, Estado de México.	0.23	64,600	I Amecameca	Chalco
45	Pavimentación de la Calle 16 de Septiembre	0.26	22,500	VIII Metepec	San Mateo Atenco
Subtotal	45	76.79	3,877,200.00	----	18
Fuente. Diseño propio con datos y cálculos de la 'Relación de obras terminadas y en proceso de carreteras y vialidades libres de peaje en el periodo '2018-2019' proporcionada por la SECOM.					

Respecto al tema de cobertura, es relevante mencionar que los datos antes presentados, son congruentes con el nivel de cumplimiento de las metas de los indicadores estratégicos y de gestión asociados a cada rubro, situación que constata el adecuado desempeño del programa evaluado.

3.3 Análisis de la cobertura

En el análisis de la cobertura del Pp evaluado, se debe considerar en primera instancia que el porcentaje de la infraestructura carretera y de vialidades de jurisdicción estatal que es responsabilidad de las Instancias Ejecutoras es el 28% del total de la red carretera y el 50% de vialidad de peaje; mientras que dentro de los beneficiarios deben considerarse aquellos habitantes aledaños a las vías de comunicación; los usuarios itinerantes; así como usuarios permanentes por conexión vial.

Aunado a lo antes expuesto, es importante tomar en cuenta que se beneficia a la población de dos formas:

- A través de obras realizadas para construcción, modernización y rehabilitación de vías de comunicación.
- Mediante el acceso a la infraestructura para la movilidad que tienen los habitantes del estado y los que por este pasan, infraestructura que cabe mencionar, está en constante mantenimiento.

Bajo este contexto, en el caso de las acciones que lleva a cabo el SAASCAEM, no es posible sumar la población beneficiada, ya que en esta debe considerarse usuarios de la entidad y otros.

En virtud de lo expuesto, se determinó que debido a las características de las acciones que se entregan a través del Pp evaluado, la población atendida va de 10 a 17 millones personas, y considerando los datos

citados, se concluyó que el Pp evaluado, en apego a su Propósito, cumple con el objetivo para el que fue creado.

Tabla V. Evolución de la cobertura en el periodo 2016-2018					
Tipo de población	Definición		Cuantificación		
			2016	2017	2018
Población Beneficiaria con acciones de conservación y mantenimiento de la red carretera	Población beneficiada con la ejecución de obras de construcción, rehabilitación y modernización de carreteras y vialidades de jurisdicción estatal		100%	100%	100%
			respecto de la población planeada	respecto de la población planeada	respecto de la población planeada
Fuente: Reportes de Informe de Gobierno de obras de JCEM y DGV.					

Por otra parte, de acuerdo con los datos cuantitativos identificados de forma general y particular (por región y municipio), se observó una cobertura poblacional del 100% respecto de lo planeado, un resultado positivo y de gran importancia tomando en cuenta que el Estado de México es una de las entidades mejor conectadas del país y por ello, de alta transitabilidad.

Referente a la cobertura del programa evaluado y la evolución del presupuesto, en 2016 se observó que el presupuesto modificado incrementó en 45.66% respecto del monto aprobado en dicho año; mientras que su eficacia presupuestal fue de 95.07%.

En el ejercicio fiscal 2017, se registró un decremento en el presupuesto modificado respecto del aprobado que ascendió a 4.69%; no obstante, la eficacia presupuestal fue de 96.68%.

Por último, en 2018 nuevamente el monto modificado disminuyó en 4.41% respecto al total aprobado; sin embargo, en dicho año se registró la mayor eficacia presupuestal, cuyo porcentaje fue igual al 97.97%.

Tabla W. Evolución del presupuesto del Pp y su relación con la cobertura registrada en el periodo 2016-2018					
Ejercicio fiscal	Aprobado	Modificado	Devengado	Eficacia presupuestal	Porcentaje de cobertura
2016	\$ 3,920,322.9	\$ 5,749,378.6	\$ 5,465,751.4	95.07%	100% respecto a lo planeado
Ejercicio fiscal	Aprobado	Modificado	Devengado	Eficacia presupuestal	Porcentaje de cobertura
2017	\$ 4,701,074.9	\$ 4,480,513.3	\$ 4,332,084.6	96.68%	100% respecto a lo planeado

Ejercicio fiscal	Aprobado	Modificado	Devengado	Eficacia presupuestal	Porcentaje de cobertura
2018	\$ 4,475,752.9	\$ 4,278,444.2	\$ 4,191,605.8	97.97%	100% respecto a lo planeado
Fuente: elaboración propia con datos de la Cuenta Pública Estatal 2016, 2017 y 2018.					

En cuanto a las obras y/o acciones concluidas en los periodos 'septiembre 2017-agosto 2018' y '2018-2019', se constató que todas alcanzaron el 100% de avance financiero. Asimismo, tal como se mencionó anteriormente, en el último periodo en comento se registraron obras que por su magnitud se encuentran en proceso, aunque con avances físicos y financieros significativos, así como congruentes entre sí, cuya planeación de origen fue interanual.

Sin duda, las acciones en materia de rehabilitación, conservación y mantenimiento de la red carretera, cuyos requerimientos son constantes e incluso permanentes, es uno de los mayores retos que enfrentan las Instancias Ejecutoras, en especial la JCEM, ya que la longitud total que debe ser atendida asciende a 4,326.67 km, de los cuales, según la 'calificación de caminos al 31 de diciembre de 2018', el 25% de los caminos fue considerado en buenas condiciones físicas; el 55% en estatus regular; y el porcentaje restante, en malas condiciones. Al respecto, cabe señalar que en el último rubro es indispensable contar con la colaboración de diferentes niveles de gobierno, situación que en casos particulares, dificulta el logro de las metas establecidas.

En conclusión, se considera de suma importancia contar con información clara y fidedigna sobre la cobertura y el presupuesto del programa, ya que ambos conceptos están íntimamente relacionados, toda vez que una variación drástica del primero, incidirá en el resultado del segundo.

En conclusión, se sugiere que, en ejercicios posteriores, las Instancias Ejecutoras documenten mediante un formato institucional la relación entre la cobertura y el presupuesto del programa evaluado, a fin de denotar los resultados y logros obtenidos anualmente; conocer las externalidades y/o factores (fuera del control de la SECOM, la JCEM y el SAASCAEM) que en algunos casos comprometen el cumplimiento de las metas establecidas; así como estar en posibilidades de realizar estudios, análisis y valoraciones detalladas e incluso de impacto del programa, cuyos resultados sirvan para la toma de decisiones.

Sección 4. Seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM)

4.1 Aspectos comprometidos

En virtud de la información disponible, se constató que el Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' cuenta con antecedentes de evaluación, ya que para el ejercicio fiscal 2017 la JCEM aplicó un análisis interno de tipo 'Diseño programático', el cual cabe señalar, no fue incluido en el PAE correspondiente, es decir que además debe ser considerada como una evaluación 'complementaria'.

Para la evaluación antes referida, se aplicó un modelo de TdR de 'Diseño Programático en materia distinta al Desarrollo Social', los cuales se apegaron a su naturaleza; asimismo, la información generada permitió: conocer la estructura analítica del Pp; las fortalezas y debilidades de la lógica causal que lo originó; valorar la configuración de su MIR; así como analizar su alineación e importancia estratégica dentro de la planeación estatal.

Los resultados de dicha evaluación, a pesar de no ser externa, fueron publicados en el sitio de Internet oficial de la JCEM y puede ser consultada en http://jcem.edomex.gob.mx/sites/jcem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/CONVOCATORIAS%20Y%20CONVENIOS/Ev_D_2017_JCEM_web.pdf

Derivado de la evaluación antes mencionada, se identificaron 3 hallazgos con sus respectivas propuestas de mejora, los cuales se enlistan a continuación:

No.	Hallazgo	Tipo	Propuesta de mejora
1	Derivado de la evaluación de Diseño Programático al Programa presupuestario "Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre", se identificó que la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) cumple de manera parcial con los requerimientos establecidos en la Metodología del Marco Lógico (MML).	Específico	Reestructurar la Matriz de Indicadores para Resultados del proyecto, en apego a la Metodología del Marco Lógico (MML), misma que deberá ser incorporada en el Sistema de Planeación y Presupuesto en la integración del Anteproyecto de Presupuesto de Egresos del GEM para el ejercicio 2020.
2	Además, se identificó que no existe una metodología para la definición y cuantificación de la población objetivo o área de enfoque, debido a lo cual se tienen variaciones en las unidades de medida kilómetros y personas, lo cual no permite conocer con certeza a los beneficiarios de los bienes y servicios que son prestados por el Pp.	Específico	Establecer una metodología en la cual se defina y cuantifique cada una de las poblaciones: potencial, objetivo y atendida; lo que permitirá contar con los elementos para registrar los valores de cada una de ellas en el Anteproyecto de Presupuesto para el ejercicio 2020.

3	Se Identificó la carencia de mecanismos para la rendición de cuentas y la transparencia sobre las acciones y logros del Pp, que permitan a la población acceder a dicha información, por lo que se recomienda hacer uso de las herramientas como IPOMEX y la página oficial del organismo, para hacer pública la información correspondiente	Institucional	Actualizar y Alimentar la página del IPOMEX, así como la página oficial del organismo, con la información correspondiente a la ejecución e impactos del Pp, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios
---	--	---------------	--

Por otra parte, en apego a la normativa aplicable en materia de control interno y fiscalización, el Pp en comento es sujeto anualmente evaluaciones del desempeño por parte del OSFEM, mediante las cuales son revisados los procesos de planeación, programación, presupuestación, seguimiento y evaluación de dicho programa gubernamental.

Tal como se mencionó en el subapartado 2.4.2, para el ejercicio 2018 el OSFEM aplicó una evaluación en materia de desempeño al programa 03050103, mediante la cual se determinaron 13 hallazgos con sus respectivas recomendaciones, los cuales cabe mencionar, fueron dirigidos de forma particular a cada Instancia Ejecutora de dicho Pp, en este caso a la SECOM, la JCEM y la SAASCAEM.

Los ASM identificados, en general están relacionados con la sintaxis de los objetivos de Fin y Propósito de la MIR del Pp evaluado; así como en la calidad de los indicadores estratégicos y de gestión que fueron establecidos para medir su desempeño en 2018. Dichos hallazgos y recomendaciones no fueron formalizados a través de un 'Convenio' específico; no obstante, su seguimiento e implementación son obligatorios y son vigilados por el Órgano de Control Interno del ente fiscalizado, así como por la UIPPE correspondiente.

Tanto los hallazgos como las recomendaciones generadas a partir de la evaluación del OSFEM, se encuentran dentro del informe de resultados, documento disponible para consulta en el siguiente link: https://www.osfem.gob.mx/03_Transparencia/doc/CtasPub/Cta_2018/Estatal/Libro15.pdf

El total de ASM antes referidos, se presentan a continuación:

No	Hallazgo	Tipo	Recomendación	Instancia responsable
1	El resumen narrativo establecido a nivel fin, no cumple con la sintaxis recomendada en la metodología, y el indicador establecido para su medición presenta inconsistencia en su dimensión y tipo, además, de incumplir con la característica CREMAA de ser claro. El resumen narrativo del indicador 12 de nivel Actividad, no cumplen con los elementos sintácticos recomendados en la metodología.	Específico	Adecuar la sintaxis del resumen narrativo, atendiendo las recomendaciones metodológicas estipuladas en los "Lineamientos y reglas para la implementación del Presupuesto basado en Resultados", la "Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados del CONEVAL" y el Manual para la Formulación del Anteproyecto de Presupuesto, para el ejercicio fiscal correspondiente; así mismo,	Secretaría de Comunicaciones

No	Hallazgo	Tipo	Recomendación	Instancia responsable
			verificar que el indicador que se utiliza para su medición, guarde relación con el mismo, exista total congruencia entre los elementos que lo integran y cumplan con las características mínimas de un indicador de desempeño, a efecto de evaluar y monitorear el desempeño del nivel.	
2	El indicador 13, no mantiene relación con el resumen narrativo establecido. La dimensión de los indicadores 12, 13 y 19, no es apropiada dada la naturaleza de los indicadores. La interpretación del indicador 12, no describe lo que pretende medir el indicador.	Específico	Asegurar la consistencia entre el resumen narrativo del nivel que corresponda y los indicadores que se utilizan para su medición, verificando que exista total congruencia entre los elementos que lo integran y cumplan con las características mínimas de un indicador de desempeño; todo ello atendiendo a las recomendaciones metodológicas establecidas en los "Lineamientos y reglas para la implementación del Presupuesto basado en Resultados", la "Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados" y el "Manual para el diseño y la construcción de indicadores" del CONEVAL; a fin de que los resultados de la ejecución del programa presupuestario se puedan evaluar y monitorear.	Secretaría de Comunicaciones
3	El indicador 10 no es evaluable, debido a que no se proporcionó información del mismo en la Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2018, ni la Ficha Técnica de Diseño y Seguimiento de Indicadores 2018, no obstante, el indicador se incluye en el Reporte General de la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Presupuestario 2018.	Específico	Asegurar que los indicadores reportados en la MIR, cuenten con su correspondiente Ficha Técnica de Diseño y Seguimiento de Indicadores.	Secretaría de Comunicaciones
4	El resumen narrativo del nivel Propósito, no incluye la población objetivo, es decir la población que el programa tiene planeado atender y el indicador establecido para su medición, presenta inconsistencias en su tipo y dimensión, además, de incumplir con la característica CREMAA de ser monitorable.	Específico	Adecuar la sintaxis del resumen narrativo, atendiendo las recomendaciones metodológicas estipuladas en los "Lineamientos y reglas para la implementación del Presupuesto basado en Resultados", la "Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados del CONEVAL" y el Manual para la Formulación del Anteproyecto de Presupuesto, para el ejercicio fiscal correspondiente; así mismo,	Junta de Caminos del Estado de México

No	Hallazgo	Tipo	Recomendación	Instancia responsable
			verificar que el indicador que se utiliza para su medición, guarde relación con el mismo, exista total congruencia entre los elementos que lo integran y cumplan con las características mínimas de un indicador de desempeño, a efecto de evaluar y monitorear el desempeño del nivel.	
5	La denominación del indicador 3 y 8, no son congruentes con la fórmula de cálculo e interpretación establecidas. Del mismo modo, la fórmula del indicador 4 de nivel componente, no es clara, al presentar el factor *100 en el denominador. Además, la dimensión de los indicadores 4, 6, 7 de nivel componente, y 11 de nivel actividad, no es apropiada dada la naturaleza de los indicadores.	Específico	Adecuar el indicador a efecto de que su resultado represente lo que se pretende medir, asegurando que exista total congruencia entre los elementos que lo integran y cumpla con las características mínimas de un indicador de desempeño; todo ello atendiendo a las recomendaciones metodológicas establecidas en los "Lineamientos y reglas para la implementación del Presupuesto basado en Resultados", la "Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados" y el "Manual para el diseño y la construcción de indicadores" del CONEVAL; a fin de que los resultados de la ejecución del programa presupuestario se puedan evaluar y monitorear.	Junta de Caminos del Estado de México
6	Los indicadores 3, 4, 5, 6, 7 no son monitoreables, puesto que los medios de verificación no son los suficientes, ni específicos para constatar la información requerida.	Específico	Replantear los medios de verificación de los indicadores a través del fortalecimiento de la información descrita en la "Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados" y el "Manual para el diseño y la construcción de Indicadores" del CONEVAL.	Junta de Caminos del Estado de México
7	Una variable de los indicadores 5, 6 y 11, presenta diferentes cifras en las Fichas Técnicas de Diseño y Seguimiento de indicadores 2018 y lo asentado en la Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México.	Específico	Asegurar que la información de los indicadores en Cuenta Pública y las Fichas Técnicas de Diseño y Seguimiento, sean congruentes entre sí.	Junta de Caminos del Estado de México
8	Los indicadores 3 y 7 obtuvieron un resultado del desempeño de 61.7 y 15.6 por ciento, respectivamente.	Específico	Replantear las metas establecidas a través del fortalecimiento del proceso de planeación, programación y presupuestación, a efecto de que las metas sean determinadas en función de las capacidades físicas, técnicas, económicas y de gestión de la entidad fiscalizada.	Junta de Caminos del Estado de México

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

No	Hallazgo	Tipo	Recomendación	Instancia responsable
9	El indicador 18 no mantiene relación con el resumen narrativo establecido. La dimensión del indicador 9 de nivel componente y 14, 15, 16, 17 y 18 de nivel actividad, no es apropiada dada la naturaleza de los indicadores. La interpretación del indicador 17 no describe lo que pretende medir el indicador. La Ficha Técnica del indicador 16 no incluye la interpretación.	Específico	Asegurar la consistencia entre el resumen narrativo del nivel que corresponda y los indicadores que se utilizan para su medición, verificando que exista total congruencia entre los elementos que lo integran y cumplan con las características mínimas de un indicador de desempeño; todo ello atendiendo a las recomendaciones metodológicas establecidas en los "Lineamientos y reglas para la implementación del Presupuesto basado en Resultados", la "Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados" y el "Manual para el diseño y la construcción de indicadores" del CONEVAL; a fin de que los resultados de la ejecución del programa presupuestario se puedan evaluar y monitorear.	Junta de Caminos del Estado de México
10	Los indicadores 8, 9 y 10 de nivel componente y 14 de nivel actividad, no son monitoreables, puesto que los medios de verificación no son los suficientes, ni específicos para constatar la información requerida.	Específico	Replantear los medios de verificación de los indicadores a través del fortalecimiento de la información descrita en la "Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados" y el "Manual para el diseño y la construcción de Indicadores" del CONEVAL.	Junta de Caminos del Estado de México
11	El indicador "Índice de accidentabilidad en las autopistas estatales" del nivel componente, presenta diferente denominación entre la MIR del programa presupuestario con la Ficha Técnica de Diseño y Seguimiento de Indicadores y la Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2018	Específico	Asegurar la consistencia entre la información reportada en la MIR, la Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México y las Fichas Técnicas de Diseño y Seguimiento de Indicadores.	Junta de Caminos del Estado de México
12	Una variable del indicador 15 "Porcentaje de estudios y proyectos para validación de construcción de autopistas", presenta diferentes cifras en las Fichas Técnicas de Diseño y Seguimiento de indicadores 2018 y lo asentado en la Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México.	Específico	Asegurar que la información de los indicadores en Cuenta Pública y las Fichas Técnicas de Diseño y Seguimiento, sean congruentes entre sí.	Junta de Caminos del Estado de México
13	Los indicadores 15 y 16 obtuvieron un resultado de desempeño mayor al 100.01 %.	Específico	Replantear las metas establecidas a través del fortalecimiento del proceso de planeación, programación y presupuestación, a efecto de que las metas sean determinadas en función de las	Junta de Caminos del Estado de México

No	Hallazgo	Tipo	Recomendación	Instancia responsable
	Los indicadores 8, y 9 obtuvieron un resultado de desempeño de 0.0 y 41.3 por ciento, respectivamente.		capacidades físicas, técnicas, económicas y de gestión de la entidad fiscalizada.	

4.2 Avance en las acciones de mejora comprometidas en el año inmediato anterior

Es importante mencionar que, el hecho de que el Pp cuente con antecedentes de evaluación se considera una fortaleza y buena práctica gubernamental, ya que los resultados de dichos ejercicios permiten:

- Fortalecer los principales procesos de gestión en materia de planeación, programación, presupuestación, seguimiento y control de los programas públicos.
- Promover que su ejercicio se oriente a resultados.
- Contribuir a la rendición de cuentas y transparencia de los recursos públicos.

Lo anterior, toda vez que los involucrados en el proceso de evaluación den cabal cumplimiento a las recomendaciones generadas a partir de los análisis correspondientes.

En este sentido, se identificó que los ASM derivados de la evaluación interna de 'Diseño programático', fueron formalizados a través del 'Convenio para la mejora del desempeño y resultados gubernamentales' que celebraron la Secretaría de Finanzas, la Secretaría de la Contraloría y el sujeto evaluado, en este caso la Junta de Caminos del Estado de México; documento en el cual se establecieron las acciones, los plazos y compromisos para la atención de las recomendaciones en comento.

Sobre la implementación de los ASM establecidos en dicho 'Convenio', tal como lo señala la cláusula cuarta de dicho documento, el cumplimiento de las actividades para garantizar su atención fue comprometido para el mes de septiembre de 2019, periodo en el cual se realiza el proceso de programación y presupuestación de los programas presupuestarios. Asimismo, se estipuló que las modificaciones correspondientes a la MIR del Pp evaluado, serán incorporadas en el 'Sistema de Planeación y Presupuesto' del 'Anteproyecto de Presupuesto de Egresos 2020'.

Al respecto, en la 2a. reunión de trabajo sostenida con las Unidades Ejecutoras del programa, se confirmó la implementación de todos los ASM comprometidos en el 'Convenio' antes referido.

Respecto a la atención de las recomendaciones realizadas por el OSFEM a partir de la evaluación en materia de desempeño correspondiente al ejercicio fiscal 2018, en el informe de resultados de dicho ejercicio, se señala lo siguiente: *“en términos de lo dispuesto en los artículos 10 de la Ley General de Responsabilidades Administrativas; 10, 11 y 12 de la Ley de Responsabilidades Administrativas del Estado de México y Municipios; el Órgano de Control Interno del ente fiscalizable dará puntual seguimiento al cumplimiento de las recomendaciones hechas por el Órgano Superior de Fiscalización del Estado de México.”* Dada la obligatoriedad que esto supone, es posible afirmar que dichos ASM fueron implementados puntualmente en el proceso de programación y presupuestación correspondiente al 'Anteproyecto de Presupuesto de Egresos 2020'.

Para efectos de la valoración de este subapartado, se determinó que las recomendaciones derivadas de evaluaciones internas y externas del Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' presentaron un 'Avance significativo = 85% a 100%' en su implementación, lo que representa una fortaleza en materia de seguimiento y uso efectivo de los resultados de evaluación.

En virtud de lo anterior, se recomienda a las Unidades Ejecutoras, así como a la UIPPE, que en apego a sus atribuciones, continúen dando cabal cumplimiento a las recomendaciones generadas a partir de las evaluaciones del desempeño aplicadas al Pp 03050103, cuyos resultados, cabe reiterar, deben ser formalizados y publicados según las disposiciones normativas en materia de transparencia y rendición de cuentas del gasto público.

Sección 5. Conclusiones

5.1 Conclusiones del evaluador

En cuanto a la sección 1, se concluyó que el Pp se encuentra correctamente alineado al 'Pilar Económico: Estado de México competitivo, productivo e innovador' del Plan Estatal de Desarrollo (PED) del Estado de México 2017-2023, específicamente al objetivo '2.5 Desarrollar infraestructura con una visión de conectividad integral', y sus estrategias 2.5.2 y 2.5.3, motivo por el cual es posible afirmar que, en apego a los principios del Presupuesto Basado en Resultado (PbR), el Pp evaluado contribuye al logro de objetivos de orden superior.

Asimismo, referente a su estructura analítica, se observó que en 2018 el Pp 03050103 contó con una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) completa, conformada por un objetivo de Fin, uno de Propósito, siete Componentes y nueve Actividades, cuyo desempeño fue medido a través de 18 indicadores estratégicos y de gestión.

Respecto de la sección 2, se determinó que, para la consecución del Propósito del programa evaluado, en 2018 se llevaron a cabo veinte proyectos (4 adjetivos y 16 sustantivos), todos relacionados con los servicios que entrega el Pp a través de sus Componentes, los cuales de acuerdo con el 'Programa Anual' de las Unidades Ejecutoras, comprendieron un total de 84 actividades específicas en la materia.

Sobre la composición de la MIR del programa evaluado, en el periodo 2016-2019 se observaron cambios en la cantidad de objetivos a nivel Componentes y Actividades, así como en el planteamiento de sus resúmenes narrativos. Dichos cambios en general, han obedecido al fortalecimiento de su lógica causal y su alineación estratégica, tomando en cuenta que en el año 2017 en el Estado de México se realizó un proceso de transición administrativa, lo que conllevó a la implementación de nuevo modelo de gobierno con objetivos y estrategias propias; no obstante, es importante mencionar que el programa 03050103 no perdió vigencia.

Referente a los indicadores estratégicos y de gestión establecidos para medir el desempeño del programa, en general se observó continuidad en dichos instrumentos de medición, a pesar de que el orden de los objetivos a los que pertenecen se haya modificado en algunos de los ejercicios considerados.

Es importante mencionar que, en apego a los TdR aplicados, para el análisis de los indicadores y la evolución de su desempeño, se seleccionaron solo 10 estratégicos y de gestión, los cuales se consideró que explican de mejor forma el nivel de objetivos del programa y por ende, su desempeño.

Considerando lo anterior, se concluyó que la mayoría de las metas establecidas se ubicó en un rango de cumplimiento 'Positivo', es decir mayor a 90% y hasta 115%, denotando una buena planeación, así como un desempeño adecuado, consiste con el nivel de las capacidades técnicas, presupuestales y de personal de las Instancias Ejecutoras.

Por otra parte, se observó que el indicador del Componente 1 alcanzó el 61.70 de la meta planeada en dicho ejercicio fiscal; mientras que el indicador del Componente 7 rebasó su meta en 22.64%, mientras que la Actividad 7.1 sobrepasó el valor programado en más de 19%, mostrando un diseño susceptible de mejorar en años posteriores y en cuya interpretación de resultados es importante considerar la naturaleza e importancia técnica de dichos instrumentos de medición.

En conclusión, el promedio de cumplimiento de las metas consideradas en el rango positivo, fue de 101.2%, lo cual representa un buen desempeño del Pp evaluado, durante el ejercicio fiscal 2018, con base en los 10 indicadores seleccionados para tal fin.

Acerca de los efectos atribuibles al programa, se observó que el Pp evaluado no es de tipo social, por lo que la medición y disponibilidad de los datos de su población beneficiaria, antes y después de su implementación, es compleja; aunado a lo anterior, si bien el programa se encuentra en una fase de consolidación –después de haberse mantenido en la apertura programática del Estado de México por más de cinco años–, en 2018 este solo había sido sujeto a una evaluación interna de 'diseño programático'.

Bajo este contexto, se concluyó que realizar una evaluación de impacto al Pp 03050103 aún no es factible; sin embargo, es relevante apuntar que, como parte de una estrategia de desarrollo en materia de infraestructura carretera y de comunicaciones que contribuye a incrementar la competitividad, productividad e innovación de la entidad, no se descarta la posibilidad de que, en el mediano o largo plazo, sus resultados sean considerados en un estudio de mayor alcance, toda vez que sus objetivos se cumplen con un nivel de desempeño adecuado.

Relacionado con el subapartado otros efectos del Pp, se observó que el Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' correspondiente al ejercicio fiscal 2017, fue sometido a una evaluación interna de 'Diseño programático' por parte de la JCEM, cuyos ASM fueron formalizado a través del 'Convenio para la mejora del desempeño y resultados gubernamentales' que celebraron la Secretaría de Finanzas, la Secretaría de la Contraloría y el sujeto evaluado, en este caso la Junta de Caminos del Estado de México.

Referente a la evaluación en materia de desempeño realizada al Pp 03050103 por el OSFEM para el ejercicio fiscal 2018, se determinaron un total de 13 hallazgos con sus respectivas recomendaciones, los

cuales cabe mencionar, fueron dirigidos de forma particular a cada Instancia Ejecutora del programa 03050103, en este caso a la SECOM, la JCEM y la SAASCAEM.

Sobre este tema, se concluyó que el hecho de que el Pp cuente con antecedentes de evaluación del desempeño, se considera una fortaleza y buena práctica gubernamental, ya que dichos ejercicios, en primera instancia, fortalecen los principales procesos de gestión de los programas públicos, permitiendo a su vez que su ejercicio se oriente a resultados; y en segundo lugar, contribuyen a la rendición de cuentas y transparencia de los recursos públicos.

Relativo a la sección 3, se concluyó que debido a las características de las acciones que se entregan a través del Pp evaluado, la población beneficiada mediante acciones de 'conservación y mantenimiento de las carreteras y vialidades', es el total de habitantes de la entidad, cantidad que en 2018 fue calculada en 17,056,666 personas. Asimismo, los beneficiarios con la ejecución de obras de 'construcción, rehabilitación y modernización de carreteras y vialidades de jurisdicción estatal', en 2018 sumaron un total de 10,055,746 personas, las cuales habitan en zonas aledañas a la infraestructura carretera y vial construida; cabe mencionar que en el caso de las acciones que lleva a cabo el SAASCAEM, no es posible sumar la población beneficiada, ya que en esta debe considerarse usuarios de la entidad y otros.

En este sentido, se determinó que si bien los datos antes mencionados permiten un acercamiento al enfoque de resultados del programa en comento, de forma concreta, el análisis de cobertura debe realizarse con base en la población definida para cada 'Proyecto Programático' y particularmente con la establecida para cada obra y/o acción financiada con recursos del programa, considerando además que el porcentaje de la infraestructura carretera y de vialidades de jurisdicción estatal que es responsabilidad de las Instancias Ejecutoras representa el 28% del total de la red carretera y el 50% de vialidad de peaje; mientras que dentro de los beneficiarios deben incluirse aquellos habitantes aledaños a las vías de comunicación; los usuarios itinerantes; así como usuarios permanentes por conexión vial.

Respecto al tema de cobertura, es relevante mencionar que los datos que fueron analizados, son congruentes con el nivel de cumplimiento de las metas de los indicadores estratégicos y de gestión asociados a cada rubro, situación que constata el adecuado desempeño del programa evaluado y el cumplimiento del objetivo de nivel Propósito para el que fue creado.

Finalmente, en cuanto a las obras y/o acciones concluidas en los periodos 'septiembre 2017-agosto 2018' y '2018-2019', se concluyó que todas alcanzaron el 100% de avance financiero. Asimismo, en el último periodo en comento se registraron obras que por su magnitud se encuentran en proceso, aunque con avances físicos y financieros significativos, así como congruentes entre sí.

5.2 Fortalezas

Las principales fortalezas identificadas, se enuncian a continuación:

- El Pp se encuentra correctamente alineado al Plan Estatal de Desarrollo (PED) del Estado de México 2017-2023 y dicha vinculación, llega hasta el nivel línea de acción, garantizando la contribución del Pp al cumplimiento de objetivos de orden superior.
- En la MIR del programa, el objetivo de nivel Propósito en congruencia con la lógica causal fue planteado como "Infraestructura vial estatal que funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad de la población".
- Específicamente a través del programa evaluado, se generan siete Componentes, cuyos objetivos en conjunto aportan al cumplimiento del Propósito de dicho Pp.
- En el periodo 2016-2019 se observaron cambios en la cantidad de objetivos a nivel Componentes y Actividades, así como en el planteamiento de sus resúmenes narrativos; sin embargo, dichos cambios en general, han obedecido al fortalecimiento de la lógica causal y la alineación estratégica del Pp.
- Se constató que los objetivos de Fin y de Propósito mantuvieron similitud y la misma naturaleza en el periodo 2016-2019, lo cual confirma la fortaleza de su lógica causal.
- Un total de 5 Componentes (C1, C2, C3, C4 y C7) trascendieron de un año a otro en el periodo 2017-2019, y aunque en 2016 mostraron una redacción distinta, su origen causal es consistente con el de años posteriores, motivo por el cual se determinó que su desempeño puede ser comparado en el tiempo.
- De forma específica el 100% de los indicadores estratégicos y de gestión cumplieron con las características de 'relevancia' y 'economía'; el 90% 'claros' y 'adecuados'.
- El valor de las metas planeadas para el 100% de los indicadores seleccionados, permitieron acreditar el grado de avance de los objetivos de la MIR y fueron factibles de alcanzar.
- La mayoría de las metas de los indicadores vigentes en 2018, se cumplieron en un rango de cumplimiento 'Positivo', es decir mayor a 90% y hasta 115%, denotando una buena planeación de sus metas, así como un desempeño adecuado, consiste con el nivel de las capacidades técnicas, presupuestales y de personal de las Instancias Ejecutoras.

- A nivel de Fin, el avance logrado en el periodo 2016-2018 se ubicó en un rango positivo, ya que en 2016 se alcanzó el 100% de la meta planeada; en 2017 el 100.84%; y en 2018 el 100.24%, denotando un desempeño adecuado de dicho objetivo superior.
- El indicador de nivel Propósito en 2018 logró un avance del 98.76%, denotando un desempeño adecuado en dicho año, debido entre otros factores, al ajuste de las estrategias estatales, así como de la inversión realizada en materia de rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial.
- En cuanto, el valor promedio de las metas del indicador del Componente 1, el avance promedio registrado en los tres años se ubicó en un rango positivo, ya que en 2016 y 2017 se alcanzó el 100% de las metas programadas.
- Para el indicador del Componente 2, se observó un avance positivo en el periodo 2016-2018 igual al 100% de todas sus metas, comportamiento que denota una proyección adecuada de dichos valores.
- Sobre el comportamiento del indicador correspondiente al Componente 3, se observó que en 2016 alcanzó el 100% de la meta planeada; en 2017 el 110.15%; mientras que en 2018 el 100.70%, resultados que exponen un diseño adecuado de los valores programados.
- Los avances respecto a las metas del indicador del Componente 4 –a cargo de la JCEM–, registrados en el lapso 2016-2018, fueron positivos, ya que en promedio alcanzaron un porcentaje de cumplimiento igual al 100.61%.
- El 2018 fue el año en el que el indicador del Componente 7 registró el mejor avance, igual a 0.41 de una meta planeada de 0.53, es decir, un índice de accidentes más bajo de lo planeado.
- El indicador de la Actividad 1.1 demostró un desempeño adecuado en 2016 y 2017, al registrar cumplimientos de meta iguales al 100% de lo programado.
- Los avances en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.1 –a cargo de del SAASCAEM– reportados en el periodo 2016-2018, fueron positivos, ya que en promedio alcanzaron un porcentaje de cumplimiento igual al 103.70%.
- El logro alcanzado por el indicador de la Actividad 7.2 –a cargo del SAASCAEM– respecto a sus metas, fue positivo, ya que el cumplimiento promedio en el periodo 2016-2018 fue de 103.20%.
- El Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' correspondiente al ejercicio fiscal 2017, fue sometido a una evaluación interna de 'Diseño programático' por parte de la JCEM.

- El seguimiento de los hallazgos y recomendaciones generados a partir de dicho ejercicio de evaluación, fue formalizado a través del 'Convenio para la mejora del desempeño y resultados gubernamentales' que celebraron la Secretaría de Finanzas, la Secretaría de la Contraloría y el sujeto evaluado, en este caso la Junta de Caminos del Estado de México.
- El hecho de que el Pp cuente con antecedentes de evaluación del desempeño, se considera una fortaleza y buena práctica gubernamental, ya que dichos ejercicios, en primera instancia, fortalecen los principales procesos de gestión de los programas públicos, permitiendo a su vez que su ejercicio se oriente a resultados; y en segundo lugar, contribuyen a la rendición de cuentas y transparencia de los recursos públicos.
- Respecto al tema de cobertura, los datos analizados fueron congruentes con el nivel de cumplimiento de las metas de los indicadores estratégicos y de gestión asociados a cada rubro, situación que constata el adecuado desempeño del programa evaluado.
- Por otra parte, de acuerdo con los datos cuantitativos identificados de forma general y particular (por región y municipio), se observó una cobertura poblacional del 100% respecto de lo planeado, un resultado positivo y de gran importancia tomando en cuenta que el Estado de México es una de las entidades mejor conectadas del país y por ello, de alta transitabilidad.
- En cuanto a las obras y/o acciones concluidas en los periodos 'septiembre 2017-agosto 2018' y '2018-2019', se constató que todas alcanzaron el 100% de avance financiero.

5.3 Retos y Recomendaciones

A continuación, se mencionan los retos o áreas de oportunidad del Pp, identificadas en la información disponible; así como las recomendaciones factibles y orientadas a los mismos.

De acuerdo con la información proporcionada por las Instancias Ejecutoras, las áreas de oportunidad son las siguientes:

- Ubicación geográfica e importancia económica del Estado de México.
- Apertura a la inversión privada para el desarrollo de infraestructura y distintos tipos de involucramiento incluyendo concesiones, proyectos PPS y la participación de APP (Asociaciones Público Privadas).

- Existencia de tramos de autopistas que permiten la conectividad entre centros logísticos relevantes para el tráfico comercial estatal y nacional.
- Conectividad carretera para centros urbanos que fortalecen el intercambio comercial.
- Infraestructura existente para la gestión del tráfico
- Existen instituciones encargadas de la planeación, monitoreo y seguimiento.
- Se cuenta con un marco jurídico-normativo que regula adecuadamente el actuar de las Instancias Ejecutoras del Pp.

Por otra parte, los hallazgos y recomendaciones identificadas por la Instancia Evaluadora a partir del presente ejercicio de evaluación, se presentan a continuación en la Tabla X:

Tabla X. Recomendaciones					
No.	Sección	Hallazgos	Recomendación	Tipo de recomendación	Instancia responsable
1.	2. Resultados / productos	La sintaxis del resumen narrativo de nivel Fin, en apago a lo establecido por la MML, tiene oportunidad de mejora.	Se sugiere ajustar la redacción del objetivo de nivel Fin de la MIR del Pp, para lo cual se realiza la siguiente propuesta: 'Contribuir a disminuir los tiempos de traslado de los usuarios y de productos, mediante la ampliación de infraestructura para el transporte terrestre que da acceso y comunica las regiones de las entidades circunvecinas'.	Programática	SECOM
2.	2. Resultados / productos	El indicador de nivel Fin se consideró relevante, económico y monitoreable pero no claro, ni adecuado, ya que si bien su nombre es de fácil comprensión, la denominación de la Variable 1 (numerador) es confusa, ya que menciona 'Sumatoria promedio'. Asimismo, su dimensión no es consistente con el concepto de	Se recomienda que en ejercicios posteriores, el método de cálculo del indicador de nivel Fin se ajuste, específicamente la denominación de su variable 1 (numerador), para lo cual se propone la siguiente alternativa: ' Total de la población con acceso a los servicios de infraestructura de comunicaciones / Población	Programática	SECOM

Tabla X. Recomendaciones					
No.	Sección	Hallazgos	Recomendación	Tipo de recomendación	Instancia responsable
		la MIR al que se encuentra asociado.	total en el Estado de México) *100.		
3.	2. Resultados / productos	El indicador utilizado para medir el objetivo de nivel Propósito es claro, relevante, económico, parcialmente monitoreable, pero no adecuado, ya que su dimensión fue establecida como de gestión y eficiencia.	Se sugiere que los medios de verificación establecidos para el indicador de nivel Propósito, se desagreguen con mayor detalle, haciendo referencia a los reportes, informes o inventarios específicos en los que es posible consultar los datos necesarios para reproducir el método de cálculo.	Programática	JCEM
4.	2. Resultados / productos		El indicador de nivel Propósito, tal como fue definido, se considera estratégico y de eficacia, ya que mide el nivel en el que se cumple el objetivo establecido para nivel de la MIR; motivo por el cual se sugiere que en la MIR se modifique su dimensión como 'indicador estratégico y de eficacia'.	Programática	JCEM
5.	2. Resultados / productos	El indicador del Componente 1 es parcialmente monitoreable.	Se sugiere que los medios de verificación establecidos para el indicador del Componente 1, se desagreguen con mayor detalle, haciendo referencia a los reportes, informes o inventarios específicos en los que es posible consultar los datos necesarios para reproducir su método de cálculo.	Programática	JCEM SAASCAEM
6.	2. Resultados / productos	El indicador del Componente 2 se consideró parcialmente monitoreable, ya que si bien cuenta con medios de verificación, los documentos donde pueden ser consultados de forma directa los datos necesarios para reproducir sus	Se sugiere que los medios de verificación establecidos para el indicador del Componente 2, se desagreguen con mayor detalle, haciendo referencia a los reportes, informes o inventarios específicos en los que es posible consultar los datos necesarios	Programática	JCEM

Tabla X. Recomendaciones					
No.	Sección	Hallazgos	Recomendación	Tipo de recomendación	Instancia responsable
		variables, no fueron bien especificados en su MIR.	para reproducir su método de cálculo.		
7.	2. Resultados / productos	El indicador del Componente 3 cuenta con medios de verificación, sin embargo los documentos donde pueden ser consultados de forma directa los datos necesarios para reproducir su método de cálculo.	Se recomienda que los medios de verificación establecidos para el indicador del Componente 3, se desagreguen con mayor detalle, haciendo referencia a los reportes, informes o inventarios específicos en los que es posible consultar los datos necesarios para reproducir su método de cálculo.	Programática	JCEM
8.	2. Resultados / productos	El indicador del Componente 4 es parcialmente monitoreable, ya que sus medios de verificación no fueron claramente especificados.	Se sugiere que los medios de verificación establecidos para el indicador del Componente 4, se desagreguen con mayor detalle, haciendo referencia a los reportes, informes o inventarios específicos en los que es posible consultar los datos necesarios para reproducir su método de cálculo.	Programática	JCEM
9.	2. Resultados / productos	El nombre del indicador es de fácil comprensión y acorde a la unidad de medida establecida; sin embargo, su método de cálculo indica una razón, mientras que su denominación una variación porcentual.	Se recomienda a ajustar el método de cálculo del indicador del Componente 7 como se propone a continuación: 'Índice de accidentabilidad en las autopistas estatales'.	Programática	SAASCAEM
10.	2. Resultados / productos	Los avances en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.2 reportados en el periodo 2016-2018, fueron en general positivos; no obstante, en 2018 este alcanzó un máximo de 119.8%, sobrepasando por más de 19% el valor establecido, situación que puede interpretarse como	Se recomienda que, en ejercicios posteriores, la Instancia Ejecutora considere los factores externos que en 2018 afectaron el nivel de cumplimiento de la meta del indicador de la Actividad 7.2, a fin de que su valor acredite el grado de consecución del objetivo correspondiente y sea factible de alcanzar.	Programática	SAASCAEM

Tabla X. Recomendaciones					
No.	Sección	Hallazgos	Recomendación	Tipo de recomendación	Instancia responsable
		una deficiente planeación de la meta en dicho año.			
11.	2. Resultados / productos	El Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' correspondiente al ejercicio fiscal 2017, fue sometido a una evaluación interna de 'Diseño programático' por parte de la JCEM.	Al respecto, se recomienda a la Unidad Responsable del programa, que en ejercicios posteriores las evaluaciones a las que sea sujeto el Pp 03050103 sean de carácter externo, es decir, realizadas por instancias independientes probadas en la materia.	Evaluación	SECOM JCEM SAASCAEM Secretaría de Finanzas
12.	3. Cobertura	De acuerdo con los datos cuantitativos identificados de forma general y particular (por región y municipio), se observó una cobertura poblacional del 100% respecto de lo planeado, un resultado positivo y de gran importancia tomando en cuenta que el Estado de México es una de las entidades mejor conectadas del país y por ello, de alta transitabilidad.	Se sugiere que, en ejercicios posteriores, las Instancias Ejecutoras documenten mediante un formato institucional la relación entre la cobertura y el presupuesto del programa evaluado, a fin de denotar los resultados y logros obtenidos anualmente; conocer las externalidades y/o factores (fuera del control de la SECOM, la JCEM y el SAASCAEM) que podrían comprometer el cumplimiento de las metas establecidas; así como estar en posibilidades de realizar estudios, análisis y valoraciones detalladas e incluso de impacto del programa, cuyos resultados sirvan para la toma de decisiones.	Planeación	SECOM JCEM SAASCAEM Secretaría de Finanzas
13.	3. Cobertura	Se identificó que el Diagnóstico del Pp 03050103 se revisa y actualiza anualmente, una buena práctica en materia de planeación que permite a los responsables de sus procesos de gestión, contar con información actual y apegada a la realidad.	Continuar fortaleciendo el 'Diagnóstico' del programa evaluado, mediante la revisión y actualización de los datos estadísticos e información que permita tomar decisiones en materia de planeación, programación, presupuestación y ejecución del Pp.	Planeación Programación	SECOM JCEM SAASCAEM Secretaría de Finanzas

Tabla X. Recomendaciones					
No.	Sección	Hallazgos	Recomendación	Tipo de recomendación	Instancia responsable
14.	4. Seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora	Las recomendaciones derivadas de evaluaciones internas y externas del Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' presentaron un 'Avance significativo = 85% a 100%' en su implementación, lo que representa una fortaleza en materia de seguimiento y uso efectivo de los resultados de evaluación.	Se recomienda a las Unidades Ejecutoras, así como a la UIPPE, que en apego a sus atribuciones, continúen dando cabal cumplimiento a las recomendaciones generadas a partir de las evaluaciones del desempeño aplicadas al Pp 03050103.	Seguimiento	SECOM JCEM SAASCAEM Secretaría de Finanzas

5.4 Avances del Programa en el ejercicio fiscal actual

Referente a la composición de la MIR del programa evaluado, en el periodo 2016-2019 se observaron cambios en la cantidad de objetivos a nivel Componentes y Actividades, así como en el planteamiento de sus resúmenes narrativos. Estos cambios en general, han obedecido al fortalecimiento de su lógica causal y su alineación estratégica, tomando en cuenta que en el año 2017 en el Estado de México se realizó un proceso de transición administrativa, lo que conllevó a la implementación de nuevo modelo de gobierno con objetivos y estrategias propias; no obstante, es importante mencionar que el programa 03050103 no perdió vigencia.

Al respecto se observó que en el ejercicio 2016, la MIR estuvo compuesta por 4 Componentes y 6 Actividades; en 2017 fue conformada por 8 Componentes y 11 Actividades; en 2018 (el ejercicio evaluado), la matriz estuvo estructurada por 7 Componentes y 9 Actividades; mientras que en 2019 se identificaron 7 Componentes y 11 Actividades.

Por otra parte, se constató que los objetivos de Fin y de Propósito mantuvieron similitud y la misma naturaleza en el periodo 2016-2019, lo cual confirma la fortaleza de su lógica causal; asimismo, un total de 5 Componentes (C1, C2, C3, C4 y C7) trascendieron de un año a otro en el periodo 2017-2019, y

aunque en 2016 mostraron una redacción distinta, su origen causal es consistente con el de años posteriores, motivo por el cual se determinó que su desempeño puede ser comparado en el tiempo.

En cuanto a las Actividades establecidas para la consecución de los objetivos de nivel Componente, se identificó que en 2016 la Actividad 1.1 no fue considerada en la estructura de la MIR, por lo que producto de la modificación del Componente 1, esta fue incorporada a partir de 2017, observando que su sintaxis se ha mantenido sin cambios hasta el ejercicio fiscal 2019. Aunado a lo anterior, las Actividades 7.1 y 7.2, las cuales contribuyen al logro de un mismo Componente, presentaron una lógica causal consistente en el periodo 2016-2019, por lo que, a pesar de mostrar una sintaxis distinta en el año 2016, se concluyó que sus resultados también pueden ser comparados entre dichos ejercicios fiscales.

Referente a los indicadores estratégicos y de gestión establecidos para medir el desempeño del programa, en general se observó continuidad en dichos instrumentos de medición, a pesar de que el orden de los objetivos a los que pertenecen se haya modificado en algunos de los ejercicios considerados. Estas modificaciones en el orden de los niveles de la MIR y sus respectivos indicadores pueden verse particularmente en los Componentes y Actividades de los ejercicios fiscales 2016 y 2019; no obstante, se determinó que todos los indicadores de la MIR del programa mostraron grandes similitudes y por lo tanto, el logro de sus metas puede ser comparado en el periodo de tiempo analizado.

5.5 Consideraciones sobre la evolución del presupuesto

Los datos sobre la evolución del presupuesto del Pp evaluado en el periodo 2016-2018, se muestra en la siguiente tabla:

Tabla Y. Evolución del presupuesto del Pp en el periodo 2016-2018					
Ejercicio fiscal	Aprobado (A)	Modificado (B)	Devengado (C)	Variación entre (A) y (B)	Eficacia presupuestal
2016	\$ 3,920,322.9	\$ 5,749,378.6	\$ 5,465,751.4	46.66%	95.07%
Ejercicio fiscal	Aprobado	Modificado	Devengado	Variación entre (A) y (B)	Eficacia presupuestal
2017	\$ 4,701,074.9	\$ 4,480,513.3	\$ 4,332,084.6	-4.69%	96.68%
Ejercicio fiscal	Aprobado	Modificado	Devengado	Variación entre (A) y (B)	Eficacia presupuestal
2018	\$ 4,475,752.9	\$ 4,278,444.2	\$ 4,191,605.8	-4.41%	97.97%
Fuente: elaboración propia con datos de la Cuenta Pública Estatal 2016, 2017 y 2018.					

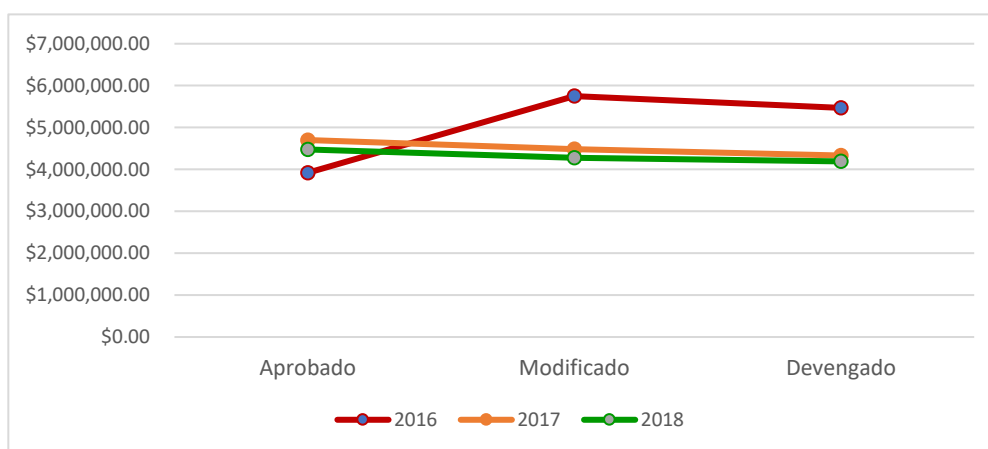
Referente a la evolución del presupuesto del programa evaluado, se observó que en 2016 el presupuesto modificado incrementó en 45.66% respecto del monto aprobado en dicho año; mientras que su eficacia presupuestal fue de 95.07%.

Por otra parte, en el ejercicio fiscal 2017, se registró un decremento en el presupuesto modificado respecto del aprobado que ascendió a 4.69%; no obstante, la eficacia presupuestal fue de 96.68%.

Aunado a lo anterior, en 2018 nuevamente el monto modificado disminuyó en 4.41% respecto al total aprobado; sin embargo, en dicho año se registró la mayor eficacia presupuestal, cuyo porcentaje fue igual al 97.97%.

En cuanto al comparativo entre años, se determinó que con respecto al 2016, durante el año 2017 se registró un decremento del presupuesto total devengado que ascendió a 20.74%; mientras que para 2018, nuevamente se registró una disminución en el mismo momento contable, igual a 3.24%. Dicho comportamiento se muestra en la siguiente gráfica:

Gráfica 21. Evolución del presupuesto del Pp en el periodo 2016-2018



Fuente: elaboración propia con datos de la Cuenta Pública Estatal 2016, 2017 y 2018.

5.6 Fuentes de Información

Las principales fuentes de información que fueron proporcionadas por las Instancias Ejecutoras del Pp evaluado, a través de la UIPPE, se enlistan a continuación:

- Convenio para la mejora de desempeño y resultados gubernamentales, para el Pp “Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre”, Ejercicio Fiscal 2017.
- Cuenta pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2016. Gobierno del Estado de México. 2017.
- Cuenta pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2017. Gobierno del Estado de México. 2018.
- Cuenta pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2018. Gobierno del Estado de México. 2019.
- Decreto No. 268. Presupuesto de Egresos del Estado de México para el Ejercicio Fiscal 2018. Poder Legislativo del Estado de México. 2017.
- Descripción del Programa. Secretaría de Comunicaciones. 2019.
- Desglose Evaluación Específica de Desempeño del Programa: Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre, Ejercicio Fiscal 2018. Secretaría de Comunicaciones. 2019.
- Diagnóstico por Programa presupuestario del ejercicio 2017. Secretaría de Infraestructura. S.F.
- Diagnóstico por Programa presupuestario del ejercicio 2018. Secretaría de Comunicaciones. S.F.
- Evaluación de Diseño Programático (Programas No Sociales). Junta de Caminos del Estado de México. Diciembre 2017.
- Evaluación del Presupuesto con Indicadores 2016 al Cuarto Trimestre.
- Evaluación del Presupuesto con Indicadores 2017 al Cuarto Trimestre.
- Evaluación Programática y de Desempeño, Ejercicio Fiscal 2017. OSFEM. 2018.
- Evaluación Programática y de Desempeño, Ejercicio Fiscal 2018. OSFEM. 2019.
- Fichas Técnicas de Diseño y Seguimiento de Indicadores 2016. Secretaría de Infraestructura. 2017.
- Fichas Técnicas de Diseño y Seguimiento de Indicadores 2017. Secretaría de Comunicaciones. 2018.

- Fichas Técnicas de Diseño y Seguimiento de Indicadores 2018. Secretaría de Comunicaciones. 2019.
- Informe de metas por proyecto y unidad responsables, Ejercicio Fiscal 2018. Secretaría de comunicaciones. Agosto de 2019.
- Ley de Fiscalización del Estado de México. Poder Legislativo del Estado de México. 2003.
- Matriz de Indicadores para Resultados, Programa: Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre 2016. Secretaría de Infraestructura. 2017.
- Metodología de la Auditoría de Desempeño. OSFEM. 2019.
- Presupuesto de gasto corriente y de inversión 2016, 2017 y 2018; Programa: Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre. Secretaría de Comunicaciones. S.F.
- Plan de Desarrollo del Estado de México 2017-2023. Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de México. 2018.
- Reglamento de Comunicaciones del Estado de México. Poder Ejecutivo del Estado de México. 2003.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México. Poder Ejecutivo del Estado de México. 2018.
- Reporte General de la MIR 2017. Secretaría de Infraestructura. S.F.
- Reporte General de la MIR 2018. Secretaría de Comunicaciones. S.F.
- Reporte General de la MIR 2019. Secretaría de Comunicaciones. S.F.

5.7 Calidad y suficiencia de la información disponible para la evaluación

Tal como se estipuló en los 'Términos de Referencia para la Evaluación Específica de Desempeño' aplicados, la información para la evaluación fue proporcionada por las Instancias Ejecutoras del Pp, en coordinación con la UIPPE del sector, quienes facilitaron a la Instancia Evaluadora los datos del programa '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' que se encuentran cargados en el Sistema de Planeación y Presupuesto (SPP), en particular en su módulo del Sistema Integral de Evaluación del Desempeño (SIED).

La información proporcionada en su mayoría se consideró precisa, confiable, pertinente y de carácter oficial; asimismo, estuvo relacionada con los principales procesos de gestión del Pp evaluado, y respondió a la solicitud de información inicial realizada por la Instancia Evaluadora, la cual de forma general, se clasificó en los siguientes rubros:

- Información normativa
- Información programática y presupuestal
- Información programática y presupuestal
- Información sobre la operación del programa
- Información de evaluación y seguimiento
- Información de transparencia y rendición de cuentas

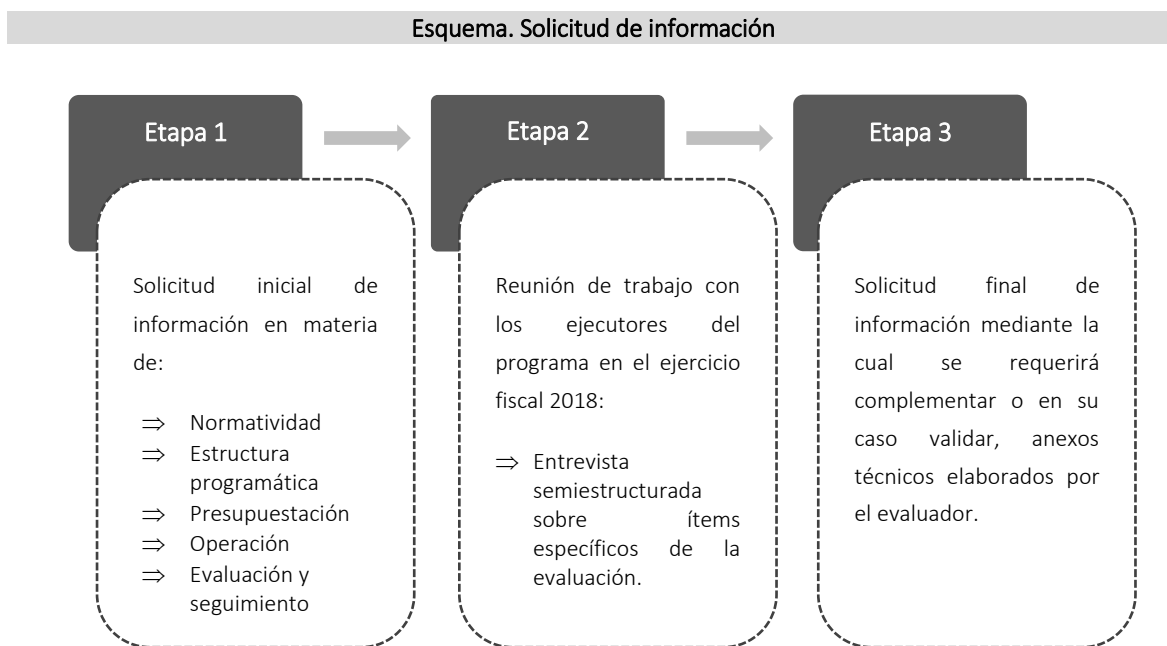
En virtud de lo antes expuesto, se concluyó que la información disponible para la evaluación cumplió con todos los criterios de calidad.

Sección 6. Datos del evaluador

6.1 Desarrollo

Al inicio del proceso de evaluación, la Instancia Evaluadora realizó una solicitud de información formal, con el objetivo de contar con la información y/o evidencias documentales precisas, confiables, pertinentes y suficientes para llevar a cabo el servicio especializado de consultoría denominado “Evaluación Específica de Desempeño del programa Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre, ejercido por el Gobierno del Estado de México en 2018”, en apego a lo dispuesto en el Programa Anual de Evaluación (PAE) 2019, y bajo los criterios establecidos en los Términos de Referencia (TdR) emitidos por la UIPPE correspondiente.

Para dar cumplimiento al objetivo general y los específicos establecidos en los TdR antes referidos, se realizará un esquema de ‘solicitud de información específica’ dividido en tres etapas:



Los datos solicitados fueron los siguientes:

- A. Información normativa
- B. Información programática y presupuestal

- C. Información programática y presupuestal
- D. Información sobre la operación del programa
- E. Información de evaluación y seguimiento
- F. Información de transparencia y rendición de cuentas

Por otra parte, tal como se estipuló en los 'Términos de Referencia para la Evaluación Específica de Desempeño' aplicados, la información para la evaluación fue proporcionada por las Instancias Ejecutoras del Pp, en coordinación con la UIPPE del sector, quienes facilitaron a la Instancia Evaluadora los datos del programa '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' que se encuentran cargados en el Sistema de Planeación y Presupuesto (SPP), en particular en su módulo del Sistema Integral de Evaluación del Desempeño (SIED).

Los productos entregados por la Instancia Evaluadora, fueron revisados por la Dirección de Evaluación de Desempeño (DEO) y en el caso del Informe Inicial de la EED (producto 2) también por las dependencias para sus comentarios. El evaluador considero las observaciones de la DEO y de las dependencias para la elaboración del Informe final.

El contacto instancia evaluadora-programa fue de suma importancia durante la realización de la evaluación, por lo que se llevaron a cabo dos reuniones de conciliación de carácter obligatorio.

La primera se realizó al inicio de la evaluación y fue calendarizada por la UIPPE; mientras que la segunda tuvo lugar posterior a la entrega del Informe Inicial y la coordinación de esta, corrió a cargo de la Instancia Evaluadora. Asimismo, derivado de dichas reuniones, se firmaron dos minutas de carácter oficial, las cuales serán incluidas en los productos entregados al Sujeto Evaluado.

6.2 Perfil del evaluador

El perfil profesional del evaluador y su equipo de trabajo que llevó a cabo la "Evaluación Específica de Desempeño del Pp", se sintetiza en la siguiente tabla:

Tabla Z. Datos de la instancia evaluadora			
Nombre de la Instancia Evaluadora		CREATIVIDAD E INTELIGENCIA EN FINANCIAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA SC	
Coordinador(a) de la evaluación	Formación Académica	Experiencia General	Experiencia Específica
Dra. Martha Laura Hernández Pérez.	<i>Doctora en Administración Pública</i> <i>Maestra en Ciencias Sociales con Especialidad en Desarrollo Municipal.</i> <i>Contador Público</i>	<i>Consultora Independiente</i>	<i>Consultora en diversos temas relacionados con la Administración Pública, particularmente en Evaluación</i> <i>Evaluador especializado de evaluaciones del Programas Presupuestarios y Convenios de los Recursos Federales Transferidos y Programas presupuestarios, gobiernos estatales y municipales del estado de Puebla</i> <i>Evaluación de Programas FIDAGRO</i> <i>Coordinar las funciones del CEPEP y emitir asesoría y opiniones técnicas en materia de Evaluación</i> <i>Colaborar con el análisis para la conformación de indicadores de desempeño estatales</i> <i>Conformación de Planes Sectoriales, Regionales y Municipales de Desarrollo del Estado de México</i>
Principales colaboradores(as)	Formación académica	Experiencia general	Experiencia específica
Mtro. Rodolfo de la Rosa Cabrera	<i>Maestro en Gobierno y Administración.</i> <i>Licenciado en Ciencias de la Computación.</i> <i>Diplomado en Presupuesto basado en Resultados.</i>	<i>Consultor de Gobierno en Planeación, Evaluación y Gestión de Proyectos.</i> <i>Catedrático Universitario (BUAP)</i> <i>Servidor Público en Gobierno Federal (SEDESOL), Estatal (Secretaría de Planeación y Finanzas, y SEDESO) y en Municipios del estado de Puebla, Veracruz y Morelos.</i>	<i>Evaluador especializado de evaluaciones del Ramo General 33, Ramo General 28, Subsidios y Convenios de los Recursos Federales Transferidos y Programas presupuestarios, gobiernos estatales y municipales del estado de Puebla y Veracruz.</i>

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

	<i>Diplomado en Evaluación de Políticas y Programas Públicos.</i>	<i>Gestor de Proyectos para la Administración Pública y Organizaciones de la Sociedad Civil.</i>	<i>Revisor de Evaluaciones al Gasto Federalizado y Programas presupuestarios en el estado de Puebla.</i> <i>Elaboración de Planes de Desarrollo Municipal desde 2008 a la fecha.</i> <i>Asesor especialista en Política Social en municipios de Puebla y de Cuernavaca Morelos.</i> <i>Miembro participante de la Red Nacional de Instancias Estatales de Monitoreo y Evaluación.</i> <i>Capacitador en PbR-SED.</i>
Mtra. Glorhya Horsfield Romero Solares	<i>Maestría en Evaluación de Políticas Públicas.</i> <i>Licenciada en Economía.</i> <i>Diplomado en Presupuesto basado en Resultados.</i> <i>Diplomado en Evaluación de Políticas y Programas Públicos.</i>	<i>Consultora Especializada en Evaluación del Desempeño Gubernamental.</i> <i>Evaluadora Certificada por la Red Conocer.</i> <i>Servidora Pública en Dirección de Evaluación, Gobierno del Estado de Puebla.</i>	<i>Evaluadora de proyectos de Fondos del Ramo General 33, estado de Puebla.</i> <i>Evaluadora de Programas presupuestarios, estado de Puebla.</i> <i>Evaluadora del Gasto Federalizado en diversos municipios del estado de Puebla.</i> <i>Capacitadora en Presupuesto basado en Resultados y Sistema de Evaluación del Desempeño.</i>
Lic. Daniela Mondragón	<i>Licenciada en Diseño Industrial</i>	<i>Analista en Herzo Consultoría Financiera SC</i>	<i>Analista en Evaluación de proyectos de Inversión</i>
Forma de contratación de la Instancia evaluadora	Contrato Pedido		
Costo total de la evaluación	\$345,000.00 (Trescientos cuarenta y cinco mil pesos 00/100 M:N:		
Fuente de Financiamiento	Estatad		

6.3 Plazos y condiciones de entrega del servicio

Los plazos para la entrega de los productos de evaluación, se muestran en la siguiente tabla:

Tabla AA. Datos de la instancia evaluadora		
Entregable	Fecha de entrega	Observaciones
I. Primera entrega del Informe Ejecutivo de la Evaluación Específica de Desempeño.	09 de diciembre de 2019	100%
Esquema general de la evaluación		
II. Entrega final del Informe de la Evaluación Específica de Desempeño:	16 de diciembre de 2019	100%
Introducción	09 de diciembre de 2019	100%
Objetivos	16 de diciembre de 2019	100%
Objetivos Generales	09 de diciembre de 2019	100%
Objetivos Específicos	09 de diciembre de 2019	100%
Esquema de la Evaluación Específica de Desempeño	16 de diciembre de 2019	100%
Contenido General	16 de diciembre de 2019	100%
1. Resultados finales del programa	16 de diciembre de 2019	100%
2. Productos	16 de diciembre de 2019	100%
3. Seguimiento de los Aspectos Susceptibles de Mejora	16 de diciembre de 2019	100%
4. Cobertura del Programa	16 de diciembre de 2019	100%
Contenido Especifico	16 de diciembre de 2019	100%
1. Datos generales	09 de diciembre de 2019	100%
2. Resultados / productos	16 de diciembre de 2019	100%

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

2.1	Descripción del Programa	09 de diciembre de 2019	100%
2.2	Indicadores de la MIR	09 de diciembre de 2019	100%
2.3	Avance de Indicadores y Análisis de Metas	09 de diciembre de 2019	50%
2.4	Resultados (cumplimiento de objetivos)	16 de diciembre de 2019	100%
2.4.1	Efectos atribuibles	09 de diciembre de 2019	100%
2.4.2	Otros Efectos	09 de diciembre de 2019	100%
2.4.3	Otros hallazgos	09 de diciembre de 2019	100%
2.5	Valoración	09 de diciembre de 2019	50%
2.5.1	Observaciones generales sobre los indicadores	16 de diciembre de 2019	100%
2.5.2	Valoración de los hallazgos identificado	09 de diciembre de 2019	100%
3. Cobertura		16 de diciembre de 2019	100%
3.1	Definición de poblaciones	16 de diciembre de 2019	100%
3.1.1	Población potencial	16 de diciembre de 2019	100%
3.1.2	Población objetivo	16 de diciembre de 2019	100%
3.1.3	Población atendida	16 de diciembre de 2019	100%
3.2	Evolución de la cobertura	16 de diciembre de 2019	100%
3.3	Análisis de la cobertura	16 de diciembre de 2019	100%
4. Seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora		16 de diciembre de 2019	100%

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

4.1 Aspectos comprometidos en el año anterior	09 de diciembre de 2019	100%
4.2 Avance en las acciones de mejora comprometidos en los años anterior	09 de diciembre de 2019	100%
5. Conclusiones	16 de diciembre de 2019	100%
5.1 Conclusiones del evaluador	16 de diciembre de 2019	100%
5.2 Fortalezas	16 de diciembre de 2019	100%
5.3 Retos y recomendaciones	16 de diciembre de 2019	100%
5.4 Avance del programa en el ejercicio fiscal anterior	16 de diciembre de 2019	100%
5.5 Consideraciones sobre la evolución del presupuesto	16 de diciembre de 2019	100%
5.6 Fuente de información	16 de diciembre de 2019	100%
5.7 Calidad y suficiencia de la información disponible para la evaluación	16 de diciembre de 2019	100%
6. Datos del Evaluador	16 de diciembre de 2019	100%
6.1 Desarrollo	16 de diciembre de 2019	100%
6.2 Perfil del evaluador	09 de diciembre de 2019	100%
6.3 Plazos y condiciones de entrega del servicio	09 de diciembre de 2019	100%
Anexos	16 de diciembre de 2019	100%
Anexo 1 "Datos generales del programa evaluado"	*09 de diciembre de 2019	100%
Anexo 2 "Criterios mínimos para la selección de las evaluaciones eternas de resultado"	*16 de diciembre de 2019	100%
Anexo 3 "Criterios generales para la valoración y selección de los indicadores de la matriz de indicadores para resultados (MIR)	*16 de diciembre de 2019	100%

Anexos

Anexo 1. Datos generales del Pp 03050103. Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre

Tabla BB. Datos generales del Pp evaluado			
Clave	Nombre		Inicio de operación
03050103	Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre.		2015
A.1.1 Dependencia o Entidad de la APE responsable del Pp			
Denominación:	Secretaría de Comunicaciones		
Titular:	Mtro. Luis Gilberto Limón Chávez		
Correo electrónico:	secom@edomex.gob.mx		
Teléfono:	(722) 2264700 ext. 1206		
A.1.2 Unidades Administrativas ejecutoras			
Denominación:	Dirección General de Vialidad de la Secretaría de Comunicaciones	Denominación:	Junta de Caminos del Estado de México
Titular:	Lic. Verónica Italia Montero Rodríguez	Titular:	Lic. Jorge Joaquín González Bezares
Correo electrónico:	veronica.montero@edomex.gob.mx	Correo electrónico:	jorgej.gonzalez@edomex.gob.mx
Teléfono:	(55) 55805658	Teléfono:	(722) 3842000 ext. 1113
Denominación:	Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México.		
Titular:	Lic. Alberto Tomas Angulo Lara		
Correo electrónico:	dg.saascaem@edomex.gob.mx		
Teléfono:	(55) 53956564		

A.2 Alineación del Pp al Plan Estatal de Desarrollo 2017-2023			
Pilar:	Pilar 2 Económico: Estado de México competitivo, productivo e innovador.		
Objetivo del Pilar:	2.1 Recuperar el dinamismo de la economía mexiquense y fortalecer sectores económicos con oportunidades de crecimiento. 2.5 Desarrollar infraestructura con una visión de conectividad integral.		
Estrategia:	2.1.8 Definir e impulsar una agenda de desarrollo regional a partir de las vocaciones productivas de cada región. 2.5.1 Fomentar una mayor conectividad en el estado. 2.5.2 Construir infraestructura resiliente para una mayor y mejor movilidad y conectividad. 2.5.3 Modernizar, ampliar y dar mantenimiento a la infraestructura Industrial.		
Líneas de acción:	2.1.8.3 Fortalecer la operación del Aeropuerto Internacional de Toluca, a fin de aprovechar su infraestructura, ubicación estratégica e interconexión con el Tren Interurbano México Toluca, y las nuevas autopistas Toluca-Naucalpan, Lerma La Marquesa y la autopista Chamapa Lechería-La Venta. 2.1.8.6 Fortalecer la operación del Aeropuerto Internacional de Toluca, a fin de aprovechar su infraestructura, ubicación estratégica e interconexión con el Tren Interurbano México - Toluca, y las nuevas autopistas Toluca - Naucalpan, Lerma - La Marquesa y la autopista Chamapa Lechería - La Venta. 2.5.1.2 Establecer las bases para una plataforma logística integral estratégica para el país. 2.5.2.1 Incrementar, mantener y mejorar la red de vialidades primarias, carreteras y vialidades interregionales que faciliten la conectividad de la entidad. 2.5.2.2 Ampliar la infraestructura de transporte carretero secundario. 2.5.2.3 Fomentar las acciones inherentes a la construcción, modernización, ampliación, conservación, rehabilitación y reconstrucción de la infraestructura carretera. 2.5.2.4 Gestionar la construcción de distribuidores viales, puentes vehiculares y puentes peatonales en vías con mayor conflicto vial. 2.5.2.5 Realizar acciones para disminuir el índice de accidentes en la Infraestructura Vial Primaria. 2.5.2.6 Propiciar el buen funcionamiento de la red estatal de autopistas en la entidad. 2.5.2.7 Mantener la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje en óptimas condiciones de tránsito para facilitar el intercambio de productos y la movilidad de la población. 2.5.2.8 Migrar a estándares de calidad de la red carretera que se atiende bajo el esquema de los Proyectos de Prestación de Servicios (PPS). 2.5.3.1 Desarrollar un programa con la participación de los sectores público y privado para la rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial, de parques y zonas industriales. 2.5.3.2 Coordinar trabajos con los gobiernos federal y municipal para rehabilitar las vialidades internas más utilizadas para el transporte de materiales y productos, así como para la implantación de medidas en materia de seguridad para reducir los accidentes de unidades de transporte de mercancías. 2.5.3.3 Coordinar trabajos con los gobiernos federal y municipal para rehabilitar las vialidades internas más utilizadas para el transporte de materiales y productos, así como para la implantación de medidas en materia de seguridad para reducir los accidentes de unidades de transporte de mercancías. 2.5.3.4 Establecer mecanismos de comunicación y colaboración entre las empresas y las instituciones públicas encargadas de la seguridad en los tres órdenes de gobierno. 2.5.3.6 Mejorar la infraestructura de movilidad y conectividad para el desarrollo de los sectores industriales.		
A.3 Resumen narrativo de la MIR vigente en 2018			
Nivel	Objetivo	Indicador	Meta
Fin	Contribuir a ampliar la oferta de accesibilidad, conectividad y movilidad de la población, mediante la mejora de los servicios de comunicaciones entre las regiones y las entidades circunvecinas, a fin de disminuir los tiempos de traslado y mejorar la seguridad en los usuarios.	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	95.20

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Propósito	Infraestructura vial estatal que funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad de la población.	Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones.	80.89
Componente 1	Carreteras y vialidades libres de peaje de jurisdicción estatal incrementadas para mayor cobertura.	Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras.	0.23
Componente 2	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	100.00
Componente 3	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.	100.00
Componente 4	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	6.93
Componente 5	Puentes y distribuidores viales construidos o rehabilitados para mejora de flujo vial, comodidad y seguridad de la población.	Proporción de población por la construcción y rehabilitación de puentes vehiculares en carreteras alimentadoras.	17,333.3
Componente 6	Autopistas estatales ampliadas y modernizadas para mejorar y ampliar la cobertura de la infraestructura carretera.	Índice de variación por la construcción de autopistas.	5.1
Componente 7	Autopistas estatales, casetas y servicios conexos, operando en óptimas condiciones para evitar posibles accidentes.	Variación del índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	1.00
<i>Actividad 1</i>	Verificaciones de la longitud de vialidades libres de peaje con preservación de derecho de vía.	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje	100.00
<i>Actividad 2</i>	Emisión y verificación de dictámenes de impacto vial realizados.	Porcentaje de dictámenes de impacto vial verificados	21.93

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

<i>Actividad 3</i>	Integración de información sobre la conservación y mantenimiento de carreteras y vialidades primarias libres de peaje.	Porcentaje de población beneficiada por los Proyectos para la Prestación de Servicios (PPS) del Sector Comunicaciones.	80.20
<i>Actividad 4</i>	Realización de las acciones de inspección y vigilancia del derecho de vía en la longitud de autopistas estatales para asegurar su preservación.	Porcentaje en la vigilancia y preservación del derecho de vía en las autopistas estatales.	100.00
<i>Actividad 5</i>	Elaboración de los estudios y proyectos ejecutivos que cumplan las especificaciones y normatividad que se rige en la materia.	Porcentaje de estudios y proyectos para validación de construcción de autopistas.	20.00
<i>Actividad 6</i>	Medición de las condiciones de servicio que se prestan en casetas de cobro y de los servicios conexos de autopistas de cuota para un servicio óptimo.	Porcentaje de calificación por la evaluación de los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales.	85.00
<i>Actividad 7</i>	Medición de las características de las vialidades de cuota de altas especificaciones para calificar y asegurar un tránsito vehicular ágil y seguro.	Porcentaje de calificación obtenida en la evaluación del estado físico de las autopistas estatales.	92.00
<i>Actividad 8</i>	Verificación del cumplimiento de lo establecido en los títulos de concesión de autopistas.	Porcentaje de formulación de reportes sobre el cumplimiento de la operación de las autopistas estatales.	100.00
<i>Actividad 9</i>	Formulación de estudios y proyectos para vialidades primarias urbanas realizados.	Porcentaje de cumplimiento en la elaboración de estudios y proyectos para vialidades primarias.	100.00
A.4 Información presupuestaria del Pp en el periodo 2016-2018			
Año	Aprobado	Modificado	Devengado
2016	\$ 3,920,322.9	\$ 5,749,378.6	\$ 5,465,751.4
2017	\$ 4,701,074.9	\$ 4,480,513.3	\$ 4,332,084.6
2018	\$ 4,475,752.9	\$ 4,278,444.2	\$ 4,191,605.8

A.5 Proyectos presupuestarios del Pp en 2018	
Clave	Nombre
030501030101	Coordinación y seguimiento de las políticas para el desarrollo de la infraestructura.
030501030102	Apoyo y asesoría para la conducción de las políticas para el desarrollo de la infraestructura.
030501030103	Control, seguimiento administrativo y de servicios para el desarrollo de la infraestructura.
030501030104	Información, planeación y evaluación para el desarrollo de la infraestructura.
030501030201	Construcción de carreteras alimentadoras.
030501030202	Conservación de carreteras alimentadoras.
030501030203	Modernización de carreteras alimentadoras.
030501030204	Rehabilitación de carreteras alimentadoras
030501030205	Regularización, administración, vigilancia y preservación del derecho vial.
030501030206	Construcción y rehabilitación de puentes en carreteras.
030501030301	Estudios y proyectos de autopistas.
030501030302	Construcción de autopistas.
030501030303	Conservación de autopistas.
030501030304	Control y supervisión de obras.
030501030305	Seguimiento a la operación y control de concesiones.
030501030306	Liberación y preservación del derecho de vía y servicios conexos.
030501030401	Estudios y proyectos para vialidades primarias.
030501030402	Construcción y modernización de vialidades primarias.
030501030403	Construcción y rehabilitación de puentes en vialidades.
030501030404	Dictámenes de Impacto Vial.

A.6 Evaluaciones anteriores

Evaluación de Diseño Programático, PAE 2017

03050103: Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre

Proyectos: 030501030202 Conservación de carreteras alimentadoras

030501030203 Modernización de carreteras alimentadoras

A7. Cobertura

Estatat: *"la infraestructura carretera y de vialidades prácticamente tiene cobertura estatal, por lo que más 16 millones de habitantes son beneficiados, excepto las localidades denominadas de caseríos que por tener de una a cinco viviendas, no cuentan con dicha infraestructura".*

Fuentes. Elaboración propia con base en:

- Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2018.
- Diagnóstico por Programa presupuestario del ejercicio 2018.
- Evaluación del presupuesto con indicadores 2018.
- Ficha técnica de diseño y seguimiento de indicadores 2018.
- Plan Estatal de Desarrollo (PED) del Estado de México 2017-2023.
- Reporte general de la MIR Ejercicio 2018.

Anexo 2. Criterios mínimos para la selección de las Evaluaciones Externas de Resultados

A pesar de contar con cinco años de vigencia, el programa '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' no ha sido sometido a evaluaciones o estudios de impacto que permitan medir los efectos que el Pp puede tener sobre la población beneficiaria y comprobar si estos, efectivamente son atribuibles a dicha intervención.

Bajo la premisa de que *“el principal reto de una evaluación de impacto es determinar qué habría pasado con los beneficiarios si el programa no hubiera existido”* (CONEVAL, 2019), es importante hacer hincapié en que su realización requiere del diseño y aplicación de metodologías rigurosas basadas en modelos matemáticos bien definidos que en primera instancia demandan altos costos y mayor tiempo para su desarrollo; asimismo, los programas públicos deben contar con características específicas de 'evaluabilidad' relacionadas con su naturaleza (social o no social), antigüedad (etapa de implementación), cantidad y tipo de información sobre su diseño, desempeño, resultados, población beneficiaria en el tiempo (antes y después de la intervención) y antecedentes de evaluación.

Al respecto, se observó que el Pp evaluado no es de tipo social, por lo que la medición y disponibilidad de los datos de su población beneficiaria, antes y después de su implementación, es compleja; aunado a lo anterior, si bien el programa se encuentra en una fase de consolidación –después de haberse mantenido en la apertura programática del Estado de México por más de cinco años–, en 2018 este solo había sido sujeto a una evaluación interna de 'diseño programático'.

Bajo este contexto, se concluyó que realizar una evaluación de impacto al Pp 03050103 aún no es factible; sin embargo, es relevante apuntar que, como parte de una estrategia de desarrollo en materia de infraestructura carretera y de comunicaciones que contribuye a incrementar la competitividad, productividad e innovación de la entidad, no se descarta la posibilidad de que, en el mediano o largo plazo, sus resultados sean considerados en un estudio de mayor alcance, toda vez que sus objetivos se cumplen con un nivel de desempeño adecuado, tomando en cuenta además que, a pesar de que solo el 28% del total de la red carretera y el 50% de vialidad de peaje es responsabilidad de las Instancias Ejecutoras, se beneficia al total de la población de la entidad.

Anexo 3. Criterios generales para la valoración de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)

Para dar cumplimiento al contenido de este anexo, se consideró lo siguiente en la selección de indicadores:

- Tomar en cuenta los datos disponibles del indicador en el tiempo, de tal manera que sea posible hacer un análisis de la evolución de este.
- Identificar si la MIR 2019, ha sido modificada y si los indicadores se conservan o no, con la que se tuvo en 2018.
- Los indicadores de la MIR se reportan en la Cuenta Pública por lo que los datos deberán retomarse de dicho documento.
- El sentido del indicador, es decir la dirección que debe tener el comportamiento de este para identificar cuando su desempeño es positivo o negativo.

Indicadores de la MIR del programa

Referente a la composición de la MIR del programa evaluado, en el periodo 2016-2019 se observaron cambios en la cantidad de objetivos a nivel Componentes y Actividades, así como en el planteamiento de sus resúmenes narrativos. Dichos cambios en general, han obedecido al fortalecimiento de su lógica causal y su alineación estratégica, tomando en cuenta que en el año 2017 en el Estado de México se realizó un proceso de transición administrativa, lo que conllevó a la implementación de nuevo modelo de gobierno con objetivos y estrategias propias; no obstante, es importante mencionar que el programa 03050103 no perdió vigencia.

Al respecto se observó que en el ejercicio 2016, la MIR estuvo compuesta por 4 Componentes y 6 Actividades; en 2017 fue conformada por 8 Componentes y 11 Actividades; en 2018 (el ejercicio evaluado), la matriz estuvo estructurada por 7 Componentes y 9 Actividades; mientras que en 2019 se identificaron 7 Componentes y 11 Actividades.

Para llevar a cabo el análisis comparativo estipulado en el Anexo 3 de los TdR aplicados, y en apego a lo dispuesto en dicha metodología, se llevó a cabo una selección de 10 indicadores estratégicos y de gestión, correspondientes a la MIR del Pp evaluado, vigente en 2018; con base en los cuales se realizó, lo siguiente:

- iii. En primera instancia, la comparación entre el resumen narrativo de los diferentes niveles de la MIR, en el periodo 2016-2019; es decir, tomando los niveles Fin, Propósito, Componente 1, 2, 3, 4

y 7, así como las Actividades 1.1, 7.1 y 7.2 vigentes en 2018 como ancla, se cotejaron la redacción y lógica causal de cada objetivo seleccionado.

- iv. Posteriormente se procedió a realizar un cotejo similar al anterior, pero esta vez entre los indicadores correspondientes a los niveles de objetivo seleccionados, mediante el cual se determinó la factibilidad de realizar un comparativo entre el avance en el cumplimiento de sus metas para el periodo 2016-2019.

Respecto a los resultados del primer punto (inciso i), se constató que los objetivos de Fin y de Propósito mantuvieron similitud y la misma naturaleza en el periodo 2016-2019, lo cual confirma la fortaleza de su lógica causal; asimismo, un total de 5 Componentes (C1, C2, C3, C4 y C7) trascendieron de un año a otro en el periodo 2017-2019, y aunque en 2016 mostraron una redacción distinta, su origen causal es consistente con el de años posteriores, motivo por el cual se determinó que su desempeño puede ser comparado en el tiempo.

En cuanto a las Actividades establecidas para la consecución de los objetivos de nivel Componente, se identificó que en 2016 la Actividad 1.1 no fue considerada en la estructura de la MIR, por lo que producto de la modificación del Componente 1, esta fue incorporada a partir de 2017, observando que su sintaxis se ha mantenido sin cambios hasta el ejercicio fiscal 2019. Aunado a lo anterior, las Actividades 7.1 y 7.2, las cuales contribuyen al logro de un mismo Componente, presentaron una lógica causal consistente en el periodo 2016-2019, por lo que, a pesar de mostrar una sintaxis distinta en el año 2016, se concluyó que sus resultados también pueden ser comparados entre dichos ejercicios fiscales.

Referente a los indicadores estratégicos y de gestión establecidos para medir el desempeño del programa, en general se observó continuidad en dichos instrumentos de medición, a pesar de que el orden de los objetivos a los que pertenecen se haya modificado en algunos de los ejercicios considerados. Estas modificaciones en el orden de los niveles de la MIR y sus respectivos indicadores pueden verse particularmente en los Componentes y Actividades de los ejercicios fiscales 2016 y 2019; no obstante, se determinó que todos los indicadores de la MIR del programa mostraron grandes similitudes y por lo tanto, el logro de sus metas puede ser comparado en el periodo de tiempo analizado.

Por otra parte, se constató que los elementos básicos para definir, llevar a cabo el cálculo de los indicadores seleccionados, así como su interpretación, fueron sintetizados en 'Fichas Técnicas', por lo que puede afirmarse que dichos instrumentos de medición cuentan con: nombre, definición, sentido del indicador, método de cálculo, unidad de medida, frecuencia de medición, línea base, metas y avances; los cuales son consistentes entre sí.

Análisis de la evolución de los objetivos de la MIR del programa en el periodo 2016-2019

El Pp evaluado fue creado hace más de cinco años y, de acuerdo con la información disponible sobre la estructura de su MIR, se observó que el número de objetivos y el planteamiento del resumen narrativo correspondiente, ha sufrido cambios en el periodo 2016-2019.

Al respecto, en apego a los TdR aplicados en la presente evaluación, se seleccionaron un total de 10 objetivos de la MIR con sus respectivos indicadores (estratégicos y de gestión) para valorar su evolución y nivel de cumplimiento en el periodo antes referido.

Bajo este contexto, las modificaciones realizadas por las Instancias Ejecutoras en la estructura analítica de la MIR del programa evaluado, se presentan de forma desagregada en la Tabla B que se presenta a continuación:

Evolución de la estructura analítica de la MIR del programa								
Nivel (Según MIR 2018)	2016		2017		2018		2019	
	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo
Fin	F	Contribuir a la modernización del transporte terrestre, a través de la modernización de infraestructura que permita mejorar la accesibilidad e incrementar la conectividad, movilidad y enlace de la población entre las regiones y las entidades circunvecinas.	F	Contribuir a ampliar la oferta de accesibilidad, conectividad y movilidad de la población, mediante la mejora de los servicios de comunicaciones entre las regiones y las entidades circunvecinas, a fin de disminuir los tiempos de traslado, así como mejorar la calidad y seguridad en las principales vialidades.	F	Contribuir a ampliar la oferta de accesibilidad, conectividad y movilidad de la población, mediante la mejora de los servicios de comunicaciones entre las regiones y las entidades circunvecinas, a fin de disminuir los tiempos de traslado y mejorar la seguridad en los usuarios.	F	Contribuir a disminuir los tiempos de traslado en la movilidad de personas y productos a través de ampliar la infraestructura que ofrece la accesibilidad y conectividad de comunicación entre las regiones y entidades circunvecinas.
Propósito	P	Infraestructura carretera libre de peaje incrementada y mejorada mediante acciones de construcción, rehabilitación, modernización y mantenimiento, que beneficien a las localidades de la entidad en su conectividad y movilidad.	P	Infraestructura vial estatal funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad.	P	Infraestructura vial estatal que funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad de la población.	P	La Población del Estado de México, cuenta con infraestructura vial de jurisdicción estatal, que funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad.
								Respuesta: Sí Justificación: El resumen narrativo de nivel Fin en el periodo 2016-2019, guarda consistencia en su lógica, pero no así en su redacción; sin embargo, se consideró que el desempeño del objetivo a este nivel, puede ser comparado en el tiempo.
								Respuesta: Sí Justificación: La redacción del objetivo de Propósito ha sido modificada en el periodo 2016-2019; sin embargo, se consideró que su lógica es consistente y por lo tanto el objetivo a este nivel es comparable en el tiempo.

Evolución de la estructura analítica de la MIR del programa									
Nivel (Según MIR 2018)	2016		2017		2018		2019		¿Existen cambios?
	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	
Componente 1	C6	Construcción de carreteras estatales alimentadoras.	C1	Carretera y vialidades libres de peaje de jurisdicción estatal incrementadas para mayor cobertura.	C1	Carretera y vialidades libres de peaje de jurisdicción estatal incrementadas para mayor cobertura.	C6	Carreteras y vialidades libres de peaje de jurisdicción estatal incrementadas en su cobertura.	Respuesta: Sí Justificación: La redacción del objetivo de nivel Componente 1 fue modificada a partir del año 2017, cuando se planteó de forma más concreta; este objetivo se ha mantenido hasta el ejercicio fiscal 2019, por lo que su desempeño puede ser comparado en el tiempo.
Componente 2	C1	Infraestructura vial terrestre adecuada para el flujo vehicular y transporte de carga.	C2	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	C2	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	C1	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Respuesta: Sí Justificación: A pesar de que la nomenclatura del Componente presentó cambio en periodo 2016-2019, la lógica del objetivo se conservó y a partir de 2017, puede ser perfectamente comparable.
Componente 3	C3	Longitud carretera primaria libre de peaje modernizada.	C3	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	C3	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	C2	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Respuesta: Sí Justificación: A partir del ejercicio fiscal 2017 y hasta 2019, la redacción del objetivo se ha mantenido, por lo que sus resultados pueden ser comparados en el tiempo.

Evolución de la estructura analítica de la MIR del programa									
Nivel (Según MIR 2018)	2016		2017		2018		2019		¿Existen cambios?
	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	
Componente 4	C2	Infraestructura vial terrestre rehabilitada.	C4	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	C4	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	C3	Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Respuesta: Sí Justificación: A pesar de mostrar una redacción distinta en 2016, la lógica del objetivo observada en el periodo 2017-2019 se mantiene, por lo que la medición de su desempeño puede ser comparada en el tiempo.
Componente 7	C7	Infraestructura y equipamiento de autopistas de cuota de jurisdicción estatal mejoradas, a fin de disminuir la posibilidad de accidentes.	C7	Autopistas estatales, casetas y servicios conexos mantenidas y ampliadas para prevenir posibles accidentes.	C7	Autopistas estatales, casetas y servicios conexos operando en óptimas condiciones para evitar posibles accidentes.	C5	Autopistas estatales, casetas y servicios conexos, operando en óptimas condiciones para evitar posibles accidentes.	Respuesta: Sí Justificación: La lógica causal que dio origen al Componente 7 es la misma en el periodo 2016-2019; por lo que a pesar de mostrar una redacción distinta en 2016, este puede ser comparado en el periodo en comento.

Evolución de la estructura analítica de la MIR del programa									
Nivel (Según MIR 2018)	2016		2017		2018		2019		¿Existen cambios?
	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	
Actividad 1.1	N/A	N/A	A 1.1-2.1	Verificaciones de la longitud de vialidades libres de peaje con preservación de derecho de vía.	A 1.1-2.1	Verificaciones de la longitud de vialidades libres de peaje con preservación de derecho de vía.	A 1.1	Verificación de la longitud de vialidades libres de peaje con preservación de derecho de vía.	Respuesta: Sí Justificación: En 2016 la Actividad 1.1 no fue considerada en la estructura de la MIR del Pp; sin embargo, a partir de 2017 y hasta 2019, su planteamiento no muestra cambios, motivo por el cual sus resultados pueden ser comparados.
Actividad 7.1	C4	Infraestructura vial primaria de cuota adecuada para un servicio óptimo.	A 7.1	Realización de acciones de medición de las condiciones de servicio que se prestan en casetas de cobro y de los servicios conexos de autopistas de cuota para un servicio óptimo.	A 7.1	Medición de las condiciones de servicio que se prestan en casetas de cobro y de los servicios conexos de autopistas de cuota para un servicio óptimo.	A 5.2	Medición de las condiciones de servicio que se prestan en casetas de cobro y de los servicios conexos de autopistas de cuota para un servicio óptimo.	Respuesta: Sí Justificación: La lógica causal que dio lugar al planteamiento de la Actividad 7.1 es consistente en el periodo 2016-2019; por lo que, a pesar de que en 2016 y 2017 muestra una redacción distinta, sus resultados pueden ser comparados en el tiempo.

Evolución de la estructura analítica de la MIR del programa									
Nivel (Según MIR 2018)	2016		2017		2018		2019		¿Existen cambios?
	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	
Actividad 7.2	C5	Infraestructura vial de cuota evaluada en óptimas condiciones de transitabilidad.	A 7.2	Realización de acciones de medición para calificar a las vialidades de cuota de altas especificaciones y asegurar un tránsito vehicular ágil y seguro.	A 7.2	Medición de las características de las vialidades de cuota de altas especificaciones para calificar y asegurar un tránsito vehicular ágil y seguro.	A 5.1	Medición de las características de las vialidades de cuota de altas especificaciones para calificar y asegurar un tránsito vehicular ágil y seguro.	Respuesta: Sí Justificación: A pesar de presentar un planteamiento distinto en el año 2016, la lógica causal de la Actividad 7.2 guarda consistencia en el periodo 2016-2019, motivo por el cual su desempeño, puede ser comparado en el tiempo.
Nivel según MIR 2018. Se refiere al nivel de objetivo ancla, es decir contra el que se están comparando los ejercicios fiscales 2016, 2017 y 2019. Nivel. Se refiere al nivel de objetivo de la MIR en el periodo 2016-2019. F. Fin P. Propósito C1. Componente 1 C2. Componente 2 C3. Componente 3						C3. Componente 3 C4. Componente 4 C5. Componente 5 A 1.1. Actividad 1.1 A 5.1. Actividad 5.1 A 5.2. Actividad 5.2 A 7.1. Actividad 7.1 A 7.2. Actividad 7.2			
Fuente. Elaboración propia con datos de: - Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México. - Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México. - Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México. - Matriz de Indicadores para Resultados 2019 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México									

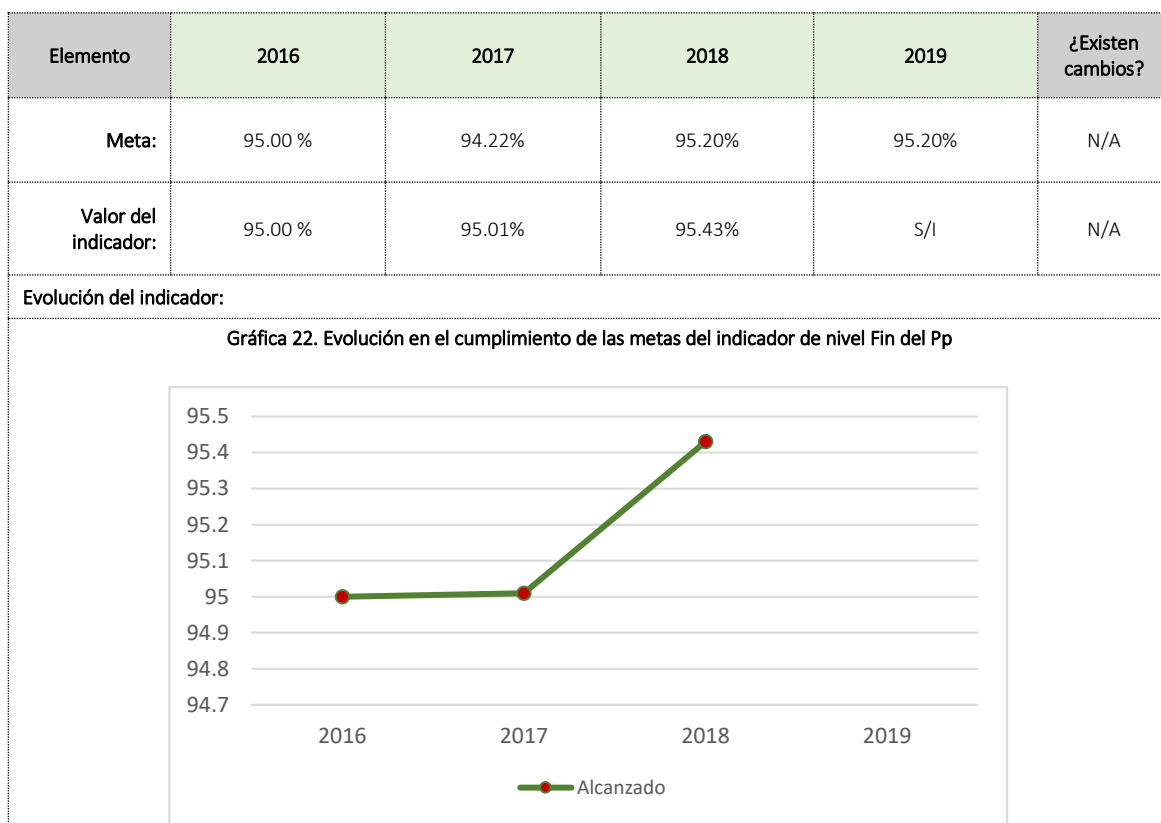
Considerando la información de la tabla anterior, se determinó que la redacción de los Componentes y Actividades seleccionados, presentan oportunidad de mejora, ya que su sintaxis no se apega a lo estipulado por la MML. Las propuestas correspondientes, se realizarán en el apartado de recomendaciones de este informe.

Análisis de la evolución de los indicadores de la MIR del programa en el periodo 2016-2019

Tomando en cuenta que el Pp evaluado fue creado en el ejercicio fiscal 2015 y, de acuerdo con la información disponible sobre la estructura de su MIR, se observó que el número de Componentes y Actividades, así como del planteamiento de su resumen narrativo, han sufrido modificaciones, también

se identificaron cambios en los indicadores establecidos para medir el nivel de cumplimiento de sus objetivos, los cuales se pueden observar de forma desagregada en las Tablas C a L que a continuación se presentan; cabe mencionar que, en apego a los TdR aplicados, para el análisis de los indicadores y la evolución de su desempeño, se seleccionaron solo 10 estratégicos y de gestión, los cuales se consideró que explican de mejor forma el nivel de objetivos del programa y por ende, su desempeño. La selección de los indicadores analizados, fue revisada y aprobada por la UIPPE de la SECOM.

Evolución del indicador de nivel Fin del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	Sí
Definición:	Representa la cobertura de población que tiene acceso a la infraestructura y a los servicios de comunicaciones.	Representa la cobertura de población que tiene acceso a la infraestructura y a los servicios de comunicaciones.	Representa la cobertura de población que tiene acceso a la infraestructura y a los servicios de comunicaciones.	Representa la cobertura de población que tiene acceso a la infraestructura y a los servicios de comunicaciones.	No
Dimensión:	Estratégico Eficiencia	Estratégico Eficiencia	Estratégico Eficiencia	Estratégico Eficiencia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Método de cálculo:	(Sumatoria promedio de la población con acceso a los servicios de infraestructura de comunicaciones / Población total en el Estado de México) *100	(Sumatoria promedio de la población con acceso a los servicios de infraestructura de comunicaciones / Población total en el Estado de México) *100	(Sumatoria promedio de la población con acceso a los servicios de infraestructura de comunicaciones / Población total en el Estado de México) *100	Sumatorio promedio de la población con acceso a los servicios de infraestructura de comunicaciones / Población total en el Estado de México) *100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Anual	Anual	Anual	Anual	No
Línea base:	S/I	S/I	95% de población con acceso a infraestructura y servicios de comunicaciones en el 2016	S/I	N/A

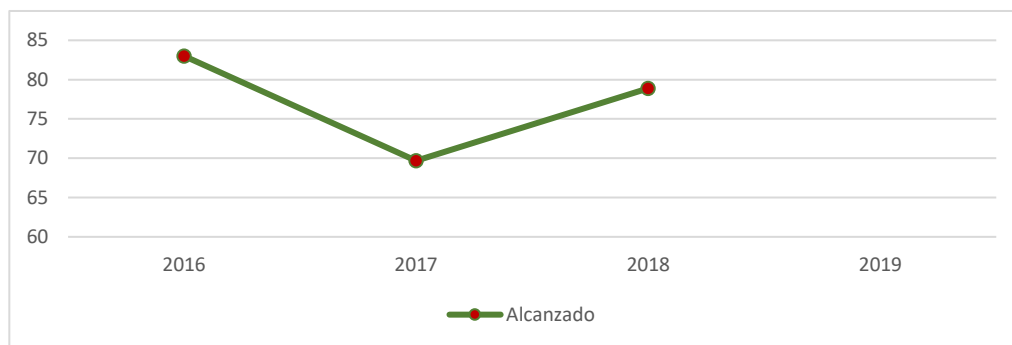


Evolución del indicador de nivel Propósito del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Calidad de la infraestructura vial libre de peaje	Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones.	Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones.	Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones.	Sí
Definición:	Indica el porcentaje de vialidad libre de peaje en condiciones adecuadas de transitabilidad	Indica el porcentaje de vialidad libre de peaje en buenas y regulares condiciones	Indica el porcentaje de vialidad libre de peaje en buenas y regulares condiciones	Indica el porcentaje de vialidad libre de peaje en buenas y regulares condiciones	Sí
Dimensión:	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No

Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Método de cálculo:	(Kilómetros de vialidades estatales libres de peaje en buenas y regulares condiciones / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje) * 100	(Kilómetros de vialidades estatales libres de peaje en buenas y regulares condiciones / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje) * 100	(Kilómetros de vialidades estatales libres de peaje en buenas y regulares condiciones / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje) * 100	(Kilómetros de vialidades estatales libres de peaje en buenas y regulares condiciones / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje) * 100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Anual	Anual	Anual	Anual	No
Línea base:	83	83	83% de vialidad libre de peaje en buenas condiciones en el 2016	83	N/A
Meta:	97.70	97.69	80.89	97.69	N/A
Valor del indicador:	83.00	69.68	79.89	S/I	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 23. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Propósito del Pp



Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Evolución del indicador del Componente 1 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Construcción de carreteras estatales alimentadoras.	Índice de variación porcentual por la construcción de carreteras estatales alimentadoras.	Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras.	Índice de variación porcentual por la construcción de carreteras estatales alimentadoras.	Sí
Definición:	Proporciona el crecimiento en el patrimonio estatal de las carreteras y caminos libres de peaje.	Proporciona el crecimiento en el patrimonio estatal de las carreteras y caminos libres de peaje.	Proporciona el crecimiento en el patrimonio estatal de las carreteras y caminos libres de peaje.	Proporciona el crecimiento en el patrimonio estatal de las carreteras y caminos libres de peaje.	No
Dimensión:	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Método de cálculo:	((Kilómetros de carretera existente año anterior + kilómetros de carretera año actual / Kilómetros de carreteras estatales existentes año anterior)-1) *100	((Kilómetros de carretera existente año anterior + kilómetros de carretera año actual / Kilómetros de carreteras estatales existentes año anterior)-1) *100	((Kilómetros de carretera existente año anterior + kilómetros de carretera año actual / Kilómetros de carreteras estatales existentes año anterior)-1) *100	((Kilómetros de carretera existente año anterior + kilómetros de carretera año actual / Kilómetros de carreteras estatales existentes año anterior)-1) *100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Sí
Línea base:	S/I	S/I	S/I	S/I	N/A
Meta:	0.28	0.42	0.23	.23	N/A
Valor del indicador:	0.28	0.42	0.14	S/I	N/A
Evolución del indicador:					

Gráfica 24. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Propósito del Pp

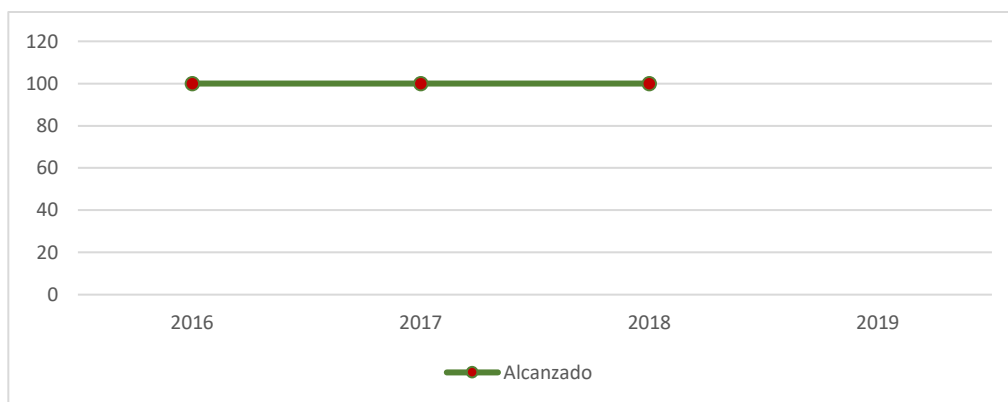


Evolución del indicador del Componente 2 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje	Sí
Definición:	Registra la proporción de la longitud primaria libre de peaje, respecto a la longitud total de esta vialidad conservada.	Registra la proporción de la longitud primaria libre de peaje, respecto a la longitud total de esta vialidad conservada.	Registra la proporción de la longitud primaria libre de peaje, respecto a la longitud total de esta vialidad conservada.	Registra la proporción de la longitud primaria libre de peaje, respecto a la longitud total de esta vialidad conservada.	No
Dimensión:	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No

Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Método de cálculo:	(Kilómetros de caminos conservados en el periodo * 100) / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje	(Kilómetros de caminos conservados en el periodo * 100) / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje	(Kilómetros de caminos conservados en el periodo*100) / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje	(Kilómetros de caminos conservados en el periodo / Total, de kilómetros de la red vial primaria estatal libre de peaje) *100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Trimestral	No
Línea base:	100	100	100	100	N/A
Meta:	100.00	100.00	100.00	30.78*	N/A
Valor del indicador:	100.00	100.00	100.00	S/I	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 25. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 2 del Pp



Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Evolución del indicador del Componente 3 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Modernización de carreteras alimentadoras estatales.	Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.	Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.	Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales.	Sí
Definición:	Señala la proporción de kilómetros modernizados en el periodo referente a los kilómetros que requieren ser modernizados, lo que mejora las características de la vialidad.	Señala la proporción de kilómetros modernizados en el periodo referente a los kilómetros que requieren ser modernizados, lo que mejora las características de la vialidad	Señala la proporción de kilómetros modernizados en el periodo referente a los kilómetros que requieren ser modernizados, lo que mejora las características de la vialidad	Señala la proporción de kilómetros modernizados en el periodo referente a los kilómetros que requieren ser modernizados, lo que mejora las características de la vialidad	No
Dimensión:	Gestión Eficacia	Gestión Eficacia	Gestión Eficacia	Gestión Eficacia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Método de cálculo:	(Kilómetro de carretera modernizados en el periodo / Kilometro de carretera con saturación de nivel de servicios) *100	(Kilómetros de carretera modernizados en el periodo / Kilómetros de carretera con saturación de nivel de servicios) * 100	(Kilómetros de carretera modernizados en el periodo / Kilómetros de carretera con saturación de nivel de servicios) *100	(Kilómetros de carretera modernizados en el periodo / Kilómetros de carretera con saturación de nivel de servicios) *100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Sí
Línea base:	S/I	S/I	100% (en relación con los requeridos en 2016)	S/I	N/A
Meta:	100.00	100.00	100.00	100.00	N/A
Valor del indicador:	100.00	110.15	100.70	S/I	N/A
Evolución del indicador:					

Gráfica 26. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 3 del Pp



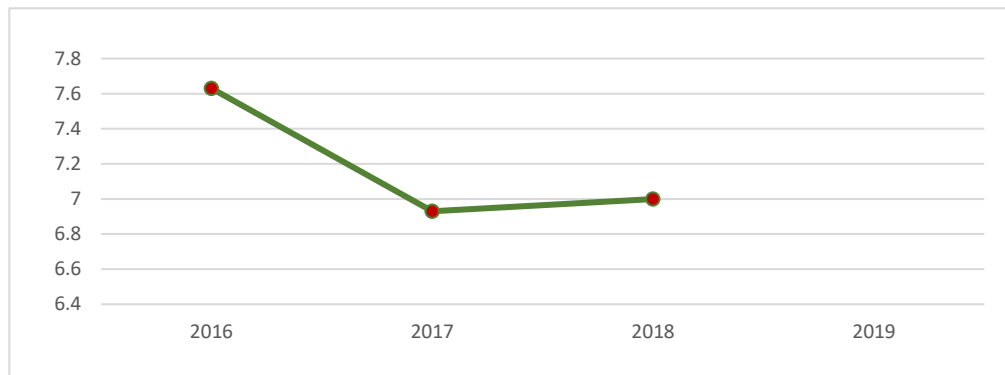
Evolución del indicador del Componente 4 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	Sí
Definición:	Representa la proporción de la longitud carretera estatal libre de peaje que se rehabilita, con respecto al total de la red carretera estatal libre de peaje de jurisdicción estatal.	Representa la proporción de la longitud carretera estatal libre de peaje que se rehabilita, con respecto al total de la red carretera estatal libre de peaje de jurisdicción estatal.	Representa la proporción de la longitud carretera estatal libre de peaje que se rehabilita, con respecto al total de la red carretera estatal libre de peaje de jurisdicción estatal.	Representa la proporción de la longitud carretera estatal libre de peaje que se rehabilita, con respecto al total de la red carretera estatal libre de peaje de jurisdicción estatal.	No
Dimensión:	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	S/I	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Método de cálculo:	(Kilómetros de carreteras rehabilitados / Total de kilómetros de caminos de la Red Estatal primaria libre de peaje con requerimiento) * 100	(Kilómetros de carreteras rehabilitados / Total de kilómetros de caminos de la Red Estatal primaria libre de peaje con requerimiento) * 100	(Kilómetros de carreteras rehabilitados / Total de kilómetros de caminos de la Red Estatal primaria libre de peaje con requerimiento) * 100	(Kilómetros de carreteras rehabilitados / Total de kilómetros de la red vial primaria estatal libre de peaje) * 100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Semestral	No
Línea base:	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I
Meta:	7.60	6.93	6.90	1.73	N/A
Valor del indicador:	7.63	6.93	7.00	S/I	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 27. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 4 del Pp



Evolución del indicador del Componente 7 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019

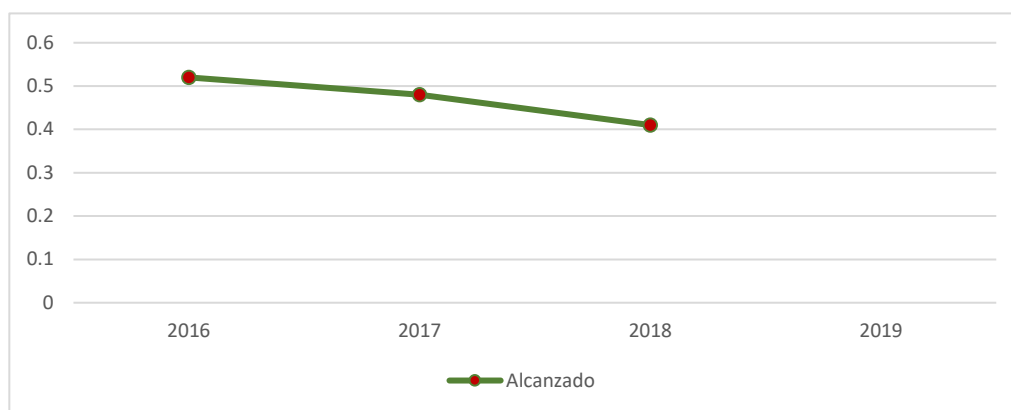
Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	Índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	Variación del índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	Cociente del índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	Sí
Definición:	Representa la puntuación de la calificación del índice de accidentalidad; donde uno o menos equivalen a un índice positivo y más de uno es negativo, referente a las autopistas estatales en operación.	Representa la puntuación de la calificación del índice de accidentalidad; donde uno o menos equivalen a un índice positivo y más de uno es negativo, referente a las autopistas estatales en operación.	Representa la puntuación de la calificación del índice de accidentalidad; donde uno o menos equivalen a un índice positivo y más de uno es negativo, referente a las autopistas estatales en operación.	Representa la puntuación de la calificación del índice de accidentalidad; donde uno o menos equivalen a un índice positivo y más de uno es negativo, referente a las autopistas estatales en operación.	No
Dimensión:	Gestión Calidad	Gestión Calidad	Gestión Calidad	Gestión Calidad	No
Sentido:	Descendente	Descendente	Descendente	Descendente	No
Método de cálculo:	(Índice de accidentabilidad reportado / Índice de accidentabilidad esperado)	(Índice de accidentabilidad reportado / Índice de accidentabilidad esperado)	(Índice de accidentabilidad reportado / Índice de accidentabilidad esperado)	(Índice de accidentabilidad registrado/ Índice de accidentabilidad programado)	Sí
Unidad de medida:	Puntuación	Puntuación	Puntuación	Puntuación	No
Frecuencia de medición:	Anual	Anual	Anual	Anual	No
Línea base:	N/A	S/I	0.53 de puntuación de la calificación del índice de accidentabilidad	S/I	N/A
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?

Meta:	1.00	0.58	0.53	100.00	N/A
Valor del indicador:	0.52	0.48	0.41	0.42*	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 28. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 7 del Pp



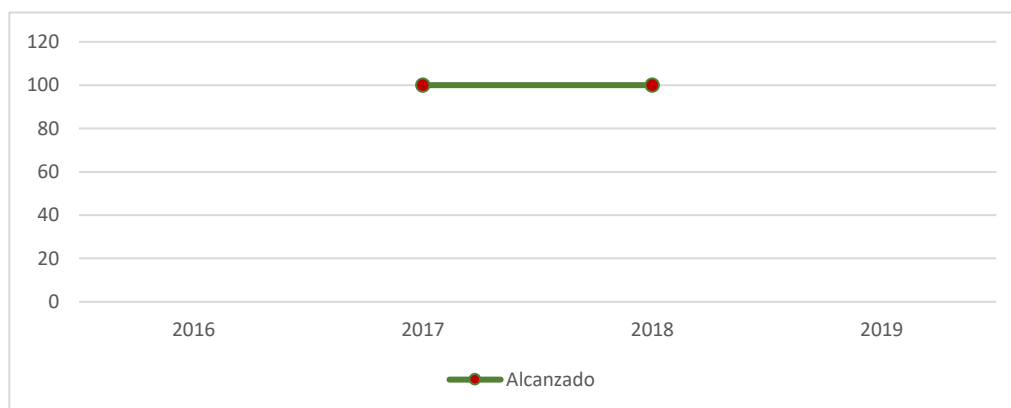
Evolución del indicador de la Actividad 1.1 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	N/A	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje	No
Definición:	N/A	Señala la proporción de kilómetros de vía preservada de carreteras libres de peaje de jurisdicción estatal respecto al total de la longitud de dicha red.	Señala la proporción de kilómetros de vía preservada de carreteras libres de peaje de jurisdicción estatal respecto al total de la longitud de dicha red.	Señala la proporción de kilómetros de vía preservada de carreteras libres de peaje de jurisdicción estatal respecto al total de la longitud de dicha red.	No
Dimensión:	N/A	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	N/A	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Método de cálculo:	N/A	(Longitud preservada sobre el eje de la red carretera / Longitud total por preservar sobre el eje de la red carretera) * 100	(Longitud preservada sobre el eje de la red carretera / Longitud total por preservar sobre el eje de la red carretera) * 100	(Longitud preservada sobre el eje de la red carretera / Longitud total por preservar sobre el eje de la red carretera) * 100	No
Unidad de medida:	N/A	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	N/A	Trimestral	Trimestral	Trimestral	No
Línea base:	N/A	S/I	S/I	S/I	N/A
Meta:	N/A	100.00	100.00	100.00	N/A
Valor del indicador:	N/A	100.00	100.00	S/I	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 29. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 1.1 del Pp



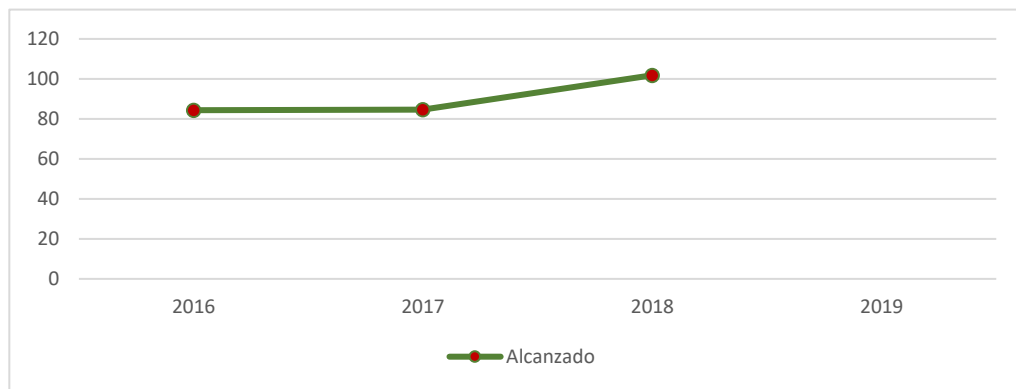
Evolución del indicador de la Actividad 7.1 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Evaluar los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales.	Porcentaje de calificación por la evaluación de los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales.	Porcentaje de calificación por la evaluación de los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales.	Porcentaje de calificación por la evaluación de los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales.	Sí
Definición:	S/I	S/I	S/I	S/I	N/A
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?

Informe preliminar de resultados de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103
Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'

Dimensión:	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Método de cálculo:	(Calificación obtenida de los servicios de plataforma / Calificación programada de los servicios en plataforma) * 100	(Calificación obtenida de los servicios de plataforma / Calificación programada de los servicios en plataforma) * 100	(Calificación obtenida de los servicios de plataforma / Calificación programada de los servicios en plataforma) * 100	(Calificación obtenida de los servicios de plataforma / Calificación programada de los servicios en plataforma) * 100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Trimestral	Trimestral	Trimestral	Semestral	Sí
Línea base:	84.40	84.62	101.82	82.4**	N/A
Meta:	85.00	92.00	85.00	86.00	N/A
Valor del indicador:	84.35	84.62	101.82	82.4*	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 30. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.1 del Pp

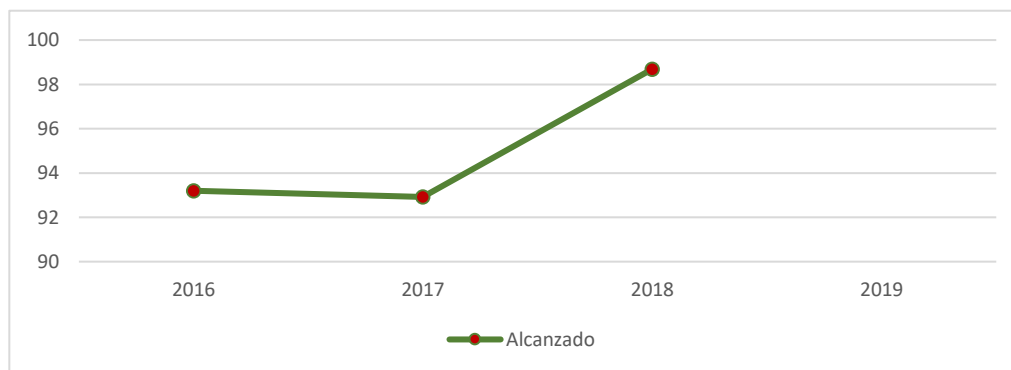


Evolución del indicador de la Actividad 7.2 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019

Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
Nombre:	Evaluar el estado físico de las autopistas estatales	Porcentaje de calificación obtenida en la evaluación del estado físico de las autopistas estatales.	Porcentaje de calificación obtenida en la evaluación del estado físico de las autopistas estatales.	Porcentaje de calificación obtenida en la evaluación del estado físico de las autopistas estatales.	Sí
Definición:	Indica el porcentaje de las acciones que mantienen y/o incrementan el nivel de calidad del estado físico de las autopistas estatales en operación.	Indica el porcentaje de las acciones que mantienen y/o incrementan el nivel de calidad del estado físico de las autopistas estatales en operación.	Indica el porcentaje de las acciones que mantienen y/o incrementan el nivel de calidad del estado físico de las autopistas estatales en operación.	Indica el porcentaje de las acciones que mantienen y/o incrementan el nivel de calidad del estado físico de las autopistas estatales en operación.	No
Dimensión:	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	Gestión Eficiencia	No
Sentido:	Ascendente	Ascendente	Ascendente	Ascendente	No
Método de cálculo:	(Calificación obtenida del estado físico de las autopistas / Calificación óptima del estado físico de las autopistas) *100	(Calificación obtenida del estado físico de las autopistas / Calificación óptima del estado físico de las autopistas) *100	(Calificación obtenida del estado físico de las autopistas / Calificación óptima del estado físico de las autopistas) *100	(Calificación obtenida del estado físico de las autopistas / Calificación óptima del estado físico de las autopistas) *100	No
Unidad de medida:	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	No
Frecuencia de medición:	Semestral	Semestral	Semestral	Semestral	No
Línea base:	S/I	S/I	S/I	S/I	N/A
Meta:	92.00	92.00	92.00	94.00	N/A
Valor del indicador:	93.20	92.92	98.69	S/I	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 31. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.2 del Pp



Para dar cabal cumplimiento al presente apartado, en primer lugar, se realizó la valoración integral de los 10 indicadores seleccionados para medir el desempeño del Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre', la cual se llevó a cabo con base en el cumplimiento de las características CREMA, criterios mínimos de calidad que, de acuerdo con la 'Metodología para la aprobación de indicadores de resultados, servicios y gestión' emitida por el CONEVAL en 2014, permiten garantizar que dichos instrumentos miden apropiadamente el objetivo de cada nivel de la MIR en un punto en el tiempo.

Referente a este procedimiento, se concluyó que el 100% de los indicadores estratégicos y de gestión, vigentes en 2018 fueron relevantes y económicos; es decir que expresaron elementos importantes para medir el cumplimiento del objetivo en cada nivel de la MIR; sus metas fueron congruentes con su frecuencia de medición; y la información necesaria para realizar su cálculo estuvieron disponibles a un bajo costo. Aunado a lo anterior, se determinó que el 70% de dichos instrumentos de medición se consideraron monitoreables, ya que contaron con medios de verificación que permitieron consultar los datos de cada variable; al respecto se observó que 6 indicadores (Propósito, C1, C2, C3, C4 y C7) presentaron fuentes de información poco específicas, situación que constituye una debilidad en la materia.

Por otra parte, el 60% y 50% de los indicadores se consideraron claros y adecuados respectivamente, la mayoría debido a inconsistencias entre el nombre y el método de cálculo señalado en las 'Fichas Técnicas' correspondientes, y en el segundo caso, por mostrar una dimensión que no era congruente con el concepto de la MIR que pretendían medir; en ambas situaciones, las debilidades identificadas no fueron críticas, motivo por el cual se determinó que los instrumentos de medición establecidos en la MIR del Pp evaluado y seleccionados por la Instancia Evaluadora, permiten medir su nivel de desempeño.

En segundo lugar, se realizó un análisis simple de las metas de los indicadores en comento, mediante el cual se determinó que el valor planeado para el 100% de dichos instrumentos de medición, permite acreditar el grado de avance de los objetivos de la MIR y son factibles de alcanzar.

Bajo este contexto y como tercer punto, se procedió al análisis del avance de las metas logrado por los 10 indicadores antes referidos, durante el ejercicio fiscal 2018, derivado de lo cual se determinó que el 70% se ubicó en un rango de cumplimiento 'Positivo', es decir mayor a 90% y hasta 115%, denotando una buena planeación de sus metas, así como un desempeño adecuado, consiste con el nivel de las capacidades técnicas, presupuestales y de personal de las Instancias Ejecutoras.

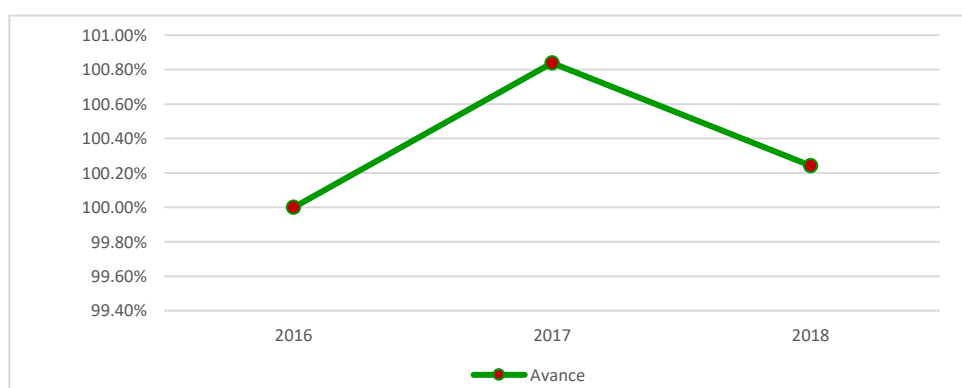
Por otra parte, se observó que el indicador del Componente 1 alcanzó el 61.70% de la meta planeada en dicho ejercicio fiscal; mientras que el indicador de la Actividad 7.1 sobrepasó su meta programada en

más de 19%, mostrando un deficiente diseño de esta; asimismo, el indicador del Componente 7, registró un logro de apenas el 41.34%, un cumplimiento que se consideró positivo.

De manera puntual, respecto al cumplimiento de las metas de los mismos indicadores, pero en años anteriores, se concluyó lo siguiente:

- A nivel de Fin, el valor promedio de las metas de dicho indicador –a cargo de la SECOM–, en el periodo 2016-2018 fue de 94.80%, mientras que su cumplimiento promedio fue de 100.36%. El avance logrado en los tres años se ubicó en un rango positivo, ya que en 2016 se alcanzó el 100% de la meta planeada; en 2017 el 100.84%; y en 2018 el 100.24%, denotando un desempeño adecuado de dicho objetivo.

Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Fin del Pp en el periodo 2016-2018

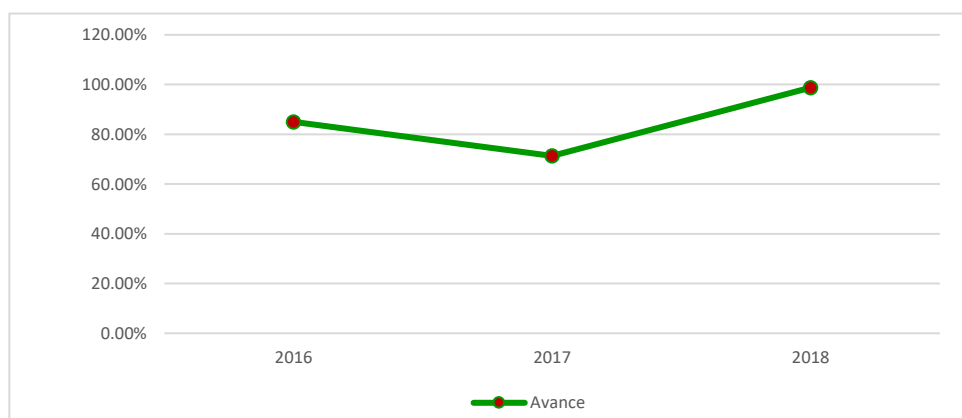


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México

- Para el indicador de nivel Propósito (a cargo de la JCEM), el valor promedio de sus metas en el periodo 2016-2018 fue de 92.09%, mientras que su cumplimiento promedio fue de 85.02%. El avance promedio registrado en los tres años se ubicó en un rango positivo, ya que en 2016 se alcanzó el 84.95% de la meta programada; en 2017 el 71.33%; y en 2018 el 98.76%, denotando un desempeño adecuado en el último año, debido entre otros factores, al ajuste de las estrategias estatales, así como de la inversión realizada en materia de rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial.

Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Propósito del Pp en el periodo 2016-2018



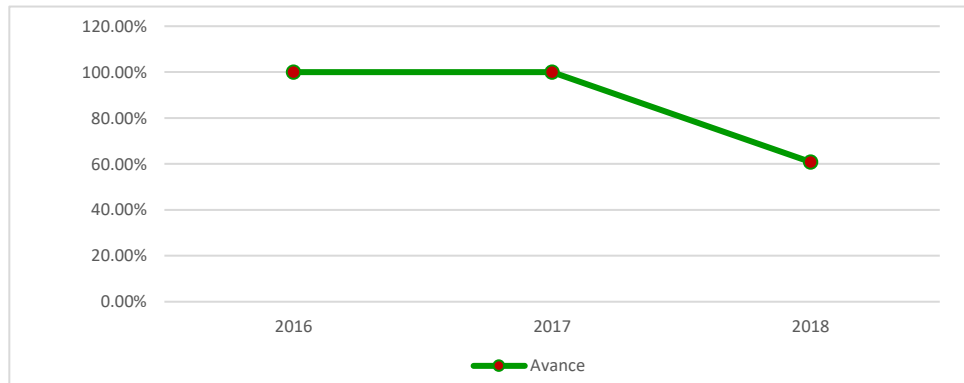
Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México

- En cuanto, al cumplimiento promedio de las metas del indicador del Componente 1 – responsabilidad de la JCEM–, en el periodo 2016-2018 fue de 31%, fue de 86.96%. El avance registrado en los tres años se ubicó en un rango positivo, ya que en 2016 y 2017 se alcanzó el 100% de las metas programadas; mientras que en 2018 se alcanzó el 60.87%, denotando un desempeño positivo pero aparentemente insuficiente en dicho año, lo anterior debido a la naturaleza del propio indicador ya que, si bien el incremento de la cobertura de las carreteras y vialidades libres de peaje denotan un sentido ascendente, las prioridades de construcción varían en función de la demanda, planeación estratégica y prioridades gubernamentales en materia de infraestructura de ese rubro. Asimismo, el porcentaje de cobertura carretera de jurisdicción estatal que es responsabilidad de la SECOM, representa poco más del 28% del total de la entidad, situación que limita el cumplimiento de metas de cobertura ascendentes, por lo que se recomienda que el sentido del indicador se establezca como ‘nominal’, es decir que se tomará como un resultado independiente del historial de dicho instrumento de medición, así como también se especifique ‘bajo demanda’, a fin de que su avance en el cumplimiento de las metas establecidas en un punto en el tiempo, se justifique adecuadamente.

El desempeño antes descrito, se muestra en la siguiente gráfica:

Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 1 del Pp en el periodo 2016-2018

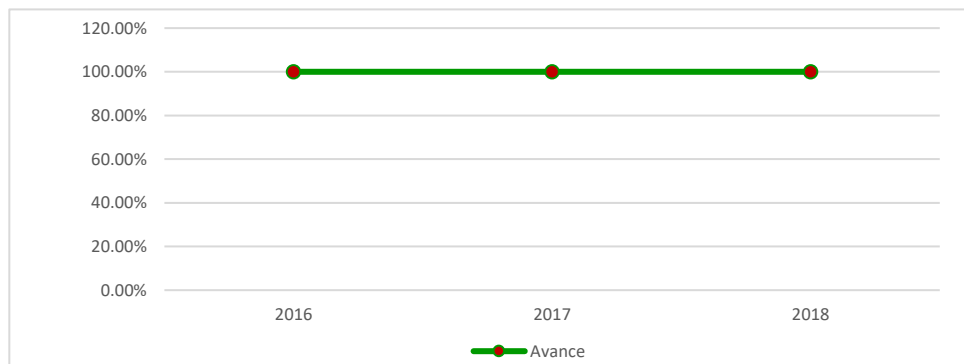


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México

- Para el indicador del Componente 2 –a cargo de la JCEM–, se observó un avance positivo en el periodo 2016-2018 igual al 100% de todas sus metas, comportamiento que denota una proyección adecuada de dichos valores, así como un óptimo aprovechamiento de los recursos disponibles.

Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 2 del Pp en el periodo 2016-2018

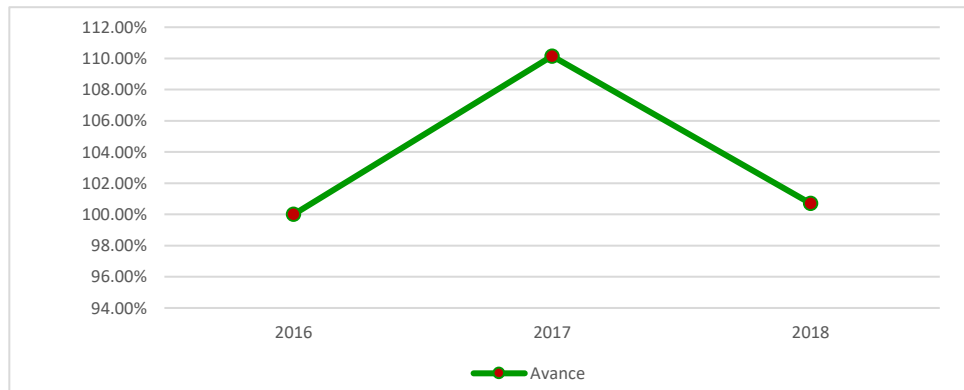


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México

- Sobre el comportamiento del indicador correspondiente al Componente 3 –responsabilidad de la JCEM–, se observó que su avance promedio en el periodo 2016-2018 fue de 103.62%, resultado ubicado en un rango positivo, ya que en 2016 alcanzó el 100% de la meta planeada; en 2017 el 110.15%; mientras que en 2018 el 100.70%, resultados que exponen un diseño adecuado de los valores programados.

Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 3 del Pp en el periodo 2016-2018

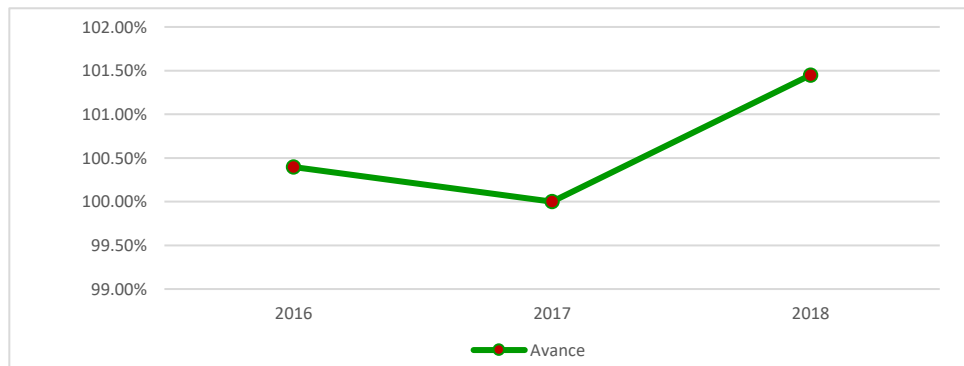


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

- Los avances respecto a las metas del indicador del Componente 4 –a cargo de la JCEM–, registrados en el lapso 2016-2018, fueron positivos, ya que en promedio alcanzaron un porcentaje de cumplimiento igual al 100.61%, toda vez que en 2016 se cumplió el 100.369% de la meta programada; en 2017 el 100% exacto; y en el último año el 101.45%, mostrando un desempeño pertinente.

Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 4 del Pp en el periodo 2016-2018



Fuente. Elaboración propia con datos de:

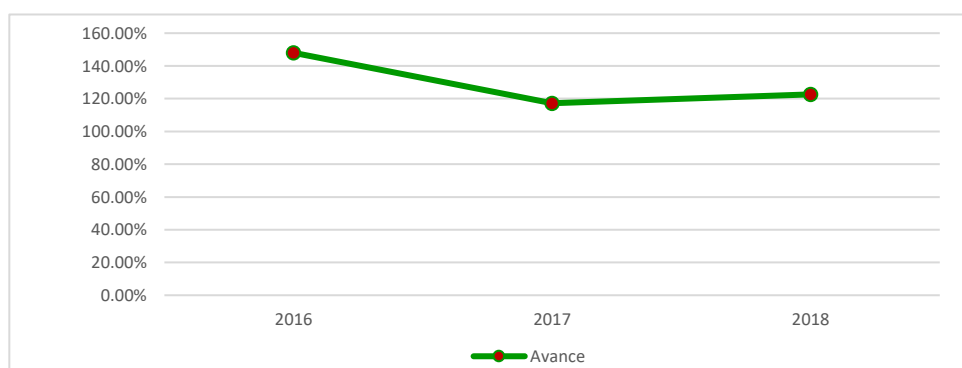
- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

- En cuanto a los avances en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 7 –a cargo del SAASCAEM–, registrados en el periodo 2016-2018, estos fueron positivos. Cabe mencionar que

el resultado del cociente 'Índice de accidentabilidad en las autopistas estatales' cuenta con criterios específicos de interpretación ya que se trata de un indicador de dimensión descendente para el cual un resultado igual o menor a uno es positivo, mientras que mayor a uno es negativo.

- El 2018 fue el año en el que se registró el mejor avance, igual a 0.41 de una meta planeada de 0.53, es decir, un índice de accidentes más bajo del esperado; no obstante, es importante que el ejecutor considere incluir en la ficha técnica del indicador, que si bien el planteamiento de las metas se realiza considerando los avances de años anteriores, en este influyen múltiples externalidades que están fuera de su control, lo cual explica en ciertos puntos del tiempo, las amplias variaciones entre lo planeado y lo logrado, que aunque en la realidad son positivas, en materia de desempeño podrían ser observadas como una planeación inadecuada de dichos valores.

Avance en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 7 del Pp en el periodo 2016-2018



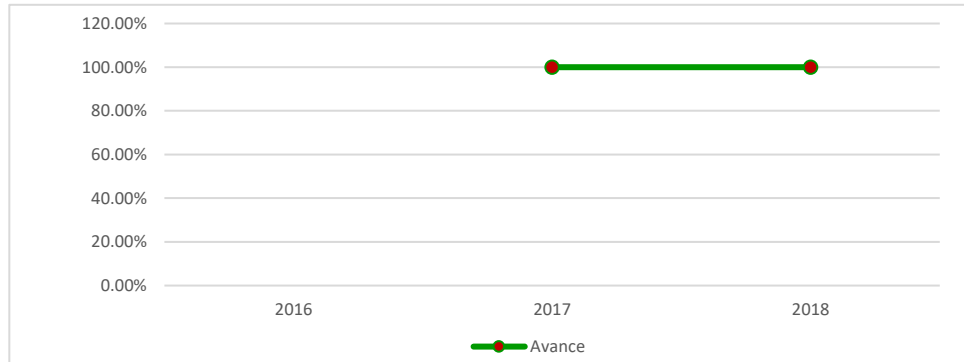
Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

- El indicador de la Actividad 1.1 –responsabilidad de la JCEM y el SAASCAEM– fue implementado en 2017 y se mantuvo vigente en 2018, demostrando un desempeño adecuado en ambos años, al registrar cumplimientos de meta iguales al 100% de lo programado.

Al respecto, se considera importante que dicho indicador permanezca en ejercicios posteriores, ya que este señala la proporción de kilómetros de vía preservada de carreteras libres de peaje de jurisdicción estatal respecto al total de la longitud de dicha red en la entidad, una medición que se considera importante y que contribuye a conocer el desempeño del programa evaluado.

Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 1.1 del Pp en el periodo 2016-2018

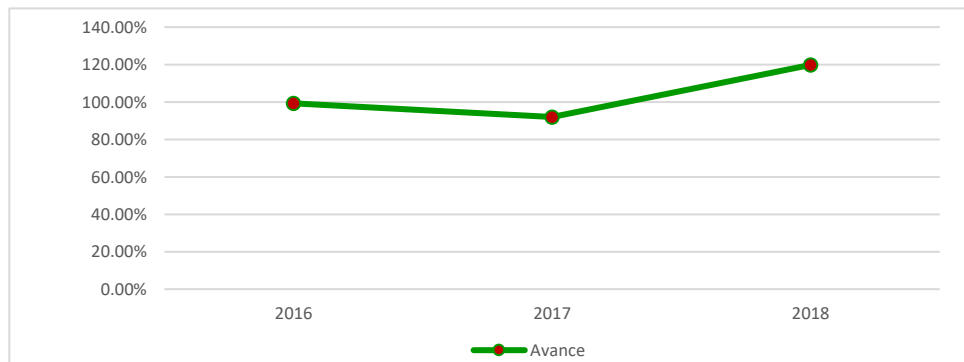


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

- Los avances en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.1 –a cargo de del SAASCAEM– reportados en el periodo 2016-2018, fueron positivos, ya que en promedio alcanzaron un porcentaje de cumplimiento igual al 103.70%. Lo anterior ya que en 2016 la meta programada se cumplió en 99.20%; en 2017 se logró el 92%; y en 2018 alcanzó un máximo de 119.8%, sobrepasando por más de 19% el valor establecido, situación que puede interpretarse como una deficiente planeación de la meta en dicho año.

Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.1 del Pp en el periodo 2016-2018

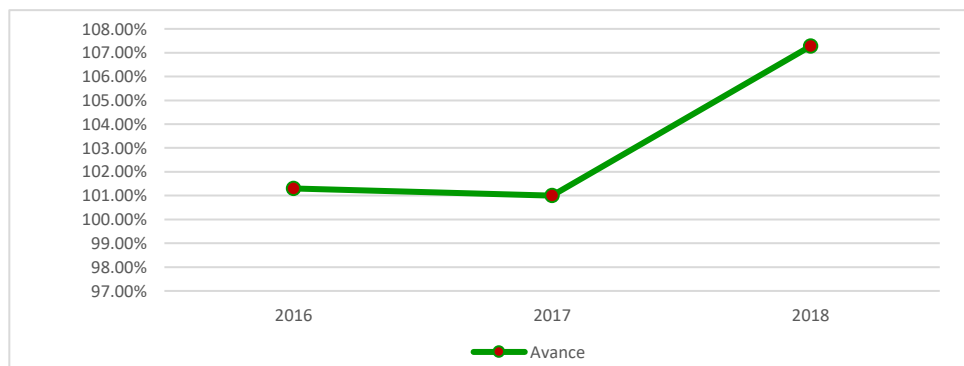


Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

- El logro alcanzado por el indicador de la Actividad 7.2 –a cargo del SAASCAEM– respecto a sus metas, fue positivo, ya que el cumplimiento promedio en el periodo 2016-2018 fue de 103.20%, y registrando para el año 2016 un cumplimiento del 101.3%; en 2017 del 101%; y en 2018 del 107.3%, resultados apenas por encima de los valores planeados pero que en general, representan un adecuado desempeño de dicho objetivo.

Avance en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.2 del Pp en el periodo 2016-2018



Fuente. Elaboración propia con datos de:

- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

En conclusión, el promedio de cumplimiento de las metas consideradas en el rango positivo, fue de 101.2%, lo cual representa un buen desempeño del Pp evaluado, durante el ejercicio fiscal 2018, con base en los 10 indicadores seleccionados para tal fin.

Glosario

ASM: Aspectos Susceptibles de Mejora, derivados de los hallazgos, debilidades, oportunidades y amenazas identificadas en la evaluación externa o informes finales de evaluación, las cuales pueden ser implementadas para la mejora de los programas y políticas públicas con base en las recomendaciones y sugerencias señaladas por el evaluador.

Entidades: Son órganos auxiliares de la Administración Pública del Estado, como los organismos públicos descentralizados, las empresas de participación estatal mayoritaria, los fideicomisos públicos, las comisiones y demás órganos de carácter público que funcionen en el Estado, cualquiera que sea la forma o estructura legal que adopten.

Evaluación: Análisis sistemático y objetivo de políticas públicas, programas, acciones y fondos de aportaciones federales que tiene como finalidad determinar y valorar la pertinencia y el logro de sus objetivos y metas, así como su eficiencia, eficacia, calidad, resultados, impacto y sostenibilidad.

Evaluación de Diseño: Analiza el diseño de un programa presupuestario, con la finalidad de proveer información que permita mejorar la lógica interna del programa y que este, cumpla con lo necesario para el logro de sus metas y objetivos.

Evaluación Específica del Desempeño: Se realiza mediante trabajo de gabinete, es una valoración sintética del desempeño de los programas o políticas, midiendo el avance en el cumplimiento de los objetivos y metas programados con base en el análisis de indicadores de resultados, que deriva en recomendaciones para la mejora continua.

Evaluación Externa: Se realiza a través de personas físicas o morales especializadas y con experiencia probada en la materia que corresponda evaluar, que cumplan con los requisitos de objetividad, independencia, imparcialidad, transparencia y los demás que se establezcan en las disposiciones aplicables.

Evaluación interna: Es realizada por las instancias públicas responsables de la ejecución de los recursos públicos para la valoración de un programa o política pública con la finalidad de su mejora continua, reorientación del gasto o rendición de cuentas.

Indicador de gestión: Aquel que mide el avance y logro en procesos y actividades, es decir, sobre la forma en que los bienes y/o servicios públicos son generados y entregados. Incluye los indicadores de actividades y de componentes que entregan bienes y/o servicios para ser utilizados por otras instancias.

Indicador estratégico: Mide el grado de cumplimiento de los objetivos de las políticas públicas y de los programas presupuestarios, contribuye a corregir o fortalecer las estrategias y la orientación de los recursos e incluye indicadores de Fin, Propósito y de Componentes que consideran apoyos, bienes y/o servicios que impactan directamente a la población o área de enfoque. Impacta de manera directa en la población o área de enfoque.

Indicadores de desempeño: Los indicadores con sus respectivas metas, corresponden a un índice, medida, cociente o fórmula que permite establecer un parámetro de medición de lo que se pretende lograr, expresado en términos de cobertura, eficiencia, impacto económico y social, calidad y equidad. En otras palabras, los indicadores deben permitir medir resultados: la calidad, no solo la cantidad, de los bienes y servicios provistos; la eficiencia de las actividades desempeñadas por las dependencias y entidades; la consistencia de los procesos; el impacto social y económico de la acción gubernamental y los efectos de la implantación de mejores prácticas.

Instancia Evaluadora Externa: Instancias técnicas independientes de las instituciones que ejercen los recursos a evaluar, designadas por las entidades, a fin de verificar el cumplimiento de los objetivos a los que se encuentran destinados; estas pueden ser personas físicas o morales especializadas y con experiencia probada en la materia que corresponda evaluar.

Metodología de Marco Lógico (MML): Metodología del Marco Lógico, que facilita el proceso de conceptualización, diseño, ejecución y evaluación de programas presupuestarios; el uso de la MML es cada vez más generalizado como herramienta de administración de programas y proyectos, pues con base en ella es posible: presentar de forma sistemática y lógica los objetivos de un programa y sus relaciones de causalidad, identificar y definir los factores externos al programa que pueden influir en el cumplimiento de objetivos, evaluar el avance en la consecución de los mismos y examinar el desempeño del programa en todas sus etapas.

Matriz de Indicadores para Resultados (MIR): Herramienta de planeación que identifica en forma resumida los objetivos de un programa, incorpora los indicadores de resultados y gestión que miden dichos objetivos; especifica los medios para obtener y verificar la información de los indicadores, e incluye los riesgos y contingencias que pueden afectar el desempeño del programa.

Organismos Públicos Descentralizados (OPD): Organismo que no depende jerárquicamente del gobierno central, el cual tiene ciertas competencias y facultades autónomas, aunque funcione bajo la órbita estatal.

Presupuesto Basado en Resultados (PbR): Es un proceso basado en consideraciones objetivas para la asignación de fondos, con la finalidad de fortalecer las políticas, programas públicos y desempeño

institucional cuyo aporte sea decisivo para generar las condiciones sociales, económicas y ambientales para el desarrollo nacional sustentable; en otras palabras, el PbR busca modificar el volumen y la calidad de los bienes y servicios públicos mediante la asignación de recursos a aquellos programas que sean pertinentes y estratégicos para obtener los resultados esperados.

Programas presupuestarios (Pp): Categoría Programática a la cual se define como un conjunto organizado e integrado de actividades, servicios, procesos y/o proyectos que tienen un mismo propósito y fin, mediante el cual se establecerán las estrategias diseñadas para alcanzar los objetivos y metas del gobierno.

Población potencial: es la población que presenta la problemática que el Programa pretende atender.

Población objetivo: A la población que el programa presupuestario tiene planeado o programado atender y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normatividad. Se podrá entender como área de enfoque objetivo cuando un programa o acción de beneficio no se cuantifica por población.

TdR: Términos de Referencia que definen los objetivos, las características, los aspectos metodológicos y estructura con las que serán realizadas las evaluaciones y presentados los resultados de las mismas.

Unidad Ejecutora: Es la unidad responsable de la ejecución, vigilancia y alcance de los objetivos y metas con los Recursos y los Costos previstos.

Unidad Responsable (UR): Unidad responsable, definida como el área administrativa de las dependencias y entidades, obligada a la rendición de cuentas sobre los recursos humanos, materiales y financieros que administra, para contribuir al cumplimiento de los programas presupuestarios comprendidos en la estructura programática autorizada.

Siglas y acrónimos

APE. Administración Pública Estatal.

CONEVAL. Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social.

Formato CONAC. Formato para la difusión de los resultados de las evaluaciones por la ministración de los recursos.

JCEM. Junta de Caminos del Estado de México.

LFPRH. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Mecanismo ASM. Mecanismo para el seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora derivados de los informes de resultados de las evaluaciones.

MIR. Matriz de Indicadores para Resultados.

MML. Metodología del Marco Lógico.

OPD. Organismos Públicos Descentralizados

PAE. Programa Anual de Evaluación del Desempeño, al que se refiere el artículo 110 fracción IV de la LFPRH.

PbR. Presupuesto basado en Resultados.

PED. Plan Estatal de Desarrollo

PEF. Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2018.

Pp. Programa Presupuestario.

SAASCAEM. Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México

SECOM. Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.

SFA. Secretaría de Finanzas y Administración.

SFU. Sistema de Formato Único.

SHCP. Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

SIED. Sistema Integral de Evaluación de Desempeño.

SRFT. Sistema de Reporte de Recursos Federales Transferidos.

SSP. Sistema de Planeación y Presupuesto.

UIPPE. Unidad de Información, Planeación, Programación y Evaluación.

Formato para la difusión de los resultados de las evaluaciones por la ministración de los recursos

1. DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN	
1.1 Nombre de la evaluación:	
Metodología para la Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103 Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' Ejercicio fiscal 2018	
1.2 Fecha de inicio de la evaluación (dd/mm/aaaa):	1.3 Fecha de término de la evaluación (dd/mm/aaaa):
26 de noviembre de 2019.	16 de diciembre de 2019.
1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:	
Nombre:	C.P. Roberto Ángel Islas Trejo
Unidad administrativa:	Coordinación de Control Técnico
Nombre:	Mtro. Antonio Armando Mercado Ordoñez
Unidad administrativa:	Unidad de Información, Planeación, Programación y Evaluación
1.5 Objetivo general de la evaluación	
Contar con una valoración del desempeño del Programas presupuestarios (Pp) "Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre" y las acciones en su ejercicio fiscal 2018, con base en la información respaldada y entregada por las unidades responsables de la ejecución del programa y la unidad de evaluación de la Secretaría de Comunicaciones a través del evaluador, para contribuir a la toma de decisiones.	
1.6 Objetivos específicos de la evaluación:	
1. Reportar los resultados y productos del programa sujeto a evaluación para el ejercicio fiscal 2018 y enlistarlos con sus respectivos proyectos en el Anexo 1, mediante el análisis de los indicadores de la Matriz de Indicadores (MIR), así como de los hallazgos relevantes derivados de las evaluaciones externas y otros documentos del programa. 2. Analizar el avance de las metas de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) en 2018, respecto de años anteriores y el avance en relación con las metas establecidas. 3. Identificar los principales Aspectos Susceptibles de Mejora del programa, derivados otras evaluaciones. 4. Analizar la evolución de la cobertura y el presupuesto del programa. 5. Identificar las fortalezas, los retos y las recomendaciones del programa.	
1.7 Metodología utilizada en la evaluación:	

Para llevar a cabo la evaluación externa del Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre', la Instancia Evaluadora aplicó la metodología definida por los sujetos evaluados a través de la Unidad de Información, Planeación, Programación y Evaluación (UIPPE) de la Secretaría de Comunicaciones, sintetizada en los 'Términos de Referencia (TdR) para la Evaluación Específica de Desempeño', los cuales se encuentran armonizados con los emitidos por el Consejo Nacional para la Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL).

Es importante mencionar que en dicho documento se plantean los elementos estandarizados mínimos y específicos, de acuerdo con el tipo de evaluación y el Programa presupuestario (Pp) a evaluar con base en especificaciones técnicas (perfil de los evaluadores, calendario de entregas de productos, etc.), objetivos de la evaluación (generales y específicos), así como la normatividad aplicable (responsabilidades, alcances, restricciones, etc.), para dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 14 del Programa Anual de Evaluación (PAE) 2019 del Gobierno del Estado de México.

Considerando que la Evaluación Específica de Desempeño (EED) "es una valoración sintética del desempeño de los programas públicos durante un ejercicio fiscal, la cual muestra el avance en el cumplimiento de los objetivos y metas programadas mediante el análisis de indicadores de resultados, de servicios y de gestión, así como con base en una síntesis de la información entregada por las unidades responsables de dichas intervenciones..." (CONEVAL, 2019), y tomando en cuenta que los TdR antes referidos especifican los temas de análisis y el contenido mínimo de cada uno, pero no así las pautas para su desarrollo, valoración global, ni el formato de presentación, la Instancia Evaluadora propuso una adecuación a dicho modelo metodológico.

Dicha propuesta se realizó en función de las características y aplicabilidad del programa evaluado, así como tomando en cuenta las necesidades de información requeridas por la UIPPE y las Unidades Ejecutoras del Pp 03050103, con quienes se sostuvieron reuniones de trabajo como parte del proceso de evaluación. Cabe señalar que los TdR aplicados por la Instancia Evaluadora, fueron revisados y aprobados por la Unidad responsable de coordinar el presente proceso.

En términos generales, los TdR proporcionados por la UIPPE a la Instancia Evaluadora, señalan que, para contribuir a la toma de decisiones, la evaluación debe realizarse con base en el análisis de cinco apartados, las cuales se enlistan y describen a continuación:

Contenido general de la EED		
Apartado	Descripción	
1 Datos Generales	Se refiere a los datos generales de cada programa tales como la unidad administrativa, la unidad responsable, el año de inicio, presupuesto, la alineación del programa al Plan Estatal de Desarrollo (PE) y el resumen narrativo de la MIR.	
2 Resultados finales del programa.	La valoración sobre resultados finales contiene los impactos del programa con base en los hallazgos encontrados en otras evaluaciones, así como los valores del avance realizado en 2018 de los indicadores de Fin y Propósito de la MIR del Pp.	
3 Productos	La valoración sobre los bienes y servicios que otorga cada programa se realiza con base en indicadores de los Componentes de la MIR del programa evaluado.	
4 Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM)	Se reportan los ASM del programa con base en el 'Acta de Atención de los Aspectos Susceptibles de Mejora y la Carpeta de Evidencias'. Asimismo, se incluyen las acciones emprendidas por el programa y su avance en cumplimiento con los mecanismos de años anteriores.	
5 Cobertura del programa	El análisis y la valoración de esta sección, se realiza con base en los resultados de la cobertura del programa registrada en el periodo evaluado.	

Aunado a lo anterior, el mismo documento menciona que la EDD del programa en comento, debe realizarse con base en 5 secciones temáticas, 20 apartados y 8 subapartados específicos, para los cuales la Instancia Evaluadora planteó 12 'Preguntas guía' que permitieron profundizar en el análisis de cada elemento observado, comparar la información correspondiente y realizar una valoración global pertinente de cada tema evaluado.

En este sentido, para cada apartado y subapartado de la evaluación, se sintetizaron (a manera de conclusión) las respuestas de las 'Preguntas guía', reactivos que cabe mencionar fueron complementados con el llenado e interpretación de la información de 27 'Tablas de datos', garantizando que el contenido de cada uno fuera consistente con los elementos mínimos señalados en los TdR y sus 3 'Anexos técnicos'.

Al respecto, es relevante mencionar que la integración de las 'Preguntas guía' y de las 'Tablas de datos' —elaboradas por la Instancia Evaluadora— en el 'Informe Final de Resultados de la EED', tiene como propósito sustentar y/o argumentar a cabalidad el análisis y la valoración realizada en cada sección temática respecto del desempeño observado por el Pp evaluado; información que cabe señalar, será omitida en el 'Resumen Ejecutivo' y demás productos de evaluación entregables.

Instrumentos de recolección de información:

Cuestionarios	X	Entrevistas	X	Formatos	X	Otros	X
---------------	---	-------------	---	----------	---	-------	---

Especifique:	Al inicio del proceso de evaluación la Instancia Evaluadora realizó una solicitud de información específica al Sujeto Evaluado. Asimismo, se llevaron a cabo dos reuniones de trabajo obligatorias, en las que estuvo presente personal de la SECOM, la JCEM, el SASSCAEM, la UIPPE del sector, así como de la Instancia Evaluadora; en las cuales se formalizaron acuerdos mediante minuta.
--------------	--

Descripción de las técnicas y modelos utilizados:

La Evaluación del Desempeño del Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' deriva de una investigación con enfoque mixto, es decir cuantitativo y cualitativo que permitió obtener información sustantiva, así como generar la base para la interpretación de resultados del programa a partir de las secciones temáticas correspondientes.

Asimismo, dicho ejercicio de evaluación implicó la recolección de información e interacción con las Unidades Ejecutoras, a través de reuniones de trabajo coordinadas por la UIPPE, en las que participó personal de la Dirección General de Vialidad adscrita a la SECOM, de la Junta de Caminos del Estado de México (JCEM) y el Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México (SAASCAEM).

Tal como se mencionó anteriormente, la valoración del programa se llevó a cabo a través de un análisis de gabinete que consistió en dar respuesta a un total de 12 'Preguntas guías', agrupadas en 5 secciones temáticas, 20 apartados y 8 subapartados específicos, con base en la información proporcionada por la Unidad Responsables, las Unidades Ejecutoras del programa, la UIPPE de la Dependencia y la información cargada en el Sistema de Planeación y Presupuesto (SPP), de manera particular en su apartado del Sistema Integral de Evaluación de Desempeño (SIED).

Por otra parte, se revisó el Plan Estatal de Desarrollo del Gobierno del Estado de México 2017-2023; los documentos programáticos que sustentan la estructura analítica del programa; así como datos públicos sobre rendición de cuentas y transparencia de los recursos de dicho Pp, lo que requirió la consulta y confrontación de fuentes de información internas y externas.

En resumen, se recabaron datos de fuentes individuales y colectivas, información que se procesó y analizó en apego a los TdR emitidos por el Gobierno del Estado, los cuales fueron adecuados por la Instancia Evaluadora y aprobados previamente por la UIPPE, a fin de identificar hallazgos y oportunidades de mejora que sirvan para la toma de decisiones futuras sobre el ejercicio y operación del programa evaluado.

2. PRINCIPALES HALLAZGOS DE LA EVALUACIÓN

2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación:

- La sintaxis del resumen narrativo de nivel Fin, en apego a la MML, presenta oportunidad de mejora.
- El indicador de nivel Fin se consideró relevante, económico y monitoreable pero no claro, ni adecuado, ya que si bien su nombre es de fácil comprensión, la denominación de la Variable 1 (numerador) es confusa, ya que menciona 'Sumatoria promedio'. Asimismo, su dimensión no es consistente con el concepto de la MIR al que se encuentra asociado.
- El indicador utilizado para medir el objetivo de nivel Propósito es claro, relevante, económico, parcialmente monitoreable, pero no adecuado, ya que su dimensión fue establecida como de gestión y eficiencia.
- El indicador del Componente 1 es parcialmente monitoreable.
- El indicador del Componente 2 se consideró parcialmente monitoreable, ya que, si bien cuenta con medios de verificación, los documentos donde pueden ser consultados de forma directa los datos necesarios para reproducir sus variables, no fueron bien especificados en su MIR.
- El indicador del Componente 3 cuenta con medios de verificación, sin embargo los documentos donde pueden ser consultados de forma directa los datos necesarios para reproducir su método de cálculo.
- El indicador del Componente 4 es parcialmente monitoreable, ya que sus medios de verificación no fueron claramente especificados.
- El nombre del indicador es de fácil comprensión y acorde a la unidad de medida establecida; sin embargo, su método de cálculo indica una razón, mientras que su denominación una variación porcentual.
- Los avances en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.2 reportados en el periodo 2016-2018, fueron en general positivos; no obstante, en 2018 este alcanzó un máximo de 119.8%, sobrepasando por más de 19% el valor establecido, situación que puede interpretarse como una deficiente planeación de la meta en dicho año.
- El Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' correspondiente al ejercicio fiscal 2017, fue sometido a una evaluación interna de 'Diseño programático' por parte de la JCEM.
- De acuerdo con los datos cuantitativos identificados de forma general y particular (por región y municipio), se observó una cobertura poblacional del 100% respecto de lo planeado, un resultado positivo y de gran importancia tomando en cuenta que el Estado de México es una de las entidades mejor conectadas del país y por ello, de alta transitabilidad.
- Se identificó que el Diagnóstico del Pp 03050103 se revisa y actualiza anualmente, una buena práctica en materia de planeación que permite a los responsables de sus procesos de gestión, contar con información actual y apegada a la realidad.
- Las recomendaciones derivadas de evaluaciones internas y externas del Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' presentaron un 'Avance significativo = 85% a 100%' en su implementación, lo que representa una fortaleza en materia de seguimiento y uso efectivo de los resultados de evaluación.

2.2 Señalar cuáles son las principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), de acuerdo con los temas del programa, estrategia o instituciones.

2.2.1 Fortalezas:

- El Pp se encuentra correctamente alineado al Plan Estatal de Desarrollo (PED) del Estado de México 2017-2023 y dicha vinculación, llega hasta el nivel línea de acción, garantizando la contribución del Pp al cumplimiento de objetivos de orden superior.
- En la MIR del programa, el objetivo de nivel Propósito en congruencia con la lógica causal fue planteado como "Infraestructura vial estatal que funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad de la población".
- Específicamente a través del programa evaluado, se generan siete Componentes, cuyos objetivos en conjunto aportan al cumplimiento del Propósito de dicho Pp.
- En el periodo 2016-2019 se observaron cambios en la cantidad de objetivos a nivel Componentes y Actividades, así como en el planteamiento de sus resúmenes narrativos; sin embargo, dichos cambios en general, han obedecido al fortalecimiento de la lógica causal y la alineación estratégica del Pp.

- Se constató que los objetivos de Fin y de Propósito mantuvieron similitud y la misma naturaleza en el periodo 2016-2019, lo cual confirma la fortaleza de su lógica causal.
- Un total de 5 Componentes (C1, C2, C3, C4 y C7) trascendieron de un año a otro en el periodo 2017-2019, y aunque en 2016 mostraron una redacción distinta, su origen causal es consistente con el de años posteriores, motivo por el cual se determinó que su desempeño puede ser comparado en el tiempo.
- De forma específica el 100% de los indicadores estratégicos y de gestión cumplieron con las características de 'relevancia' y 'economía'; el 90% 'claros' y 'adecuados'.
- El valor de las metas planeadas para el 100% de los indicadores seleccionados, permitieron acreditar el grado de avance de los objetivos de la MIR y fueron factibles de alcanzar.
- La mayoría de las metas de los indicadores vigentes en 2018, se cumplieron en un rango de cumplimiento 'Positivo', es decir mayor a 90% y hasta 115%, denotando una buena planeación de sus metas, así como un desempeño adecuado, consiste con el nivel de las capacidades técnicas, presupuestales y de personal de las Instancias Ejecutoras.
- A nivel de Fin, el avance logrado en el periodo 2016-2018 se ubicó en un rango positivo, ya que en 2016 se alcanzó el 100% de la meta planeada; en 2017 el 100.84%; y en 2018 el 100.24%, denotando un desempeño adecuado de dicho objetivo superior.
- El indicador de nivel Propósito en 2018 logró un avance del 98.76%, denotando un desempeño adecuado en dicho año, debido entre otros factores, al ajuste de las estrategias estatales, así como de la inversión realizada en materia de rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial.
- En cuanto, el valor promedio de las metas del indicador del Componente 1, el avance promedio registrado en los tres años se ubicó en un rango positivo, ya que en 2016 y 2017 se alcanzó el 100% de las metas programadas.
- Para el indicador del Componente 2, se observó un avance positivo en el periodo 2016-2018 igual al 100% de todas sus metas, comportamiento que denota una proyección adecuada de dichos valores.
- Sobre el comportamiento del indicador correspondiente al Componente 3, se observó que en 2016 alcanzó el 100% de la meta planeada; en 2017 el 110.15%; mientras que en 2018 el 100.70%, resultados que exponen un diseño adecuado de los valores programados.
- Los avances respecto a las metas del indicador del Componente 4 –a cargo de la JCEM–, registrados en el lapso 2016-2018, fueron positivos, ya que en promedio alcanzaron un porcentaje de cumplimiento igual al 100.61%.
- El 2018 fue el año en el que el indicador del Componente 7 registró el mejor avance, igual a 0.41 de una meta planeada de 0.53, es decir, un índice de accidentes más bajo de lo planeado.
- El indicador de la Actividad 1.1 demostró un desempeño adecuado en 2016 y 2017, al registrar cumplimientos de meta iguales al 100% de lo programado.
- Los avances en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.1 –a cargo de del SAASCAEM– reportados en el periodo 2016-2018, fueron positivos, ya que en promedio alcanzaron un porcentaje de cumplimiento igual al 103.70%.
- El logro alcanzado por el indicador de la Actividad 7.2 –a cargo del SAASCAEM– respecto a sus metas, fue positivo, ya que el cumplimiento promedio en el periodo 2016-2018 fue de 103.20%,
- El Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' correspondiente al ejercicio fiscal 2017, fue sometido a una evaluación interna de 'Diseño programático' por parte de la JCEM.
- El seguimiento de los hallazgos y recomendaciones generados a partir de dicho ejercicio de evaluación, fue formalizado a través del 'Convenio para la mejora del desempeño y resultados gubernamentales' que celebraron la Secretaría de Finanzas, la Secretaría de la Contraloría y el sujeto evaluado, en este caso la Junta de Caminos del Estado de México.
- El hecho de que el Pp cuente con antecedentes de evaluación del desempeño, se considera una fortaleza y buena práctica gubernamental, ya que dichos ejercicios, en primera instancia, fortalecen los principales procesos de gestión de los programas públicos, permitiendo a su vez que su ejercicio se oriente a resultados; y en segundo lugar, contribuyen a la rendición de cuentas y transparencia de los recursos públicos.
- Respecto al tema de cobertura, los datos analizados fueron congruentes con el nivel de cumplimiento de las metas de los indicadores estratégicos y de gestión asociados a cada rubro, situación que constata el adecuado desempeño del programa evaluado.

- Por otra parte, de acuerdo con los datos cuantitativos identificados de forma general y particular (por región y municipio), se observó una cobertura poblacional del 100% respecto de lo planeado, un resultado positivo y de gran importancia tomando en cuenta que el Estado de México es una de las entidades mejor conectadas del país y por ello, de alta transitabilidad.
- En cuanto a las obras y/o acciones concluidas en los periodos 'septiembre 2017-agosto 2018' y '2018-2019', se constató que todas alcanzaron el 100% de avance financiero.

2.2.2 Oportunidades:

- Ubicación geográfica e importancia económica del Estado de México.
- Apertura a la inversión privada para el desarrollo de infraestructura y distintos tipos de involucramiento incluyendo concesiones, proyectos PPS y la participación de APP (Asociaciones Público Privadas).
- Existencia de tramos de autopistas que permiten la conectividad entre centros logísticos relevantes para el tráfico comercial estatal y nacional.
- Conectividad carretera para centros urbanos que fortalecen el intercambio comercial.
- Infraestructura existente para la gestión del tráfico
- Existen instituciones encargadas de la planeación, monitoreo y seguimiento.
- Se cuenta con un marco jurídico-normativo que regula adecuadamente el actuar de las Instancias Ejecutoras del Pp.

2.2.3 Debilidades:

- Se observó que 6 indicadores (Propósito, C1, C2, C3, C4 y C7) presentaron fuentes de información poco específicas, situación que constituye una oportunidad de mejora en materia de monitoreabilidad.
- El indicador del Componente 1 alcanzó el 61.70% de la meta planeada en dicho ejercicio fiscal; mientras que el indicador de la Actividad 7.1 sobrepasó su meta programada en más de 19%, mostrando oportunidad de mejora en su diseño.
- Los avances en el cumplimiento de las metas del indicador de la Actividad 7.1 en 2018 alcanzó un máximo de 119.8%, sobrepasando por más de 19% el valor establecido, situación que puede interpretarse como una deficiente planeación de la meta en dicho año.
- En 2018 alcanzó un máximo de 119.8%, sobrepasando por más de 19% el valor establecido, situación que puede interpretarse como una oportunidad de mejora en la meta establecida en dicho año.
- En 2018 el monto presupuestal modificado disminuyó en 4.41% respecto al total aprobado.

2.2.4 Amenazas:

- Disminución del presupuesto asignado al Pp derivado de la desaparición del Ramo General 23.
- Ausencia de coordinación entre las Instancias Ejecutoras del Pp.
- Deterioro acelerado de las condiciones físicas de las carreteras y vialidades primarias derivado de los cambios climáticos (lluvias, humedad, etc.)
- Intervención de grupos sociales de choque y oposición a las estrategias y proyectos carreteros.
- Altos costos de mantenimiento y rehabilitación, tanto de carreteras como vialidades primarias.
- Ausencia de coordinación y trabajo colaborativo entre distintos niveles de gobierno.
- Centralización de las estrategias y proyectos de inversión por parte del Gobierno Federal.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN

3.1 Describir brevemente las conclusiones de la evaluación:

En cuanto a la sección 1, se concluyó que el Pp se encuentra correctamente alineado al 'Pilar Económico: Estado de México competitivo, productivo e innovador' del Plan Estatal de Desarrollo (PED) del Estado de México 2017-2023, específicamente al objetivo '2.5 Desarrollar infraestructura con una visión de conectividad integral', y sus estrategias 2.5.2 y 2.5.3, motivo por el cual es posible afirmar que, en apego a los principios del Presupuesto Basado en Resultado (PbR), el Pp evaluado contribuye al logro de objetivos de orden superior.

Asimismo, referente a su estructura analítica, se observó que en 2018 el Pp 03050103 contó con una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) completa, conformada por un objetivo de Fin, uno de Propósito, siete Componentes y nueve Actividades, cuyo desempeño fue medido a través de 18 indicadores estratégicos y de gestión.

Respecto de la sección 2, se determinó que, para la consecución del Propósito del programa evaluado, en 2018 se llevaron a cabo veinte proyectos (4 adjetivos y 16 sustantivos), todos relacionados con los servicios que entrega el Pp a través de sus Componentes, los cuales de acuerdo con el 'Programa Anual' de las Unidades Ejecutoras, comprendieron un total de 84 actividades específicas en la materia.

Sobre la composición de la MIR del programa evaluado, en el periodo 2016-2019 se observaron cambios en la cantidad de objetivos a nivel Componentes y Actividades, así como en el planteamiento de sus resúmenes narrativos. Dichos cambios en general, han obedecido al fortalecimiento de su lógica causal y su alineación estratégica, tomando en cuenta que en el año 2017 en el Estado de México se realizó un proceso de transición administrativa, lo que conllevó a la implementación de nuevo modelo de gobierno con objetivos y estrategias propias; no obstante, es importante mencionar que el programa 03050103 no perdió vigencia.

Referente a los indicadores estratégicos y de gestión establecidos para medir el desempeño del programa, en general se observó continuidad en dichos instrumentos de medición, a pesar de que el orden de los objetivos a los que pertenecen se haya modificado en algunos de los ejercicios considerados.

Es importante mencionar que, en apego a los TdR aplicados, para el análisis de los indicadores y la evolución de su desempeño, se seleccionaron solo 10 estratégicos y de gestión, los cuales se consideró que explican de mejor forma el nivel de objetivos del programa y por ende, su desempeño.

Considerando lo anterior, se concluyó que la mayoría de la metas establecidas se ubicó en un rango de cumplimiento 'Positivo', es decir mayor a 90% y hasta 115%, denotando una buena planeación, así como un desempeño adecuado, consiste con el nivel de las capacidades técnicas, presupuestales y de personal de las Instancias Ejecutoras.

Por otra parte, se observó que el indicador del Componente 1 alcanzó el 61.70 de la meta planeada en dicho ejercicio fiscal; mientras que el indicador del Componente 7 rebasó su meta en 22.64%, mientras que la Actividad 7.1 sobrepasó el valor programado en más de 19%, mostrando un diseño susceptible de mejorar en años posteriores y en cuya interpretación de resultados es importante considerar la naturaleza e importancia técnica de dichos instrumentos de medición.

En conclusión, el promedio de cumplimiento de las metas consideradas en el rango positivo, fue de 101.2%, lo cual representa un buen desempeño del Pp evaluado, durante el ejercicio fiscal 2018, con base en los 10 indicadores seleccionados para tal fin.

Acerca de los efectos atribuibles al programa, se observó que el Pp evaluado no es de tipo social, por lo que la medición y disponibilidad de los datos de su población beneficiaria, antes y después de su implementación, es compleja; aunado a lo anterior, si bien el programa se encuentra en una fase de consolidación –después de haberse mantenido en la apertura programática del Estado de México por más de cinco años–, en 2018 este solo había sido sujeto a una evaluación interna de 'diseño programático'.

Bajo este contexto, se concluyó que realizar una evaluación de impacto al Pp 03050103 aún no es factible; sin embargo, es relevante apuntar que, como parte de una estrategia de desarrollo en materia de infraestructura carretera y de comunicaciones que contribuye a incrementar la competitividad, productividad e innovación de la entidad, no se descarta la posibilidad de que, en el mediano o largo plazo, sus resultados sean considerados en un estudio de mayor alcance, toda vez que sus objetivos se cumplen con un nivel de desempeño adecuado.

Relacionado con el subapartado otros efectos del Pp, se observó que el Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' correspondiente al ejercicio fiscal 2017, fue sometido a una evaluación interna de 'Diseño programático' por parte de la JCEM, cuyos ASM fueron formalizado a través del 'Convenio para la mejora del desempeño y resultados gubernamentales' que celebraron la Secretaría de Finanzas, la Secretaría de la Contraloría y el sujeto evaluado, en este caso la Junta de Caminos del Estado de México.

Referente a la evaluación en materia de desempeño realizada al Pp 03050103 por el OSFEM para el ejercicio fiscal 2018, se determinaron un total de 13 hallazgos con sus respectivas recomendaciones, los cuales cabe mencionar, fueron dirigidos de forma particular a cada Instancia Ejecutora del programa 03050103, en este caso a la SECOM, la JCEM y la SAASCAEM.

Sobre este tema, se concluyó que el hecho de que el Pp cuente con antecedentes de evaluación del desempeño, se considera una fortaleza y buena práctica gubernamental, ya que dichos ejercicios, en primera instancia, fortalecen los principales procesos de

gestión de los programas públicos, permitiendo a su vez que su ejercicio se oriente a resultados; y en segundo lugar, contribuyen a la rendición de cuentas y transparencia de los recursos públicos.

Relativo a la sección 3, se concluyó que debido a las características de las acciones que se entregan a través del Pp evaluado, la población beneficiada mediante acciones de 'conservación y mantenimiento de las carreteras y vialidades', es el total de habitantes de la entidad, cantidad que en 2018 fue calculada en 17,056,666 personas. Asimismo, los beneficiarios con la ejecución de obras de 'construcción, rehabilitación y modernización de carreteras y vialidades de jurisdicción estatal', en 2018 sumaron un total de 10,055,746 personas, las cuales habitan en zonas aledañas a la infraestructura carretera y vial construida; cabe mencionar que en el caso de las acciones que lleva a cabo el SAASCAEM, no es posible sumar la población beneficiada, ya que en esta debe considerarse usuarios de la entidad y otros.

En este sentido, se determinó que si bien los datos antes mencionados permiten un acercamiento al enfoque de resultados del programa en comento, de forma concreta, el análisis de cobertura debe realizarse con base en la población definida para cada 'Proyecto Programático' y particularmente con la establecida para cada obra y/o acción financiada con recursos del programa, considerando además que el porcentaje de la infraestructura carretera y de vialidades de jurisdicción estatal que es responsabilidad de las Instancias Ejecutoras representa el 28% del total de la red carretera y el 50% de vialidad de peaje; mientras que dentro de los beneficiarios deben incluirse aquellos habitantes aledaños a las vías de comunicación; los usuarios itinerantes; así como usuarios permanentes por conexión vial.

Respecto al tema de cobertura, es relevante mencionar que los datos que fueron analizados, son congruentes con el nivel de cumplimiento de las metas de los indicadores estratégicos y de gestión asociados a cada rubro, situación que constata el adecuado desempeño del programa evaluado y el cumplimiento del objetivo de nivel Propósito para el que fue creado.

Finalmente, en cuanto a las obras y/o acciones concluidas en los periodos 'septiembre 2017-agosto 2018' y '2018-2019', se concluyó que todas alcanzaron el 100% de avance financiero. Asimismo, en el último periodo en comento se registraron obras que por su magnitud se encuentran en proceso, aunque con avances físicos y financieros significativos, así como congruentes entre sí.

3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo con su relevancia:

- Se sugiere ajustar la redacción del objetivo de nivel Fin de la MIR del Pp, para lo cual se realiza la siguiente propuesta: 'Contribuir a disminuir los tiempos de traslado de los usuarios y de productos, mediante la ampliación de infraestructura para el transporte terrestre que da acceso y comunica las regiones de las entidades circunvecinas'.
- Se recomienda que en ejercicios posteriores, el método de cálculo del indicador de nivel Fin se ajuste, específicamente la denominación de su variable 1 (numerador), para lo cual se propone la siguiente alternativa: '(Total de la población con acceso a los servicios de infraestructura de comunicaciones / Población total en el Estado de México) *100'.
- Se sugiere que los medios de verificación establecidos para el indicador de nivel Propósito, se desagreguen con mayor detalle, haciendo referencia a los reportes, informes o inventarios específicos en los que es posible consultar los datos necesarios para reproducir el método de cálculo.
- El indicador de nivel Propósito, tal como fue definido, se considera estratégico y de eficacia, ya que mide el nivel en el que se cumple el objetivo establecido para nivel de la MIR; motivo por el cual se sugiere que en la MIR se modifique su dimensión como 'indicador estratégico y de eficacia'.
- Se sugiere que los medios de verificación establecidos para el indicador del Componente 1, se desagreguen con mayor detalle, haciendo referencia a los reportes, informes o inventarios específicos en los que es posible consultar los datos necesarios para reproducir su método de cálculo.
- Se sugiere que los medios de verificación establecidos para el indicador del Componente 2, se desagreguen con mayor detalle, haciendo referencia a los reportes, informes o inventarios específicos en los que es posible consultar los datos necesarios para reproducir su método de cálculo.
- Se recomienda que los medios de verificación establecidos para el indicador del Componente 3, se desagreguen con mayor detalle, haciendo referencia a los reportes, informes o inventarios específicos en los que es posible consultar los datos necesarios para reproducir su método de cálculo.
- Se sugiere que los medios de verificación establecidos para el indicador del Componente 4, se desagreguen con mayor detalle, haciendo referencia a los reportes, informes o inventarios específicos en los que es posible consultar los datos necesarios para reproducir su método de cálculo.
- Se recomienda a ajustar el método de cálculo del indicador del Componente 7 como se propone a continuación: 'Índice de accidentabilidad en las autopistas estatales'.

- Se recomienda que, en ejercicios posteriores, la Instancia Ejecutora considere los factores externos que en 2018 afectaron el nivel de cumplimiento de la meta del indicador de la Actividad 7.2, a fin de que su valor acredite el grado de consecución del objetivo correspondiente y sea factible de alcanzar.
- Al respecto, se recomienda a la Unidad Responsable del programa, que en ejercicios posteriores las evaluaciones a las que sea sujeto el Pp 03050103 sean de carácter externo, es decir, realizadas por instancias independientes probadas en la materia.
- Se sugiere que, en ejercicios posteriores, las Instancias Ejecutoras documenten mediante un formato institucional la relación entre la cobertura y el presupuesto del programa evaluado, a fin de denotar los resultados y logros obtenidos anualmente; conocer las externalidades y/o factores (fuera del control de la SECOM, la JCEM y el SAASCAEM) que podrían comprometer el cumplimiento de las metas establecidas; así como estar en posibilidades de realizar estudios, análisis y valoraciones detalladas e incluso de impacto del programa, cuyos resultados sirvan para la toma de decisiones.
- Continuar fortaleciendo el 'Diagnóstico' del programa evaluado, mediante la revisión y actualización de los datos estadísticos e información que permita tomar decisiones en materia de planeación, programación, presupuestación y ejecución del Pp.
- Se recomienda a las Unidades Ejecutoras, así como a la UIPPE, que en apego a sus atribuciones, continúen dando cabal cumplimiento a las recomendaciones generadas a partir de las evaluaciones del desempeño aplicadas al Pp 03050103.

4. DATOS DE LA INSTANCIA EVALUADORA		
4.1 Nombre del coordinador de la evaluación:	4.2 Cargo	4.3 Institución a la que pertenece
Dra. Martha Laura Hernández Pérez	Líder de Proyecto	
4.4 Principales colaboradores:		
● Mtro. Rodolfo de la Rosa Cabrera	Evaluador especializado	
● Mtra. Glorhya Horsfieldi Romero Solares	Evaluador especializado	
● Lic. Daniela Mondragón	Evaluador especializado	
4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación:		
1962marthahdz@gmail.com		
4.6 Teléfono (con clave lada):		
(722) 276 36 56		

5. IDENTIFICACIÓN DEL (LOS) PROGRAMA(S)	
5.1 Nombre del programa evaluado:	5.2 Clave del Pp:
'Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'.	03050103
5.3 Ente público coordinador del programa:	
Secretaría de Comunicaciones (SECOM)	

5.4 Poder público al que pertenece el programa:				
Poder Ejecutivo	X	Poder Legislativo	Poder Judicial	Ente Autónomo
5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece el programa:				
Federal		Estatad	X	Local
5.6 Nombre de la(s) unidad(es) administrativa(s) y de (los) titular(es) a cargo del programa:				
5.6.1 Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s):				
Secretaría de Comunicaciones.				
5.6.2 Nombre(s) de (los) titular(es) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s) (nombre completo, correo electrónico y teléfono con clave lada):				
Mtro. Luis Gilberto Limón Chávez				

6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN							
6.1 Tipo de contratación:							
6.1.1 Adjudicación Directa		6.1.2 Invitación a tres	X	6.1.3 Licitación Pública Nacional		6.1.4 Licitación Pública Internacional	
6.1.5 Otro		Señalar:					
6.2 Unidad administrativa responsable de contratar la evaluación:							
Coordinación de Control Técnico							
6.3 Costo total de la evaluación:							
\$345,000.00 (Trescientos cuarenta y cinco mil pesos 00/100 M.N.)							
6.4 Fuente de financiamiento:							
Estatad							

7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN
7.1 Difusión en internet de la evaluación:
Sitio de Internet Oficial de la SECOM.
7.2 Difusión en internet del formato:

Sitio de Internet Oficial de la SECOM.