



GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO

PROGRAMA ANUAL DE EVALUACIÓN (PAE) 2021 “NO SOCIAL”

EVALUACIÓN DE CONSISTENCIA Y RESULTADOS DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO “MODERNIZACIÓN DE LA COMUNICACIÓN AÉREA”

NOVIEMBRE DE 2021

INTRODUCCIÓN

En cumplimiento a lo establecido en la disposición **DECIMA SEXTA** de los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Presupuestarios del Gobierno del Estado de México, publicados en el periódico oficial “Gaceta del Gobierno”, Número 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.

En este sentido y atendiendo a los Lineamientos Generales, se precisa que la evaluación de los Pp, se realizará conforme a los estándares normativos, fundamento que se utiliza para la formulación de *los términos de referencia*, en este caso de evaluación de consistencia y resultados a programas presupuestarios no sociales, donde se incluyen los objetivo de la evaluación, los alcances, metodología, perfil del equipo evaluador y productos esperados; utilizando los términos de referencia de la Secretaría de Finanzas.

Dichos términos de referencia (TdR), plantean los elementos estandarizados al Programa Presupuestario (Pp) 03050401 - “Modernización de la Comunicación Aérea” y al Proyecto 030504010102 - Operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria a evaluar, considerando el requerimiento del perfil de los evaluadores, calendario de entregas de productos, objetivos de la evaluación (generales y específicos), así como la normatividad aplicable.

Importante referir que los TdR para la Evaluación de Consistencia y Resultados, para Programas “No Sociales” se encuentran armonizados con los emitidos por la Secretaría Finanzas con adecuaciones por esta Secretaría de Movilidad, de acuerdo con las necesidades y características del Programa Presupuestario 03050401 - “Modernización de la Comunicación Aérea”.

CONTENIDO

- I. **PRESENTACIÓN Y ANTECEDENTES**
- II. **OBJETIVOS**
- III. **TEMAS DE EVALUACIÓN Y METODOLOGÍA**
- IV. **CRITERIOS GENERALES PARA RESPONDER A LAS PREGUNTAS**
- V. **PREGUNTAS DE EVALUACIÓN**
 - V.1 **Módulo 1. Diseño del programa**
 - V.1.1 *Características del programa*
 - V.1.2 *Análisis de la justificación de la creación y del diseño del Pp*
 - V.1.3 *Análisis de la contribución del Pp al cumplimiento de las Metas Estatales y objetivos del Plan Estatal de Desarrollo (PED) vigente, así como a los objetivos sectoriales (o en su caso objetivos de programas especiales) derivados del PED.*
 - V.1.4 *Análisis de la población o área de enfoque potencial y objetivo*
 - V.1.5 *Análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados*
 - V.1.6 *Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas estatales.*
 - V.2 **Módulo 2. Planeación y orientación a resultados**
 - V.2.1 *Instrumentos de planeación*
 - V.2.2 *De la orientación hacia resultados y esquemas o procesos de evaluación*
 - V.2.3 *De la generación y uso de información de desempeño*
 - V.3 **Módulo 3. Cobertura y focalización**
 - V.3.1 *Análisis de cobertura*
 - V.4 **Módulo 4. Operación**
 - V.4.1 *Análisis de los procesos establecidos en la normatividad aplicable*
 - V.4.2 *Mejora y simplificación regulatoria*
 - V.4.3 *Organización y gestión*
 - V.4.4 *Presupuesto del Pp*
 - V.4.5 *Sistematización de la información y de los procesos.*
 - V.4.6 *Cumplimiento y avance en los indicadores de desempeño*
 - V.4.7 *Rendición de cuentas y transparencia*
 - V.5 **Módulo 5. Percepción de la población o área de enfoque atendida**
 - V.6 **Módulo 6. Medición de los resultados**
- VI. **ANÁLISIS DE FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES, AMENAZAS Y RECOMENDACIONES.**
- VII. **COMPARACIÓN CON LOS RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE CONSISTENCIA Y RESULTADOS.**
- VIII. **CONCLUSIONES Y VALORACIÓN DE LA PERTINENCIA DEL PROGRAMA.**
- IX. **PERFIL Y EQUIPO CLAVE DE LA INSTANCIA EVALUADORA**
- X. **PRODUCTOS Y PLAZOS DE ENTREGA**
- XI. **RESPONSABILIDADES Y COMPROMISOS**
- XII. **ANEXOS.**

I. PRESENTACIÓN Y ANTECEDENTES

El Programa Presupuestario (Pp) que está sujeto a evaluación en este ejercicio 2021 es el denominado 03050401.- "Modernización de la Comunicación Aérea", programa que tiene como finalidad realizar acciones que contribuyan a mejorar y ampliar las opciones de conectividad y movilidad de los servicios del transporte aéreo, a través de acciones en infraestructura, equipamiento y difusión que propicien un mayor crecimiento socioeconómico, fortaleciendo el potencial para la competitividad.

De forma específica, implica al conjunto de acciones (rutinarias, periódicas o correctivas) necesarias para asegurar el ejercicio y conservación de la infraestructura aeroportuaria y de servicios del Aeródromo Mexiquense "Dr. Jorge Jiménez Cantú", así como las actividades de verificación sobre el cumplimiento de lo establecido en la normatividad vigente en la materia.

En la actualidad, la infraestructura aérea en la Entidad cobra una importancia relevante con la construcción del nuevo aeropuerto de Santa Lucía, por lo que es importante contar con la infraestructura suficiente para cubrir la demanda y las necesidades de comunicación aérea al interior y exterior del Estado; motivo por el cual, es indispensable mantener el Aeródromo Mexiquense "Dr. Jorge Jiménez Cantú" en óptimas condiciones para que las operaciones aeronáuticas se lleven a cabo sin contratiempos, de manera segura y eficiente.

El propósito de realizar una evaluación de consistencia y resultados es analizar el diseño, operación y medición de los alcances del Programa Presupuestario "Modernización de la Comunicación Aérea", identificando áreas de mejora en cualquiera de los aspectos analizados como son:

1. Identificación de deficiencias en el diseño, operación y medición de los resultados;
2. El diseño y operación del Pp, con información que retroalimente la gestión y los resultados;
3. Mejora para la eficacia, oportunidad, suficiencia y pertinencia de los procesos operativos del Pp y el logro de sus objetivos;
4. La identificación de los problemas que obstaculizan la operación del Pp para poder superarlos.

II. OBJETIVOS

Objetivo General

El Programa Presupuestario "Modernización de la Comunicación Aérea" tiene como objetivo el mejorar y ampliar la oferta de transporte aéreo a través de una infraestructura de mayor calidad y cobertura, buscando los mecanismos de financiamiento que permitan la participación pública y privada en beneficio de los usuarios.

En este sentido la evaluación contribuye a mejorar la consistencia y orientación con base en los resultados que genere el análisis del Programa Presupuestario “Modernización de la Comunicación Aérea” a través del aporte de los elementos desde su diseño, planeación e implementación e información, los cuales retroalimentarán la gestión y resultados.

Objetivo específico

Mejorar el nivel competitivo y de seguridad de los servicios del Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” mediante la aplicación de las políticas de servicios operativos, administrativos, técnicos (rutinarias, periódicas o correctivas) adecuadas para que las operaciones aeronáuticas se realicen de manera segura y eficiente, contribuyendo al desarrollo económico social y cultural del Estado de México y el país.

III. TEMAS DE EVALUACIÓN Y METODOLOGÍA

Esta evaluación de consistencia y resultados del Programa Presupuestario “Modernización de la Comunicación Aérea” se dividió en seis módulos y 52 preguntas, como se muestra a continuación:

MÓDULO	PREGUNTAS	TOTAL
Diseño	1-14	14
Planeación y Orientación a Resultados	15-23	9
Cobertura y Focalización	24-26	3
Operación	27-43	17
Percepción de la Población o Área de Enfoque Atendida	44	1
Medición de Resultados	45-52	8
TOTAL	52	

La evaluación se realizó a través de un análisis de gabinete con base en la información proporcionada directamente por el área ejecutora del Pp “Modernización de la Comunicación Aérea”, así como información adicional que el grupo evaluador consideró necesaria.

La metodología EX – POST aplicada fue muy flexible para conseguir el objetivo de proporcionar a los responsables de la toma de decisiones, los elementos para que los

recursos disponibles se asignen de forma óptima y garantizar con ello un mayor impacto, lo que contribuye al alcance de los objetivos establecidos.

Esta metodología utiliza información observada de la etapa de operación con el objetivo de analizar la eficiencia y eficacia del Pp para observar las variaciones que presenten los indicadores, así como su impacto en la operación.

IV. CRITERIOS GENERALES PARA RESPONDER A LAS PREGUNTAS

Como se cita en el apartado anterior esta evaluación contempla seis módulos que incluyen 52 preguntas específicas, mismas que contienen las siguientes características:

En 35 de estas preguntas se responde mediante un esquema binario (SI/NO), sustentando las respuestas con argumentos consistentes planteados a partir de evidencia documental incluidas en el documento, haciendo explícitos los principales motivos o razones del análisis y valoración. En los casos en que la respuesta sea SÍ, se seleccionó uno de los cuatro niveles de respuesta definidos para cada pregunta.

Según la selección del esquema binario (SI/NO), se describe el análisis que justifica el cumplimiento del inciso correspondiente, señalando el supuesto que evidencia el inciso, e indicando las fuentes de información que sustenta el argumento presentado.

En las otras 17 preguntas no consideran respuestas binarias y se da respuesta de forma libre con base en un análisis sustentado en evidencia documental y haciendo explícitos los principales argumentos empleados en el mismo.

En la respuesta se consideran los cuatro aspectos que señalan los términos de referencia de la evaluación de consistencia de resultados:

1. Justificación de la valoración, así como la información requerida o bien se cita el anexo que la contiene.
2. Fuentes de información para sustentar la respuesta.
3. Congruencia entre las respuestas.
4. Utilización de cálculos promedios para las preguntas (12 y 13).

Es importante referir que al final de documento se incluyen los anexos pertinentes dentro de los solicitados, que se describen a continuación:

- Anexo 1 “Descripción General del Programa”. Formato libre.
- Anexo 2 “Metodología para la cuantificación de las Poblaciones o Áreas de Enfoque Potencial y Objetivo”. Formato libre. En caso de que no se identifique una metodología desarrollada o está presente áreas de mejora, en este anexo se deberá proponer una metodología de cuantificación o se deberá indicar de manera detallada cómo subsanar estas áreas de mejora.
- Anexo 3 “Procedimiento para la actualización de la base de datos de beneficiarios”. Formato libre. En caso de que no se identifique un procedimiento, o estén presentes

áreas de mejora, en este anexo se deberá proponer un procedimiento para la actualización de la base de datos, o se deberá indicar de manera detallada cómo subsanar las áreas de mejora.

- Anexo 4 “Resumen Narrativo de la Matriz de Indicadores para Resultados”. Formato libre.
- Anexo 5 “Indicadores”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).
- Anexo 6 “Metas del programa”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).
- Anexo 7 “Complementariedades y coincidencias entre programas estatales”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).
- Anexo 8 “Avance de las acciones para atender los aspectos susceptibles de mejora”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).
- Anexo 9 “Resultado de las acciones para atender los aspectos susceptibles de mejora”. Formato libre.
- Anexo 10 “Análisis de recomendaciones no atendidas derivadas de evaluaciones externas”. Formato libre.
- Anexo 11 “Evolución de la Cobertura”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).
- Anexo 12 “Diagramas de flujo de los Componentes y procesos claves”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).
- Anexo 13 “Gastos desglosados del programa”. Revisar formato en el apartado XI de estos TdR.
- Anexo 14 “Avance de los Indicadores respecto a sus metas”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).
- Anexo 15 “Instrumentos de Medición del Grado de Satisfacción de la Población o Área de Enfoque Atendida” Formato libre. En caso de que no se identifiquen instrumentos, o estos presenten áreas de mejora, en este anexo se deberán proponer instrumentos de Medición de Grado de Satisfacción o se deberá indicar de manera detallada cómo subsanar las áreas de mejora.
- Anexo 16 “Principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).
- Anexo 17 “Comparación con los resultados de la Evaluación de Consistencia y Resultados anterior”. Formato libre. [Cuando aplique]
- Anexo 18 “Valoración Final del programa”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).
- Anexo 19 “Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados”. [Cuando aplique]. Revisar formato en el apartado XII de estos TdR.
- Anexo 20 “Ficha Técnica de la evaluación”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).

PREGUNTAS DE EVALUACIÓN

V.1 Módulo 1. Diseño del programa

V.1.1 Características del programa

Con base en información solicitada a los responsables del Pp, se incluirá en el Anexo 1 “Descripción General del Programa” una breve descripción de las características más relevantes del Pp, en un máximo de cinco cuartillas. Dicha descripción deberá considerar los siguientes aspectos:

1. Identificación del Pp:
 - Programa: 03050401 “Modernización de la Comunicación Aérea”.
 - Unidad Responsable: Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México.
 - Fecha de inicio de operaciones 2014.
2. Problema, necesidad o acción de gobierno que el Pp pretende atender, atenuar o resolver.
 - Resolver la Necesidad del Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” en lo Relativo a la “Modernización de la Comunicación Aérea” en el Estado de México
3. Descripción de la contribución del Pp al objetivo del Plan Estatal de Desarrollo (PED) y a los objetivos sectoriales, transversales o especiales a los que se vincula.
 - El Pp 03050401 - “Modernización de la Comunicación Aérea”, se vincula con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo (PED) de la siguiente forma:
 - Respecto al eje transversal de gobierno capaz y responsable, en el mejoramiento y la “Modernización de la Comunicación Aérea” el Pp causa el mayor impacto posible, ya que en conjunto con el objetivo transversal de Conectividad y tecnologías para el buen gobierno, se trabaja para lograr acciones que potencialicen los esfuerzos donde la conectividad, a través de la tecnología impactan favorablemente en la “Modernización de la Comunicación Aérea”.
 - Asimismo, el Pp contribuye al Pilar Económico: Estado De México Competitivo, Productivo E Innovador, mediante la aceleración y la transformación económica para consolidar la productividad y competitividad, propiciando condiciones que generen un desarrollo que permita mejorar la conectividad entre regiones y ciudades, para consolidar a nuestro estado como el centro logístico del país.

4. Descripción de los objetivos del Pp, así como de los bienes y/o servicios que ofrece (componentes).
 - Contribuir a incrementar la conectividad y movilidad aérea de la población entre las regiones y las entidades circunvecinas, mediante la ejecución de obras que propicien la disminución de los tiempos de traslado, así como mejorar la calidad y seguridad en las principales vialidades.
5. Identificación y cuantificación de las poblaciones o áreas de enfoque potencial, objetivo y atendida:
 - El área de referencia es mayor a los 6 millones de habitantes, de los cuales la población afectada es mayor al 1.5 millón de habitantes y el objetivo es de 900 mil, como se identifica en el marco lógico que se tiene en el SPP.
6. Cobertura y mecanismos de focalización [cuando aplique].
 - No aplica, ya que el programa beneficia a toda población que requiera el uso de servicios aeroportuarios.
7. Presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal en curso.
 - Se cuenta con un presupuesto para operación y mantenimiento por 5.3 millones de pesos.
8. Metas de los indicadores de los niveles de Fin, Propósito y Componentes.
 - Evitar la incidencia de accidentes
 - Incremento en el número de operaciones aéreas
 - Instalaciones con condiciones eficientes de operación
9. Valoración de la pertinencia del diseño del Pp respecto a la atención del problema, necesidad o acción de gobierno identificados.
 - Alta pertinencia en el diseño
10. Breve descripción de la evolución del Pp a lo largo de su operación, incluyendo los antecedentes en el caso de que surja de la fusión, re-sectorización o modificación sustancial de Pp previos.
 - El aeropuerto reanudó operaciones en junio de 2013 con una plataforma más amplia, la pista totalmente reconstruida, y una notable mejora en sus instalaciones. Dicho aeródromo cuenta con una pista de 1,300 metros de longitud y 38 metros de ancho, así como hangares, torre de control (que opera como AFIS). Es utilizado mayormente por escuelas de vuelo y aviación general.
 - Es de considerar que el julio de 2016 el Gobierno del Estado de México arrancó la modernización del Aeródromo "Dr. Jorge Jiménez Cantú", ubicado en Zona Esmeralda, actualmente el Aeródromo cuenta con un edificio para autoridades de aproximadamente 243 m², en el que se encuentran las oficinas de la Administración del Aeródromo, Comandancia del Aeródromo, comedor, sanitarios, Torre de Información de vuelo y pasillo de espera.

Contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, sus metas o indicadores:
Se identifican:

- ODS 9: Industria, innovación e infraestructura, con la meta del objetivo. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación
- ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles, con la meta del objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, para ello, el Pp trabaja colabora con: la mejora y conservación de la Infraestructura de Aeródromos del Estado de México para la funcionalidad de las operaciones aeroportuarias

V.1.2 Análisis de la justificación de la creación y del diseño del Pp

1. ¿El problema, necesidad o acción de gobierno que busca resolver o atender el Pp está identificado en un documento que cuente con la siguiente información?

- a) El problema, necesidad o acción de gobierno a atenderse se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida o atendida, de acuerdo con la MML.

Si. La necesidad se identifica en torno a la mejora de las instalaciones aeroportuarias que para el Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” de Atizapán de Zaragoza son limitadas y se tiene alta potencialidad del Aeropuerto de Toluca.

- b) Define la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad, o que requiera de atención del gobierno.

Si. El documento de referencia se encuentra en el programa anual a través de la MIR, el árbol de problema y las acciones de gobierno, que se identifican con el objetivo de - Mejorar la conectividad Aérea, misma que se formula como una situación que puede ser atendida, de acuerdo con la MML. En los mismos documentos encontramos definida la población usuaria de los Aeródromos del Estado de México que presenta la necesidad ser atendida con oportunidad para mejorar la conectividad, movilidad y enlace entre las regiones y las entidades circunvecinas del Estado y disminuir el tiempo de traslado.

- c) Define el periodo de revisión y actualización para conocer la evolución del problema y/o necesidad.

Si. El seguimiento a la participación de este Programa Presupuestario tiene un reporte de la información que se actualiza periódicamente, ya que está establecido de manera explícita un plazo para su revisión y actualización. En el Pp se define el periodo de revisión y actualización para conocer la evolución de la necesidad de forma trimestral de acuerdo a lo establecido en la MIR.

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> El problema, necesidad o acción de gobierno identificado y que busca resolver el Pp cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

2. ¿El diagnóstico del problema, necesidad o acción de gobierno que atiende el Pp describe de manera específica?:

- a) Las causas, efectos y características del problema, necesidad o acción de gobierno están estructuradas y argumentadas de acuerdo a la MML.

SI. Entre las principales causas se encuentran:

- Alto costo y complejidad para mantenimiento de los Aeródromos.
- Antigüedad de la infraestructura aeroportuaria del Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” de Atizapán de Zaragoza.
- Retraso en el mantenimiento preventivo de instalaciones del Aeródromo de Atizapán.

Principales efectos del problema:

- Instalaciones con cierto deterioro en Aeródromo Mexiquense y subutilizadas en Aeropuerto Internación de Toluca (AIT).
- Pérdida de tiempo en la población, la cual se tiene que trasladar al aeropuerto de Ciudad de México.

- b) La definición de objetivos y justificación del modelo de intervención o de operación del Pp.

SI. En el diagnóstico del Pp, así como en la MIR y en el Árbol de Problema se encuentran claramente establecidos las causas principales para la acción de gobierno tales como el alto costo y complejidad para mantenimiento de los aeródromos, la antigüedad de la infraestructura aeroportuaria del Aeródromo Mexiquense y el retraso en el mantenimiento preventivo de instalaciones del mismo. Por lo que se busca contar con instalaciones adecuadas para brindar los servicios de forma eficiente y de calidad.

- c) La caracterización y cuantificación de la población o área de enfoque objetivo.

SI. En el diagnóstico del Pp, la MIR y el Árbol de Problemas, se contemplan también los efectos que tiene el no realizar la acción de gobierno consistente en la “Modernización de la Comunicación Aérea”, como la pérdida de tiempo en el traslado para ir al aeropuerto de Ciudad de México, con todas las consecuencias que eso conlleva, más el deterioro de las instalaciones del Aeródromo Mexiquense y la subutilización de las instalaciones del AIT. En el diagnóstico se determinó como la población potencial aquella que puede utilizar tanto el AIT como el Aeródromo con la necesidad de desplazarse de forma rápida y que se encuentra en la zona norponiente de la zona metropolitana.

- d) El impacto presupuestal y las fuentes de financiamiento.

SI. Se cuenta con un presupuesto para operación y mantenimiento del aeródromo mexiquense por \$5.3 millones de pesos para el ejercicio, dentro del Programa Anual del SAASCAEM, que forma parte del presupuesto de egresos. Dicho recurso no es suficiente para cubrir la demanda de infraestructura, por lo que su impacto es menor. La principal fuente de información es el Programa Anual del Organismo, SAASCAEM y los reportes que se realizan del seguimiento y de la operación del Aeródromo.

- e) Ubicación territorial de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad.

SI. En el diagnóstico del Pp, la MIR y el Árbol de Problemas, se contemplan también los efectos que tiene el no realizar la acción de gobierno consistente en la “Modernización de la Comunicación Aérea”, como la pérdida de tiempo en el traslado para ir al aeropuerto de Ciudad de México, con todas las consecuencias que eso conlleva, más el deterioro de las instalaciones del Aeródromo Mexiquense y la subutilización de las instalaciones del AIT, en ellos se determina de forma clara la caracterización y cuantificación de la población así como ubicación territorial de la población, que es toda persona que requiere trasladarse de forma rápida y que se encuentre en el norponiente de la zona metropolitana, específicamente el Estado de México.

- f) Periodo o plazo para su actualización.

SI. La vigencia de actualización del diagnóstico, es anual, con la integración del anteproyecto de presupuesto.

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> El diagnóstico del Pp cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

3. ¿La justificación teórica o empírica documentada que sustenta el modelo de intervención y el mecanismo causal que lleva a cabo el Pp, cumple con las siguientes características?

- a) Es consistente con el diagnóstico.

SI. En el Estado de México se observan grandes oportunidades de inversión y desarrollo en infraestructura. Aún y cuando es uno de los estados de la república con mayor conectividad terrestre, en el área de comunicación aérea cuenta con un enorme potencial.

En el estado de México se encuentran el Aeropuerto Internacional de Toluca, el Aeródromo Mexiquense y próximamente el Nuevo Aeropuerto Internacional de México “Felipe Ángeles”, por lo que la modernización de la comunicación aeroportuaria en nuestra entidad es de vital importancia, especialmente por la privilegiada ubicación geográfica de la entidad, que le permite una inmejorable comunicación entre el Occidente, el Norte, el Golfo, el Pacífico y el Centro del país.

Debido a esto, el Aeropuerto Internacional de Toluca se ubica entre los de mayor número de operaciones a nivel nacional.

- b) Contiene evidencia (estatal, nacional o internacional) de que el modelo es eficiente o eficaz respecto de otras alternativas.

NO APLICA, por ser un programa único de modernización de la comunicación aérea, por lo que no existen otros programas o alternativas, aunado al hecho de que contempla los aeropuertos existentes a la fecha en el Estado de México.

- c) Considera la factibilidad y riesgos en la implementación del modelo de intervención o de operación.

SI. La “Modernización de la Comunicación Aérea” incide de manera importante en el desarrollo económico de nuestra entidad, favoreciendo la creación de empleos, el comercio nacional e internacional, mejorando la conectividad entre los estados de la república y las diferentes áreas económicas que la integran.

El propósito del programa es contribuir a incrementar la conectividad y movilidad aérea de la población entre las regiones y las entidades circunvecinas, mediante la ejecución de obras que propicien la disminución de los tiempos de traslado, así como mejorar la calidad y seguridad en las principales vialidades.

La necesidad de lograr una comprensión global de la importancia de la “Modernización de la Comunicación Aérea” en nuestra entidad, radica en que a partir de ahí existirán mayores posibilidades de construir una visión estratégica del desarrollo en función de la identificación de los componentes centrales presentes en la realidad y sus interacciones.

Desde el punto de vista de construcción de una aproximación global del sistema, resulta coherente postular que el Programa de Modernización de la Comunicación Aérea no debe constituir una unidad aislada, únicas y autorreferencial respecto de un problema, necesidad o situación sobre la cual se ha tomado la decisión de actuar, es decir, se concibe el proyecto como una unidad lógica de actuación respecto de la globalidad en donde intervienen otras acciones insertas en el marco de coherencia de los Pilares que integran el Plan de Desarrollo del Estado de México.

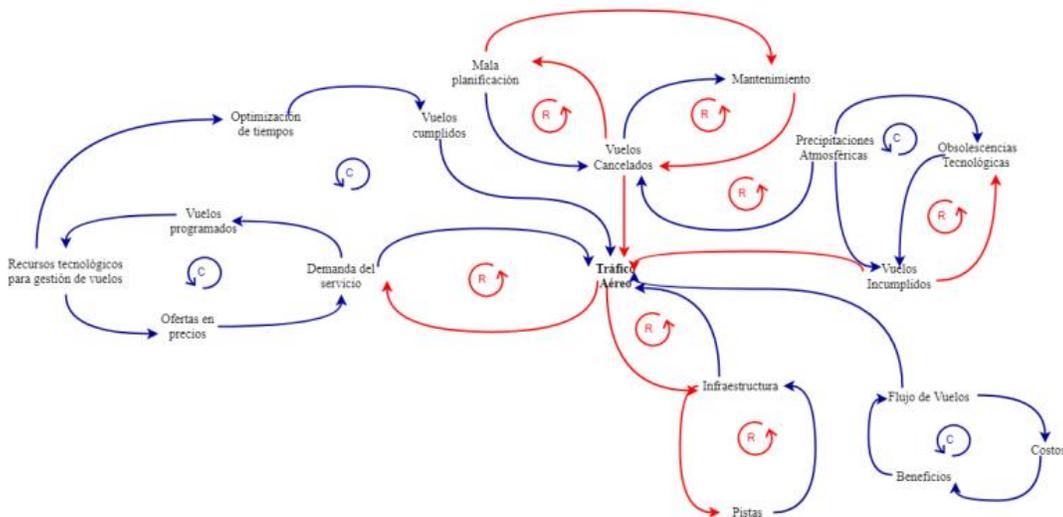
Este programa forma parte constitutiva de un horizonte estratégico de planificación a largo plazo, que incluye acciones coherentes e intercomunicadas respecto de objetivos globales de desarrollo Aéreo, Económico y Regional de la entidad.

La elaboración del modelo estuvo enfocada por principios de modelos causales que en ciertos factores son esenciales con sus correlacionados, principalmente. La infraestructura para el tráfico aéreo tiene un ciclo de vida, que comienza desde sus entradas y desarrollo del sistema, hasta la ejecución y cierre del mismo, presentado la conclusión de un servicio. Cada etapa del proceso de tráfico se determina por el fuerte crecimiento de la demanda a causa de diferentes patrones, entre esos cabe resaltar las fuertes estrategias que han utilizado las aerolíneas con el fin de aumentar sus ventas, allí también se involucran las tecnologías empleadas tanto para la optimización de información para los vuelos y hasta la compra y gestión de tickets aéreos para los pasajeros. Al mismo tiempo, este crecimiento exponencial

se ve influenciado con el tiempo promedio de vuelos, además de minimizar el tiempo de llegada de origen a destino, es importante tener en cuenta que para la optimización de tráfico aéreo se realiza un correcto mantenimiento e inversión necesaria que realizar o mantener las pistas.

En la conceptualización del modelo se identificaron como representantes del sistema, aquellas relaciones y variables que influyen en el modelo, con el objetivo de entender la estructura de este, en donde fue indispensable la determinación de las correlaciones de las variables, junto con los arquetipos del sistema para entender la herramienta de optimización para su aplicación en el Programa de “Modernización de la Comunicación Aérea”.

El diagrama causal sobre el crecimiento de la demanda del servicio (Ver figura) es parte fundamental para el desarrollo del diagrama causal del modelo general, ya que se establece la relación específica de cada variable auxiliar del sistema, además de mostrar la correlación detallada de las variables, en una correlación compensatoria para el sistema, ya que muestra el crecimiento y relación que tiene la demanda del servicio, estableciendo la importancia de la “Modernización de la Comunicación Aérea” en la entidad.



d) Contiene evidencia (estatal, nacional o internacional) ya sea de los efectos positivos atribuibles a los componentes del Pp, o de la importancia de la ejecución de la acción de gobierno ejecutada por el Pp.

SI. En los diferentes informes que emite y publica la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de México de manera trimestral y anual en su página de Transparencia Fiscal, encontramos la evidencia del avance y resultados en lo relativo a eficacia e impacto positivo del Pp, así como en el Diagnostico del Pp que se incluye en el anteproyecto de presupuesto.

NIVEL	CRITERIOS
3	<ul style="list-style-type: none"> • La justificación teórica o empírica que sustenta el modelo de intervención o de operación del Pp cumple con tres de las características establecidas en la pregunta.

4. ¿La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el problema público o necesidad identificada, así como con los componentes que el Pp genera y su mecanismo de intervención adoptado?

“SI”

4.1. Derivado del análisis y valoración de los elementos que componen el diseño y diagnóstico del Pp, así como lo establecido en el Árbol de Problema y la MIR, se establecen las necesidades y áreas de oportunidad sobre las que se realiza y se considera que la modalidad presupuestaria es consistente con la necesidad identificada, a partir de la información disponible y publicada del ejercicio 2020 en el portal de la Secretaría de Finanzas en la página correspondiente a Evaluación de Resultados en cada uno de los informes de Ejecución, así como los demás indicadores publicados en dicha página.

El programa está a cargo del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México, el cual tiene como propósito que la población usuaria de los aeropuertos del Estado de México sea atendida con oportunidad para mejorar la conectividad, movilidad y enlace entre las regiones y las entidades circunvecinas del Estado y disminuir el tiempo de traslado.

Asimismo, tiene como componente que la infraestructura de los aeropuertos de la entidad se encuentre conservada para la funcionalidad de las operaciones aeroportuarias, y caso especial la del Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” de Atizapán de Zaragoza, por lo que se tienen dos áreas de enfoque: una del Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT), que considera más 6 millones de habitantes, con orientación principalmente a la zona centro, norte y sur de la entidad, incluyendo la parte centro norte de la Zona del Valle de México, y la del aeródromo se enfoca con mayor intención en parte de la Zona Metropolitana del Valle Cuautitlán Texcoco (Área norte y centro de esta zona), con una cobertura objetivo de un millón de habitantes.

4.2 Las fuentes de información para la respuesta fueron su MIR vigente.

V.1.3 Análisis de la contribución del Pp al cumplimiento de las Metas Estatales y objetivos del Plan Estatal de Desarrollo (PED) vigente, así como a los objetivos sectoriales (o en su caso objetivos de programas especiales) derivados del PED.

5. ¿En virtud de que el fin del Pp está vinculado con algún objetivo de un programa sectorial o especial derivado del PED, se cumple con las siguientes características?

- a) Existen conceptos comunes entre el Propósito del Pp y algún objetivo de algún programa sectorial o, en su caso, objetivo de algún programa especial, derivados del PED, por ejemplo: población o área de enfoque objetivo, problema o acción de gobierno atendida, etc.

SI. El Pp se vincula con el siguiente programa:

Programa de Desarrollo Sectorial

Pilar Económico 2017-2023.

Objetivo económico 5: Desarrollar infraestructura con una visión de conectividad integral.

Estrategia 5.1. Fomentar una mayor conectividad en el estado

En este programa y en menor medida con el Programa Sectorial Territorial existen elementos de planeación concordantes con el Propósito del Pp, en especial con los objetivos y líneas de acción de los programa sectoriales derivados del Plan de Desarrollo del Estado de México 2017 – 2023 (PDEM), por lo que el Pp se inserta adecuadamente en los objetivos del PDEM, específicamente en el objetivo de desarrollar infraestructura con una visión de conectividad integral, el cual esta fuertemente ligado al resumen narrativo de Fin en la MIR del Pp.

- b) El logro del Propósito del Pp, aporta al cumplimiento de alguna meta de algún objetivo del programa sectorial o, en su caso, objetivo de algún programa especial, derivados del PED.

SI. A cuatro años que se tiene de ejecutar el Pp en esta administración estatal, su logro radica en aportar de forma significativa al cumplimiento de objetivo antes señalado, mismo que está totalmente alineado al PDEM y por supuesto se vincula con las metas de la Agenda 2030, el Objetivo 9:

Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación y la metas

9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

Las fuentes de información usadas fueron el PED vigente y la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).

- c) El logro del Propósito del Pp, es suficiente para el cumplimiento de alguna meta de algún objetivo del programa sectorial o, en su caso, objetivo de algún programa especial, derivados del PED.

SI. Al ser un programa único e incluyente tanto de toda la población como de todo el sistema aeroportuario del Estado de México incide de forma importante en el objetivo del PED y de la Agenda 2030 coadyuvando a construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación y la metas, mediante el desarrollo de infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

NIVEL	CRITERIOS
3	<ul style="list-style-type: none"> El Propósito del Pp está vinculado con algún objetivo de algún programa sectorial o, en su caso, con algún objetivo de algún programa especial, derivados del PED, y cumple con dos de las características establecidas en la pregunta.

6. ¿Cuál es la contribución del Pp a las Metas Estatales del PED; a sus objetivos, estrategias y líneas de acción y a los de sus programas sectoriales o especiales?

6.1 El Pp se vincula con el siguiente programa:

Programa de Desarrollo Sectorial Pilar Económico 2017-2023.

Objetivo económico 5: Desarrollar infraestructura con una visión de conectividad integral.
Estrategia 5.1. Fomentar una mayor conectividad en el estado.

Como se menciona antes, hay una alineación y fuerte contribución al cumplimiento de metas, objetivos y líneas de acción con el PDEM y los programas sectoriales, ya que su correlación entre el Propósito del Pp y objetivos del programa sectorial, así como objetivos del Plan de Desarrollo del Estado de México en su Pilar Económico: Desarrollar Infraestructura con una visión de conectividad integral es directa.

El aporte que más sobresale es el referente a la infraestructura en materia aeroportuaria, ya que tanto en el AIT, como en el Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” de Atizapán de Zaragoza, se han mejorado las pistas de aterrizaje, las instalaciones y la infraestructura.

El logro alcanzado a la fecha consiste en que el AIT ofrece una infraestructura segura y eficiente para atender la conectividad aérea en el centro del país, con más de 44 mil toneladas transportadas anualmente y más de 170 mil operaciones, lo que consolida su posición dentro de los primeros cinco aeropuertos que operan la mayor carga nacional e internacional en México y para mantener en óptimas condiciones su infraestructura, se realizan trabajos de rehabilitación de la pista.

Referente al Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” de Atizapán de Zaragoza, a través de la integración de informes de inspección de las condiciones operativas de la infraestructura, donde se reporta cada vez mayor eficiencia en la operación adecuada que permite más de 7 mil 800 operaciones de una capacidad de 12 mil 400 operaciones al año, así como una atención de 12 mil 648 personas, 100% de su programación.

6.2 Las fuentes de información usadas fueron el PED vigente y la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).

7. ¿El propósito del Pp se vincula con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030? SI

7.1 En la respuesta se identifica y justifica la vinculación Directa o Indirecta y la contribución entre el Pp y los ODS de acuerdo con lo siguiente:

- Contribución Directa: El logro del Propósito es suficiente para el cumplimiento de al menos uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. SI.
- Contribución Indirecta: El logro del Propósito aporta al cumplimiento de al menos uno de los Objetivos del Desarrollo Sostenible. SI.

El Estado de México es la primera entidad federativa que ha articulado las estrategias de su Plan de Desarrollo con los ODS en el nivel de objetivos y metas.

En cada uno de los pilares de dicho plan, se realiza un ejercicio de vinculación de los indicadores del PED (para los cuales se establece una línea base y metas a 2023 y 2030) con las metas e Indicadores de la Agenda 2030.

Dentro del Plan de Desarrollo, en su Pilar Económico se encuentra el Diagnóstico: Infraestructura con una Visión de Conectividad Integral, mismo que contempla debidamente la necesidad de Desarrollar Infraestructura con una Visión de Conectividad Integral como uno de sus objetivos, y dentro de dicho objetivo una línea de acción que contempla elevar la conectividad aérea de la entidad con el resto del País y con el extranjero, lo que representa claramente la vinculación de los objetivos del Pp con el PED y con los ODS.

Es así que en el PED encontramos identificados los objetivos específicos con los que se vincula la estrategia del objetivo, precisamente en el caso del Pilar Económico, en su objetivo 2.5: Desarrollar infraestructura con una visión de conectividad integral, cuyas estrategias se vinculan directamente con los ODS agenda 2030, a saber:

Metas del objetivo 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todas y todos

8.2 Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, centrándose en los sectores con gran valor añadido y un uso intensivo de la mano de obra.

Objetivo 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

9.4. Modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente racionales, y que todos los países adopten medidas de acuerdo con sus capacidades respectivas.

Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

11.2 Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, mediante la ampliación de transporte público.

Lo anterior, como se mencionó, se encuentra debidamente establecido en el PED, como se puede apreciar en la figura siguiente, así como en el programa sectorial:

2.5. OBJETIVO: DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA CON UNA VISIÓN DE CONECTIVIDAD INTEGRAL.

	Vinculación con las metas de la Agenda 2030	
	Contribución directa	Contribución indirecta
2.5.1. ESTRATEGIA: Fomentar una mayor conectividad en el estado.	9.1 9.4	8.2 11.7
Líneas de Acción		
<ul style="list-style-type: none"> • Elevar la conectividad aérea de la entidad con el resto del país y del extranjero. • Establecer las bases para una plataforma logística integral estratégica para el país. 		

ODS	Meta del ODS	Descripción de la contribución o aportación del Pp a la Meta del ODS
9.1	Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial	La "Modernización de la Comunicación Aérea" en la entidad coadyuva en el desarrollo de infraestructura sostenible y

	<p>hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.</p>	<p>de calidad, apoyando el desarrollo económico de la región, promoviendo su conectividad con el resto de las regiones del país, gracias a su inmejorable ubicación geográfica, permitiendo que una mayor cantidad de personas puedan trasladarse de forma rápida y eficiente a los diferentes centros económicos, industriales y productivos de la república, disminuyendo significativamente los tiempos de traslado.</p>
9.4	<p>Modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente racionales, y que todos los países adopten medidas de acuerdo con sus capacidades respectivas.</p>	<p>La “Modernización de la Comunicación Aérea” en la entidad es parte fundamental de la modernización de la infraestructura, promoviendo la eficacia en el movimiento y traslado inter estatal de la población, así como la generación de empleos en la región.</p>
8.2	<p>Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, centrándose en los sectores con gran valor añadido y un uso intensivo de la mano de obra.</p>	<p>La aviación es un facilitador económico muy importante, contribuyendo desarrollo económico. La conectividad aérea permite el turismo y facilita el comercio, así como la conexión e inclusión social y la promoción del intercambio de conocimientos e ideas. También, apoya la competitividad económica, el aumento de la productividad, la mejora de la eficiencia y el fomento de la innovación.</p>

7.2 En la respuesta se deberá incluir el Presupuesto por ODS y Meta, así como el Indicador del OSD al que se alinea y el resultado referente al mismo.

Es importante hacer notar que la relación presupuesto-logro en alineación a los ODS, no es factible, ya que por su naturaleza, de administración y funcionalidad de la infraestructura y equipamiento, el gasto presupuestario se asigna para la administración y para mejorar la infraestructura.

7.3 Las fuentes de información son el PED vigente, La MIR vigente, así como los ODS y sus metas.

V.1.4 Análisis de la población o área de enfoque potencial y objetivo

8. ¿La población o área de enfoque, potencial y objetivo, está definida en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema, necesidad o acción de gobierno y cuenta con la siguiente información y características?

a) Unidad de medida y la población o área de enfoque está cuantificada, caracterizada y (en su caso) desagregada geográficamente.

SI. Considerando que de acuerdo a la MML la población potencial se define como aquella cuya totalidad de la población está inmersa en la problemática o la necesidad para recibir el beneficio de la acción de gobierno o que sufre el problema identificado en el diagnóstico y que CONEVAL la define como el conjunto de la población que presenta el problema central que el programa atiende. En el Pp, la población potencial se definió en el diagnóstico como “pasajeros que tiene acceso al transporte aéreo en los aeropuertos de la entidad”.

La población objetivo representa aquella que el Programa tiene planeado o programado cubrir de la población potencial y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normatividad.

El establecimiento de poblaciones se puede comprender como un ejercicio de identificación de subconjuntos, donde la Población Potencial (PP) contiene a la Población Objetivo (PO), y a su vez ambas contienen a la Población Atendida (PA). Por lo cual la PA no podría ser mayor a la PO, ni esta ser mayor que la PP.

b) Incluye metodología para su cuantificación, caracterización y, en su caso, desagregación, así como fuentes de información.

SI. En la MIR la cuantificación de la población potencial (población afectada por el problema) supera los 6 millones; Población objetivo 1.5 millones y finalmente, Población atendida es en promedio de 900 mil pasajeros al año.

La metodología para determinar la Población sigue las reglas establecidas por el CONEVAL, mediante la aplicación de las fórmulas publicadas por la Secretaría de Finanzas en su página de transparencia fiscal.

c) Se define un plazo para su revisión y actualización.

SI. En el Pp y en la MIR se establece la revisión trimestral y la actualización se realiza de forma anual.

- d) Existe evidencia del uso de las definiciones de población o área de enfoque en la planeación y ejecución de los servicios y/o acciones que el Pp lleva a cabo.

SI. Debido a que se usó la metodología establecida por CONEVAL, todas las definiciones de población y/área de enfoque son coincidentes con las definiciones.

- e) ¿Las definiciones de población o área de enfoque potencial, objetivo y atendida son consistentes entre sí de acuerdo con la MML?

SI. Las definiciones de definiciones de población y/área de enfoque son consistentes entre si, debido a que se usó la metodología establecida por CONEVAL.

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> La definición de la población o área de enfoque (potencial y objetivo) cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

9. ¿Existe información en bases de datos acerca de los destinatarios de los apoyos o componentes del Pp que:

No aplica, por ser un programa de infraestructura de comunicación aérea abierto a toda la población, por lo que no se ocupan bases de datos de los destinatarios, ya que no es privativo de un sector de la población, sino abierto a todos los habitantes.

No hay apoyos directos, por ello, desde los mismos términos de referencia se identifica a la evaluación como no social.

V.1.5 Análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados

10. ¿En el documento normativo del Pp es posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades)?

SI. Para este caso se identifica los elementos del resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades).

- 10.1** De acuerdo al Libro Décimo Séptimo del Código Administrativo del Estado de México artículo 17.70.- El Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México, es un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tiene por objeto coordinar los , Página **23** de **91**

programas y acciones relacionados con la infraestructura vial de cuota; efectuar investigaciones y estudios que permitan, al Gobierno del Estado, sustentar las solicitudes de concesiones o permisos ante las autoridades federales en materia aeroportuaria; construir, rehabilitar, conservar y dar mantenimiento a aeródromos.

10.2 Otro de los documentos que, de acuerdo al Sistema de Planeación Democrática del Estado, el Programa anual de trabajo, por ser parte del Plan de Desarrollo del Estado de México, tiene el carácter de Normativo e incluye todos los elementos del resumen narrativo.

10.3 Además de los anteriores de forma muy específica esta la MIR del Pp.

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> Algunas de las Actividades, todos los Componentes, el Propósito y el Fin de la MIR se identifican en el documento normativo del Pp.

11. ¿La alineación o vinculación del Fin de la MIR del Pp al objetivo sectorial o, en su caso, al objetivo especial o institucional, es clara y sólida?

SI. Aun cuando el programa de “Modernización de la Comunicación Aérea” tiene un ámbito de actividades de poca acción, El resumen narrativo de Fin de su MIR está totalmente alineada al objetivo sectorial del Programa de Desarrollo Sectorial Económico, como se señala en párrafos anteriores, ya que las acciones que realizan están totalmente enfocadas a contribuir con el objetivo y estrategias de dicho programa sectorial, como se identifica en la siguiente relación:

Fin	Objetivo sectorial
Contribuir a incrementar la conectividad y movilidad aérea de la población entre las regiones y las entidades circunvecinas, mediante la ejecución de obras que propicien la disminución de los tiempos de traslado, así como mejorar la calidad y seguridad en las principales vialidades	<p>Objetivo económico 5: Desarrollar infraestructura con una visión de conectividad integral.</p> <p>Estrategia 5.1. Fomentar una mayor conectividad en el estado</p>

Como se señala en la pregunta 6, las instalaciones o infraestructura es eficiente y tiene un potencial mayor al requerimiento actual, lo que hace un servicio suficiente para atender la conectividad aérea, en especial en materia de operaciones para el transporte de carga y apoyo a las escuelas de aviación.

12. ¿Las Fichas Técnicas de los indicadores del Pp cuentan con la siguiente información:

- a) Nombre **SI**, SE INCLUYE
- b) Definición **SI**, SE INCLUYE
- c) Método de cálculo **SI**, SE INCLUYE
- d) Unidad de medida **SI**, SE INCLUYE
- e) Frecuencia de medición **SI**, SE INCLUYE
- f) Línea base **SI**, SE INCLUYE
- g) Metas **SI**, SE INCLUYE
- h) Comportamiento del indicador (ascendente o descendente) **SI**, SE INCLUYE

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> • Las Fichas Técnicas de los indicadores del Pp tienen en promedio un valor entre 6 y 8 características establecidas en la pregunta.

- 12.1** La ficha técnica utilizada para el registro y seguimiento de los indicadores cuenta con una estructura muy completa, desde la alineación con el Plan de Desarrollo, el Programa Presupuestario y la unidad responsable y ejecutora.

Dentro de la estructura sustantiva se tiene el total de los componentes señalados en la parte superior, además la identificación del ámbito geográfico en que impacta y la cobertura que atiende. Asimismo, cuenta con sentidos de avance y semaforización.

- 12.2** En el Anexo 5 se incluyen seis indicadores que muestran las variables, la programación y el avance que se alcanza de cada uno de ellos.

- 12.3** Las fichas técnicas se encuentran referidas en la MIR del Programa Presupuestario “Modernización de la Comunicación Aérea” y en el Sistema de Planeación y Presupuesto del Gobierno del Estado de México.

A partir del análisis de las Fichas Técnicas de los indicadores se determinó que cumplen con la mayoría de las características establecidas en la pregunta, así como con la correspondencia con los atributos que se señalan en la MIR.

Se observó que el llenado de la ficha técnica del indicador, atendió el conjunto de elementos que se describen para cada indicador, por lo que se facilita la interpretación para cualquier responsable o lector que requiere interpretarlos.

Es importante referir que el indicador está comunicado también en el portal de transparencia, por lo que es pública la forma en que se calculan los valores del indicador y se comunican los detalles técnicos y resultados.

Derivado de dicho análisis se determinó que los datos de identificación del programa permiten contextualizar al indicador en el Programa Presupuestario de referencia y relacionarlo directamente con el objetivo que le da origen.

En este sentido, los indicadores propuestos se especifican cuantitativa y cuantitativamente, lo que permite verificar el nivel de logro alcanzado por el programa en el cumplimiento de sus objetivos.

En lo referente al método de cálculo se detectó que se encontraron los elementos debidamente establecidos y cuantificados:

- Unidad de medida, como la magnitud de referencia que permite cuantificar y comparar elementos de la misma especie, relacionados con la meta y el avance en su cumplimiento regional, estatal, municipal, localidad, etc.
- La frecuencia de medición como el periodo de tiempo en el cual se calcula el indicador (en su mayoría trimestral).

Bajo este análisis también cumple con las siguientes características:

- Claridad: el indicador es preciso e inequívoco;
- Relevancia: el indicador refleja una dimensión importante del logro del objetivo;
- Monitoreable: el indicador puede sujetarse a una comprobación independiente;
- Adecuado: el indicador aporta una base suficiente para evaluar el desempeño;
- Justificación de las características: se sustenta la calificación asignada a cada una de las características;
- Determinación de metas, se refiere al proceso mediante el cual se establecen las magnitudes y periodos para los resultados comprometidos.
- Las metas responden a la pregunta “cuánto” se va a alcanzar en términos del resultado establecido en el objetivo.
- Línea base, se cuenta con el valor y fecha: señala el valor inicial del indicador y sirve de parámetro para medir el avance hacia la meta, e incluye debidamente la fecha desagregando año y periodo.
- Meta: indica el valor que deberá alcanzar el indicador, como resultado de la ejecución del Programa Presupuestario en un periodo determinado.
- Comportamiento del indicador hacia la meta: éste se refiere al tipo de trayectoria que se espera tenga el indicador. Este elemento puede adoptar cualquiera de los siguientes valores:
 - a) Ascendente: si se desea incrementar el valor del indicador;
 - b) Descendente: si se desea disminuir el valor del indicador;
 - c) Regular: si se desea mantener el valor del indicador dentro de determinado rango de valor, y;
 - d) Nominal: se tomará como un resultado independiente del historial del indicador.

AREAS DE OPORTUNIDAD

Como áreas de oportunidad se encontraron en los indicadores que pudiera agregarse lo siguiente:

- Definición: expresar al indicador en términos de su significado conceptual. Puede ser desde el punto de vista operativo, expresar al indicador en términos de las variables que en él intervienen.
- Puntualizar la línea base, ya que algunos de ellos no cuentan con esta información, en el formato ficha técnica.

13. ¿Las metas de los indicadores de la MIR del Pp tienen las siguientes características?

- a) Están orientadas a impulsar mejoras en el desempeño, es decir, las metas de los indicadores planteadas para el ejercicio fiscal en curso son congruentes y retadoras respecto de la tendencia de cumplimiento histórico de metas y la evolución de la asignación presupuestaria.
- b) Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el Pp.

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> • Las metas de los indicadores del Pp tienen en promedio un valor entre 1.5 y 2 características establecidas en la pregunta.

El objetivo o resumen narrativo de nivel Fin, cumple con la sintaxis propuesta por la Metodología de Marco Lógico (MML), que establece la contribución a un objetivo de orden superior, como generar una economía en condiciones de competitividad, tal como lo refiere su alineación al esquema de planeación estatal; por ello, es posible vincularlo con el indicador, en virtud de que el factor relevante refiere “ampliar la oferta de oportunidades para la conectividad y movilidad de la población”, mientras que el indicador mide el porcentaje de población atendida en transporte aéreo, sin embargo, su empleo en el nivel Propósito, aportaría información útil sobre la cobertura de atención (resultados).

Por otra parte, los elementos del indicador son consistentes entre sí, debido a que la dimensión de eficiencia se utiliza para medir la relación entre el logro del programa y los recursos utilizados para su cumplimiento y el indicador, da evidencia del grado de avance que ha tenido respecto al objetivo planteado. Además, los medios de verificación en los cuatro niveles de la MIR, son suficientes para el monitoreo, en virtud de que incluyen los nombres completos de las áreas que los emiten y la periodicidad con la que se generan.

La sintaxis del objetivo o resumen narrativo de este nivel, especifica el impacto o resultado esperado en la población objetivo o área de enfoque (la infraestructura del Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” de Atizapán de Zaragoza) y expresa la situación deseada como algo ya alcanzado (incrementa la funcionalidad), además de que presenta más de un objetivo (disminuye los riesgos de accidentes de las operaciones aéreas) lo que dificulta la medición de los resultados. Del mismo modo, los elementos que integran el indicador no son consistentes entre sí, debido a que las variables empleadas en su fórmula de cálculo no especifican el tipo de operaciones aéreas y a quienes corresponden las mismas, lo cual afecta su claridad, ello con la finalidad de estar en concordancia con su interpretación, que refiere una proporción de operaciones del Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” de Atizapán de Zaragoza, respecto del total de operaciones en la Entidad, ya que un porcentaje representa un conjunto de menor dimensión de otro conjunto. Al mismo tiempo, el indicador mide el grado en que se alcanza el objetivo, por lo que su dimensión es de eficacia; además, se presenta como un indicador de gestión, cuando en este nivel de la MIR se presentan los resultados concretos del programa, para lo cual se recomienda emplear indicadores estratégicos.

El objetivo o resumen narrativo de nivel Componente representa la entrega de bienes y servicios del programa, en este sentido el indicador mantiene relación con su resumen narrativo, no obstante, es inconsistente con sus elementos denominación y dimensión, ya que en ambos se refiere y emplea la dimensión eficiencia, la cual se utiliza para medir la relación entre el logro del programa y los recursos empleados para su cumplimiento y el indicador de este nivel, da evidencia del grado de avance que ha tenido respecto al objetivo planteado, propio de la eficacia.

Las Actividades son las principales acciones que se deben de realizar para producir o entregar los Componentes, en este sentido, el objetivo o resumen narrativo de este nivel mantiene relación con su indicador, con sus elementos.

- a) **SI.** Se encuentra que las metas están orientadas a impulsar mejoras en el desempeño, son congruentes y retadoras respecto de la tendencia de cumplimiento histórico de metas y la evolución de la asignación presupuestaria.
- b) **SI.** Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el Pp, en la medida que la reactivación económica posterior a la pandemia lo vaya permitiendo.

Las fuentes de información utilizadas fueron la MIR y las Fichas Técnicas de los indicadores

V.1.6 Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas estatales.

14. ¿Con cuáles programas presupuestarios y en qué aspectos el Pp evaluado podría tener complementariedad y/o coincidencias?

Este Programa Presupuestario: “Modernización de la Comunicación Aérea”, por su naturaleza, no se complementa ni es coincidente con otro programa.

V.2 Módulo 2. Planeación y orientación a resultados

V.2.1 Instrumentos de planeación

15. ¿Existe un plan estratégico de la Unidad Responsable o Unida(des) Ejecutora(s) del Pp que cumpla con las siguientes características:

- a) Es producto de ejercicios de planeación institucionalizados, es decir, sigue un procedimiento establecido en un documento oficial o institucional.

NO, NO SE CUENTA CON DICHO DOCUMENTO

- b) Abarca un horizonte de mediano y/o largo plazos.

NO, ES ANUAL

- c) Establece los resultados que se pretenden alcanzar con la ejecución del Pp, es decir, el Fin y el Propósito del Pp, consistentes con lo establecido en la MIR.

NO, SOLO SE CUENTA CON LA MIR

- d) Cuenta con indicadores para medir los avances en el logro de sus resultados, consistentes con lo establecido en la MIR.

NO, SOLO SE CUENTA CON LA MIR

No, de forma directa no se cuenta con un plan estratégico institucional como tal. Solo se cuenta con el Programa Anual y la MIR.

16. ¿El plan de trabajo anual de la Unidad Responsable del Pp cumple con las siguientes características?

- a) Es producto de ejercicios de planeación institucionalizados, es decir, siguen un procedimiento establecido en un documento oficial.

NO, NO SE CUENTA CON DICHO DOCUMENTO

- b) Es conocido por los responsables de los principales procesos del Pp.

SI, AUNQUE NO SE CUENTA CON DICHO DOCUMENTO SE CONOCEN LOS PROCESOS DEL PP Y SE SIGUEN, TODA VEZ QUE CONSISTEN EN EL MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA A CARGO DEL SAASCAEM.

- c) Establece metas que contribuyan al logro de los objetivos del Pp, a través de la entrega o generación de sus componentes.

SI, YA QUE LA META PRINCIPAL ES EL MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA A CARGO DEL SAASCAEM

- d) Se revisa y actualiza periódicamente.

SI. SE REVISA TRIMESTRALMENTE Y SE ACTUALIZA DE FORMA ANUAL.

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> La Unidad Responsable del Pp cuenta con un plan anual de trabajo, y cumple con todas de las características establecidas en la pregunta.

El documento normativo en mención tiene todos sus elementos de planeación: Cuenta con un diagnóstico, objetivos y estrategias, además de metas e indicadores, como se expresa en la Mir.

Sus objetivos son:

Modernizar y ampliar la oferta de transporte aéreo a través de mejor infraestructura, difusión y mecanismos de financiamiento que permitan la participación pública y privada en beneficio de los usuarios.

Mejorar el nivel competitivo y de seguridad de los servicios del Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú”, mediante la aplicación de las políticas de servicios operativos, administrativos, técnicos (rutinarias, periódicas o correctivas) adecuadas para que las operaciones aeronáuticas se realicen de manera segura y eficiente, contribuyendo al desarrollo económico social y cultural del Estado de México y el país.

Mismos que están totalmente alineados al objetivo del PDEM: recuperar el dinamismo de la economía y fortalecer sectores económicos con oportunidades de crecimiento y a la estrategia: Definir e impulsar una agenda de desarrollo regional a partir de las vocaciones productivas de cada región.

Asimismo, con la estrategia de Fomentar una mayor conectividad en el estado y a la línea de acción: Elevar la conectividad aérea de la entidad con el resto del país y del extranjero; y Establecer las bases para una plataforma logística integral estratégica para el país

Es importante señalar que el Estado de México cuenta con una red importante y funcional de comunicaciones, no obstante, se observan oportunidades para consolidar mayores inversiones mediante recursos de los gobiernos locales o en donde las disposiciones regulatorias lo permitan, para un mejor aprovechamiento de la conectividad aérea.

Para apoyar esta mejora se considera necesario fortalecer el diagnóstico para tener una base bien fundada y proponer acciones que permitan mayor apoyo y acceso a la conectividad aérea.

La entidad tiene una ubicación geográfica privilegiada e instalaciones aeroportuarias que lo ubican como un potencial centro logístico para el comercio internacional.

Se encuentra conectado con mercados nacionales e internacionales a través del Aeropuerto Internacional de Toluca y el “Aeródromo Mexiquense Dr. Jorge Jiménez Cantú”

Dicha vinculación tendrá mayor nivel con la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México, ubicado en territorio mexiquense y ampliar la conectividad con los principales nodos de exportación, lo que le permiten conectarse con los principales centros de distribución del país ya que la ubicación geográfica estatal permite una mayor interconexión entre el Occidente, el Norte, el Golfo, el Pacífico y el Centro del país.

Las metas del Pp se encuentran debidamente establecidas en la MIR publicada en la página de transparencia fiscal de la Secretaría de Finanzas del Estado de México, debidamente relacionados con el Plan Estatal de Desarrollo y La Agenda 2030, razón por la cual se considera que es producto de ejercicios de planeación institucionalizados.

Finalmente, dicho Pp se encuentra en revisión de dos formas: trimestral, para seguimiento al cumplimiento, y anual para revisión y ajuste de metas.

Las fuentes de información utilizadas son los documentos oficiales de planeación y/o programación, así como sistemas o herramientas de planeación.

V.2.2 De la orientación hacia resultados y esquemas o procesos de evaluación

17. ¿El Pp utiliza información derivada de análisis externos (evaluaciones, auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes, u otros relevantes)?

NO. Un análisis externo como tal no se tiene, ya que este programa no se ha evaluado bajo esta modalidad,

18. Del total de los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) de los últimos tres años, ¿qué porcentaje han sido solventados acorde con lo establecido en el Convenio para la mejora del Desempeño y Resultados Gubernamentales?

NO APLICA. No se ha realizado evaluación externa bajo esa modalidad y, por lo tanto, no se han recibido aspectos susceptibles de mejora.

19. ¿Con las acciones o compromisos de mejora definidos a partir de evaluaciones, auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes, u otros relevantes de los últimos tres años, se han logrado los resultados esperados?

NO APLICA. Al igual que en la pregunta anterior no es posible evaluar, aun cuando se ha mejorado el diseño en materia de formulación de la MIR.

20. ¿Qué recomendaciones de análisis externos (evaluaciones, auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes, u otros relevantes) de los últimos tres años no han sido atendidas y por qué?

NO APLICA. NO se ha tenido recomendación externa en proceso de evaluación de diseño del Pp

21. A partir de análisis externos (evaluaciones, auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes, u otros relevantes) realizados al Pp y de su experiencia en la temática ¿qué temas del Pp considera importante analizar mediante evaluaciones u otros ejercicios conducidos por instancias externas?

NO APLICA. Como no hay valoración externa no se tienen recomendaciones, no obstante, es importante identificar que en materia de valoración se pueden complementar los parámetros para identificar los logros, puntualizar la línea base de los indicadores, así como analizar y adecuar los semáforos de identificación de avances con el propósito hacer más visible la comparación de los resultados.

V.2.3 De la generación y uso de información de desempeño

22. El Pp cuenta con información acerca de:

a) Su contribución a los objetivos del programa sectorial o especial derivado del PED al que se alinea.

SI. En las páginas de transparencia Fiscal de la Secretaría de Finanzas se encuentran publicados los alineamientos del Pp al Programa Estatal de Desarrollo y a la Agenda 2030, así como la contribución del Pp a los mismos.

b) Los tipos y, en su caso, el monto o cantidad de apoyos otorgados en el tiempo a la población o área de enfoque beneficiaria.

SI. Es importante especificar que el programa Pp no otorga apoyos directos en monto o cantidad a la población o área de enfoque que se beneficia de él, ya que al ser un programa de modernización de la comunicación aérea no ofrece a un padrón de beneficiarios. El servicio es general para todo aquel que lo requiera.

c) Las características de la población o área de enfoque beneficiaria.

SI. Se encuentran debidamente definidas las características de la población/área beneficiada, y se encuentran publicadas en la MIR, así como las características de la población/área de enfoque y la no beneficiada para su debida comparación y evaluación

d) Las características de la población o área de enfoque que no son beneficiarias, con fines de comparación con la población o área de enfoque beneficiarias.

SI. El programa Pp no otorga apoyos directos en monto o cantidad a la población o área de enfoque que se beneficia de él, ya que al ser un programa de modernización de la comunicación aérea no ofrece a un padrón de beneficiarios. El servicio es general para todo aquel que lo requiera

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> El Pp cuenta con información de todos de los aspectos establecidos en la pregunta.

Esta información se encuentra establecida en el reglamento interior y acuerdo de creación del SAASCAEM, en el manual general de organización, en la MIR.

23. ¿La información que el programa obtiene para monitorear o dar seguimiento a su desempeño cumple con las siguientes características?

a) Es oportuna.

SI. El Pp cuenta con información confiable que se reúne de forma constante y se compila trimestralmente de forma sistematizada, para fines de seguimiento del cumplimiento y avances; misma que se evalúa y revisa de forma anual.

b) Es confiable, es decir, está validada por quienes las integran.

SI. El Pp cuenta con información confiable que se reúne de forma constante y se compila trimestralmente de forma sistematizada, para fines de seguimiento del cumplimiento y avances; misma que se evalúa y revisa de forma anual.

c) Está sistematizada.

SI. En la MIR y el seguimiento de los indicadores se establecen los parámetros que paso a paso señalan los avances y cumplimiento del Fin, propósito, componente y actividad, de tal manera que permanentemente se obtenga información clara y consistente, misma que se entrega oportunamente y se encuentra disponible en la Página de la Secretaría de Finanzas

d) Es pertinente respecto de su gestión, es decir, permite medir los indicadores de Actividades y Componentes.

SI. En la MIR y el seguimiento de los indicadores se establecen los parámetros que paso a paso señalan los avances y cumplimiento del Fin, propósito, componente y actividad, de tal manera que permanentemente se obtenga información clara y consistente.

e) Está actualizada y disponible para monitorear de manera permanente.

SI. En cualquier momento se cuenta con información veraz y actualizada sobre el avance del Pp, misma que se entrega oportunamente y se encuentra disponible en la Página de la Secretaría de Finanzas

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> La información con la que cuenta el Pp cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

V.3 Módulo 3. Cobertura y focalización

V.3.1 Análisis de cobertura

24. ¿El Pp cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población, usuarios, beneficiarios o área de enfoque con las siguientes características?

a) Definición de la población, usuarios o área de enfoque objetivo. Considera el presupuesto que requiere el Pp para atender a su población o área de enfoque objetivo en los próximos cinco años

SI. La estrategia de cobertura para atender a la población y área de enfoque objetivo es la población que presenta el problema central que el Programa atiende, que consiste en la Población que puede hacer uso de los servicios del aeródromo para disminuir tiempo de traslado y/o aprovechar las ventajas logísticas que el aeródromo representa.

b) Especifica Metas de cobertura anual, así como los criterios con los que se definen.

SI. Los servicios y la estrategia trascienden los plazos al existir el programa de forma permanente y constante, revisado cada trimestre y cada año para su mejor aplicación y cumplimiento, sumado a que la aeronáutica es un área en constante crecimiento y desarrollo a nivel mundial, por lo que es innegable que seguirá abriendo nuevos espacios y formas de beneficio a la población, no solo de la entidad sino de toda la nación, considerado en el Plan Estatal de Desarrollo en concordancia con la Agenda 2030.

c) Horizonte de mediano y/o largo plazo. Define el momento en el tiempo en que convergerán las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo.

SI. Los servicios y la estrategia trascienden los plazos al existir el programa de forma permanente y constante, revisado cada trimestre y cada año para su mejor aplicación y cumplimiento, sumado a que la aeronáutica es un área en constante crecimiento y desarrollo a nivel mundial, por lo que es innegable que seguirá abriendo nuevos espacios y formas de beneficio a la población, no solo de la entidad sino de toda la nación, considerado en el Plan Estatal de Desarrollo en concordancia con la Agenda 2030

d) Congruente con el diseño del Pp. Con el diseño actual del Pp es posible alcanzar las metas de cobertura definidas.

SI. La principal estrategia es la vigilancia y control de las condiciones físicas de la infraestructura aeroportuaria, mediante la revisión periódica, evaluación y correcciones necesarias para mantener el nivel de operación y seguridad, en estricto apego a la normatividad en la materia, que se fundamenta en el requerimiento del servicio que los usuarios demandan.

Por lo anterior la estrategia principal consiste en dar mantenimiento constante a las instalaciones a fin de estar en todo momento en posibilidad de prestar los servicios aeroportuarios a la población en el área de enfoque, aunque cualquier persona puede beneficiarse de dichos servicios, ya que no están restringidos a una población o área.

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> La estrategia de cobertura cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

25. ¿El Pp cuenta con mecanismos para identificar a su población, usuarios o área de enfoque objetivo? En caso de contar con estos, se deberá especificar cuáles y qué información se utiliza para hacerlo.

NO. Es importante resaltar que, por la naturaleza del programa, que incide en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura y servicios aeroportuarios, y no en el otorgamiento de apoyos específicos para un grupo de la población, sino a disposición toda persona. Razón por la cual, no se tiene información identificada con padrones o selección de usuarios.

26. A partir de las definiciones de la población, usuarios o área de enfoque potencial, la población, usuarios o área de enfoque objetivo y la población, usuarios o área de enfoque atendida, ¿cuál ha sido la cobertura del Pp? en los últimos 5 años.

Por la naturaleza del programa enfocado a la infraestructura, si bien se considera un número de población que recibe el beneficio inmediato del programa, al estar a disposición de cualquier habitante de la República Mexicana, toda la población nacional se cuantifica como población potencial.

V.4 Módulo 4. Operación

V.4.1 Análisis de los procesos establecidos en la normatividad aplicable

27. Describa mediante Diagramas de Flujo el proceso general del Pp para cumplir, generar o entregar los bienes y los servicios (Componentes), así como los procesos clave en la operación del Pp.

Derivado de la información revisada y a que el diagrama de flujo permite identificar actividades sin valor agregado para mejorar el rendimiento del proceso se estableció que no aplica un diagrama de flujo, toda vez que con la MIR y las evaluaciones trimestrales se infiere que el proceso avanza de manera correcta y la información se mantiene actualizada.

Es importante manifestar que todos los procesos clave coinciden con cada una de las Actividades de la MIR, ya que el diseño del programa se ciñe a lo establecido en la MIR y viceversa.

28. ¿El Pp cuenta con información sistematizada que permita conocer la demanda total de apoyos, servicios, acciones o proyectos, así como las características específicas de la población, usuarios o área de enfoque solicitantes?

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> El Pp cuenta con información sistematizada que permite conocer la demanda total de apoyos, servicios, acciones o proyectos y las características específicas de la población, usuarios o área de enfoque solicitantes.

- Existe evidencia de que la información sistematizada es válida, es decir, se utiliza como fuente de información única de la demanda total de apoyos, servicios, acciones o proyectos.

SI. El Pp cuenta con información sistematizada de la demanda total de apoyos, servicios, acciones y/o proyectos que implica la “Modernización de la Comunicación Aérea”, ya que, al revisarse de forma trimestral y anual, constantemente se está actualizando y manteniendo al día la demanda, tanto de servicios, como de acciones necesarias para el cumplimiento de los objetivos considerados en el Pp.

Para la integración de los informes y evaluaciones trimestrales se cuenta con una base de datos de las operaciones, acciones y avances, que se actualiza permanentemente, obteniendo un registro y control de usuarios.

29. ¿Los procedimientos del Pp para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo, servicios, acciones o proyectos cumplen con los siguientes aspectos?

NO APLICA

El Pp no cuenta con solicitudes de apoyo, servicios, acciones o proyectos; derivado de la información revisada, es importante resaltar que por la naturaleza del programa que incide en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura y servicios aeroportuarios, no se otorgan apoyos específicos para un grupo de la población.

30. ¿El Pp cuenta con mecanismos documentados para verificar los procedimientos de recepción, registro y trámite de las solicitudes de apoyo, servicios, acciones o proyectos que cumplan con los siguientes aspectos?

NO APLICA

Al no contar con solicitudes de apoyo, tampoco se cuenta con mecanismos documentados para su verificación.

Selección de la población objetivo, usuarios, área de enfoque y/o proyectos

31. ¿Los procedimientos del Pp para la selección de sus beneficiarios, usuarios, área de enfoque y/o proyectos cumplen con las siguientes características?

- a) Incluyen criterios de elegibilidad claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.

SI. Debido a la naturaleza del Pp el criterio de elegibilidad está claramente especificado, porque incide de forma inmediata en la población y área de enfoque aledañas geográficamente a las instalaciones del Aeródromo, pero es fundamental manifestar que no es excluyente ya que cualquier persona de la república puede acceder a los beneficios del programa.

- b) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.

SI. Al ser un programa que beneficia a todo usuario de los servicios aeroportuarios, se considera estandarizada, porque todas las instancias ejecutoras pueden recibir a todas las personas, no existe restricción

- c) Están sistematizados.

SI. La Información que se genera y utiliza en las evaluaciones trimestrales y anuales se encuentra sistematizada y disponible al público mediante la página de transparencia fiscal de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado

- d) Están difundidos públicamente.

SI. La Información que se genera y utiliza en las evaluaciones trimestrales y anuales se encuentra sistematizada y disponible al público mediante la página de transparencia fiscal de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> Los procedimientos para la selección de beneficiarios, usuarios, área de enfoque y/o proyectos cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

32. ¿El Pp cuenta con mecanismos documentados para verificar el procedimiento de selección de sus beneficiarios, usuarios, área de enfoque y/o proyectos y cumplen con las siguientes características?

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> Los mecanismos para verificar la selección de beneficiarios, usuarios, área de enfoque y/o proyectos cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

- a) Permiten identificar si la selección se realiza con estricto apego a los criterios de elegibilidad y requisitos establecidos en los documentos normativos del Pp.

SI. Debido a la naturaleza del Pp el criterio de elegibilidad está claramente especificado y documentado de manera interna, porque incide de forma inmediata en la población y área de enfoque aledañas geográficamente a las instalaciones del Aeródromo, pero es fundamental manifestar que no es excluyente, ya que cualquier persona de la república puede acceder a los beneficios del programa.

- b) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras del Pp.

SI. Al ser un programa que beneficia a todo usuario de los servicios aeroportuarios, se considera estandarizada, porque la instancia ejecutora puede recibir a todas las personas, no existe restricción.

c) Están sistematizados.

SI. La Información que se genera y utiliza en las evaluaciones trimestrales y anuales se encuentra sistematizada y disponible al público mediante la página de transparencia fiscal de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado.

d) Son conocidos por operadores del Pp responsables del proceso de selección de beneficiarios, usuarios, área de enfoque y/o proyectos.

SI. La Información que se genera y utiliza en las evaluaciones trimestrales y anuales se encuentra sistematizada y disponible al público mediante la página de transparencia fiscal de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado.

Tipos de apoyos, servicios y/o proyectos

33. ¿Los procedimientos para otorgar los apoyos, servicios y/o aprobar proyectos destinados a la población objetivo, usuarios o área de enfoque, cumplen con las siguientes características?

NO APLICA

El Pp no requiere mecanismos documentados para verificar el otorgamiento de beneficios a los usuarios, área de enfoque y/o proyectos, debido a que por su naturaleza no es excluyente, el beneficio del programa es extensible a todas las personas de la Nación.

34. ¿El Pp cuenta con mecanismos documentados para verificar el procedimiento de entrega de apoyos, servicios o selección de proyectos destinados a la población objetivo, usuarios o área de enfoque y cumplen con las siguientes características?

NO APLICA

El Pp no requiere mecanismos documentados para verificar el otorgamiento de beneficios a los usuarios, área de enfoque y/o proyectos, debido a que por su naturaleza no es excluyente, el beneficio del programa es extensible a todas las personas de la Nación.

Ejecución

35. ¿Los procedimientos de ejecución de acciones o proyectos dirigidos a la población objetivo, usuarios, o área de enfoque, cumplen con las siguientes características?

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> Los procedimientos de ejecución de acciones cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

a) Están estandarizados, es decir, son aplicados de manera homogénea por todas las instancias ejecutoras.

SI. El Pp cuenta con los procedimientos de ejecución ceñidos a la programación de acciones y cumplimiento de objetivos y metas, que se evalúan trimestralmente para verificar el alcance de la ejecución de las acciones programadas.

b) Están sistematizados.

SI. Cumple con las características de la pregunta como que la ejecución es estandarizada y se realiza con en apego a los criterios de elegibilidad y requisitos establecidos en los documentos normativos del Pp.

c) Están difundidos públicamente.

SI. El Programa esta sistematizado y es plenamente conocido por los operadores del Pp responsables del proceso, para el cumplimiento de las acciones y se evalúa al menos trimestralmente.

d) Están apegados al documento normativo del Pp.

SI. El Programa esta sistematizado y es plenamente conocido por los operadores del Pp responsables del proceso, para el cumplimiento de las acciones y se evalúa al menos trimestralmente.

36. ¿El Pp cuenta con mecanismos documentados para dar seguimiento a la ejecución de acciones o actividades y estos cumplen con las siguientes características?

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> Los mecanismos para dar seguimiento a la ejecución de acciones cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

a) Permiten identificar si las acciones se realizan acorde a lo establecido en los documentos normativos del Pp.

SI. El Pp cuenta con mecanismos documentados para dar seguimiento a la ejecución de acciones, ya que su diseño está apegado a la MIR y se encuentra acorde a los demás documentos normativos como el Plan Estatal de Desarrollo.

- b) Están estandarizados, es decir, son aplicados de manera homogénea por todas las instancias ejecutoras.

SI. Se aplican de manera homogénea por la instancia ejecutora y son conocidos por los operadores del Pp.

- c) Están sistematizados.

SI. Al ser evaluados, a través del Sistema de Planeación y Presupuesto, de forma trimestral se encuentran sistematizados.

- d) Son conocidos por los operadores del Pp.

SI. Los operadores del Pp se encuentran debidamente familiarizados con los mecanismos para dar seguimiento a la ejecución de acciones o actividades

V.4.2 Mejora y simplificación regulatoria

37. **¿Cuáles cambios sustantivos en el documento normativo del Pp se han hecho en los últimos tres años que han permitido agilizar los procesos en beneficio de la población, usuarios o área de enfoque objetivo?**

Si bien el Programa de “Modernización de la Comunicación Aérea” no ha sufrido cambios sustantivos, por su naturaleza éste se nutre del Plan Estatal de Desarrollo, con el cual se fundamenta para agilizar los procesos.

V.4.3 Organización y gestión

38. **¿Cuáles son los problemas que enfrenta la Unidad Responsable del Pp, para la transferencia de recursos a la(s) Unidad(es) Ejecutora(s) y/o para la entrega de apoyos, generación de proyectos, obras o componentes dirigidos a la población objetivo, usuarios o área de enfoque y, en su caso, qué estrategias se han implementado para superar estos problemas?**

Por la naturaleza del Pp que se enfoca en la infraestructura para atender a la población que ocupa servicios aéreos, no se entregan recursos como tal a una población específica, sino que se encuentra al alcance de todos. Los recursos se aplican para la operación y el mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria

V.4.4 Presupuesto del Pp

39. **¿Cuál es el presupuesto asignado al Pp para generar los entregables, bienes, o servicios (Componentes) que entrega?**

Identificación de Gastos

Tipo de Gasto	Directos	Indirectos
Gastos de operación	<ul style="list-style-type: none"> Contratación de personal que labora en el "Aeródromo Mexiquense Dr. Jorge Jiménez Cantú" 	<ul style="list-style-type: none"> Seguro de Responsabilidad Civil del Aeródromo. Contratación del servicio de guardias de seguridad para la vigilancia en el Aeródromo. Contratación del servicio de mantenimiento y limpieza de las instalaciones del Aeródromo.
Gastos de mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> Gastos correspondientes al mantenimiento del inmueble (como señalización de la pista de rodaje y áreas comunes, reparaciones mayores en las instalaciones, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Ninguno
Gastos de capital	<ul style="list-style-type: none"> Ninguno 	<ul style="list-style-type: none"> Ninguno

La metodología utilizada está de acuerdo con la teoría contable, sin embargo, conforme al Manual Único de Contabilidad Gubernamental para las Dependencias y Entidades Públicas del Gobierno y Municipios del Estado de México, los gastos de operación y mantenimiento refieren al rubro de Gastos de Funcionamiento y los Gastos de Capital refieren a la Inversión Pública.

Análisis histórico del Gasto Unitario.

Ejercicio	Gasto Unitario (gastos totales/usuarios)
2020	420.0
2019	252.0
2018	511.6
2017	540.1

Fuentes de información.

- Manual Único de Contabilidad Gubernamental para las Dependencias y Entidades Públicas del Gobierno y Municipios del Estado de México.
- Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2020.
- Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2019.

- Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2018.
- Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2017.

40. ¿Cuáles son las fuentes de financiamiento para la operación del Pp y qué proporción de su presupuesto total representa cada una de las fuentes?

Fuente de financiamiento: 14010101 Ingresos por el cobro de derechos y venta de bienes y servicios

Presupuesto aprobado 2020: \$5,299,814.00

Presupuesto ejercido 2020: \$5,040,380.50

Nota: En el presupuesto para el ejercicio 2020 tiene una diferencia derivada de que no se erogó el total de los recursos en la contratación de personal para la operación del Aeródromo Mexiquense Dr. Jorge Jiménez Cantú.

Las fuentes de información utilizadas son el Presupuesto de Egresos del Gobierno del Estado de México para el Ejercicio Fiscal correspondiente y la Cuenta Pública.

V.4.5 Sistematización de la información y de los procesos.

41. ¿Las aplicaciones informáticas o sistemas institucionales con que opera el Pp cumplen con las siguientes características?

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> Los sistemas o aplicaciones informáticas del Pp cumplen con todas las características indicadas en la pregunta.

- a) Cuentan con fuentes de información confiables y permiten verificar o validar la información registrada.

SI. Los sistemas relacionados con la administración y operación del Pp cuentan con fuentes de información confiables y permiten verificar o validar la información registrada, ya que la información relativa al Pp, como se ha manifestado anteriormente es fundamentalmente estadística, por la naturaleza del programa no se requieren bases de datos como tal, sino únicamente la revisión del desarrollo del Pp, de sus metas y de la incidencia que tiene en la población objetivo.

- b) Tienen establecida la periodicidad y las fechas límites para la actualización de los valores de las variables.

SI. Los reportes de los sistemas tienen establecida la periodicidad y las fechas límites para la actualización de los valores de las variables, al ser evaluados al menos trimestralmente.

- c) Proporcionan información al personal involucrado en el proceso correspondiente.

SI. Las aplicaciones proporcionan información necesaria y valiosa al personal involucrado en el proceso sobre los avances y requerimientos del Pp

- d) Están integradas, es decir, no existe discrepancia entre la información de las aplicaciones o sistemas.

SI. La información que se encuentra sistematizada, al estar apegadas a la MIR, se encuentran debidamente integradas, es decir, no existe discrepancia entre la información de las aplicaciones o sistemas.

Los sistemas relacionados con la administración y operación del Pp cuentan con fuentes de información confiables y permiten verificar o validar la información registrada, ya que la información relativa al Pp, como se ha manifestado anteriormente es fundamentalmente estadística, por la naturaleza del programa no se requieren bases de datos como tal, sino únicamente la revisión del desarrollo del Pp, de sus metas y de la incidencia que tiene en la población objetivo.

La periodicidad y las fechas límites para la actualización de los valores de las variables se encuentran plenamente identificadas en las MIR correspondientes, mismas que se alimentan cada trimestre y se evalúan de forma anual por la Dirección de Operación.

De la misma forma y en este marco de colaboración, se proporciona información al personal involucrado en el proceso correspondiente, encontrándose integradas, es decir, no existe discrepancia entre la información de las aplicaciones o sistemas y la que se recaba en campo sobre el cumplimiento del Pp.

V.4.6 Cumplimiento y avance en los indicadores de desempeño.

42. ¿El Pp reporta avance de los indicadores de servicios y de gestión (Actividades y Componentes), así como de los indicadores de resultados (Fin y Propósito) de su MIR del Pp respecto de sus metas?

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> Entre 85% y 100% de los indicadores del Pp, que debieron haber reportado avances en el periodo, reportó un avance de entre 85% y 115% (Alto y Medio Alto).

En la respuesta, se deberán presentar los valores definitivos (Avance Acumulado) de los indicadores para el ejercicio fiscal en evaluación, reportados en el Sistema de Planeación y Presupuesto (SPP) al Cuarto Trimestre para Cuenta Pública. Asimismo, se debe realizar una valoración por nivel de objetivo (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) respecto al avance de los indicadores, en relación con los valores establecidos como Meta Anual. La información se debe incluir en el Anexo 14 "Avance de los Indicadores respecto de sus metas" de los 2 últimos ejercicios fiscales con Cuenta Pública.

SI. Los indicadores establecidos en el programa sí reportan avance respecto de las metas establecidas. A continuación, se muestran los valores acumulados al cuarto trimestre de 2020:

Indicador	Operación	Meta Programada	Avance Acumulado
FIN: Pasajeros atendidos con transporte aéreo en la Entidad	(Personas atendidas año actual / Personas atendidas año anterior) – 1	796,000 / 686,000 = 16.03%	228,521 / 712,631 = -67.93%
PROPÓSITO: Población atendida con transporte aéreo en la entidad	Personas atendidas / Capacidad potencial	796,000 / 5,000,000 = 15.92%	228,521 / 5,000,000 = 4.57%
COMPONENTE: Funcionalidad de la operación de aeropuertos de la entidad	Op. en la entidad / Capacidad instalada	106,400 / 157,680 = 67.48%	68,634 / 157,680 = 43.53%
ACTIVIDAD			
Población atendida en el Aeródromo	Personas atendidas / Capacidad instalada	8,400 / 8,400 = 100%	12,648 / 8,400 = 150.57%
Reportes de inspección de la operación y mantenimiento	Reportes realizados / Reportes programados	4 / 4 = 100%	4 / 4 = 100%
Eficiencia en la operación del Aeródromo	Op sin contratiempo / Total Op.	12,400 / 12,400 = 100%	7,717 / 7,717 = 100%

Es importante comentar que algunos indicadores involucran al Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT), por lo que, en estos casos, es el área que nos reporta el avance.

Las fuentes de información utilizadas son la MIR del ejercicio fiscal evaluado y ejercicios anteriores, Cuenta Pública del ejercicio fiscal evaluado y ejercicios anteriores, así como las Fichas Técnicas de los Indicadores del Desempeño del SPP.

V.4.7 Rendición de cuentas y transparencia

43. ¿Los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas del Pp cumplen con las siguientes características?

NIVEL	CRITERIOS
4	<ul style="list-style-type: none"> Los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas cumplen con todas las características indicadas en la pregunta que apliquen.

- a) Los documentos normativos están disponibles en la página electrónica de manera accesible, a menos de tres clics a partir de la página inicial de la dependencia o entidad ejecutora.

SI. La información relativa al Pp se encuentra publicada en la página de transparencia fiscal de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de México.

- b) Los resultados principales del Pp, son difundidos en la página electrónica de manera accesible, a menos de tres clics a partir de la página inicial de la dependencia o entidad ejecutora.

SI. Adicionalmente, se encuentran en la página de transparencia del SAASCAEM, en la cual se difunde la información referente al aeródromo y se atienden las solicitudes de información que la población realice.

- c) Cuenta con un teléfono o correo electrónico para informar y orientar tanto a la población beneficiaria y/o usuarios, como al ciudadano en general, disponible en la página electrónica, accesible a menos de tres clics a partir de la página inicial de la dependencia o entidad ejecutora.

SI. En la página del SAASCAEM además de la información de interés para el público en general, la información de contacto que incluye teléfono y dirección electrónica del mismo.

- d) a dependencia o entidad que opera el Pp no cuenta con modificación de respuesta a partir de recursos de revisión presentados ante el Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de México y Municipios (INFOEM).

SI. Las fuentes de información utilizadas son los documentos normativos del Pp, documentos oficiales, página de Internet.

V.5 Módulo 5. Percepción de la población o área de enfoque atendida

44. ¿El Pp cuenta con instrumentos para medir el grado de satisfacción de su población, usuarios o área de enfoque atendida respecto de su desempeño en el proceso de entrega de los componentes que genera con las siguientes características?

- a) Su aplicación se realiza de manera que no se induzcan las respuestas.
NO. PORQUE NO SE CUENTA CON LOS INSTRUMENTOS
- b) Corresponden a las características de la población, usuarios o área de enfoque atendida.
NO. PORQUE NO SE CUENTA CON LOS INSTRUMENTOS
- c) Los resultados se utilizan para mejorar su gestión y cuenta con evidencia para validar su aplicación.
NO. PORQUE NO SE CUENTA CON LOS INSTRUMENTOS
- d) Los resultados que arrojan son representativos.
NO. PORQUE NO SE CUENTA CON LOS INSTRUMENTOS

V.6 Módulo 6. Medición de los resultados

45. ¿Cómo documenta el Pp sus resultados a nivel de Fin y de Propósito?

- a) Con indicadores de la MIR.

SI. Los resultados obtenidos en los indicadores son registrados de manera trimestral, a través de bases de datos, con la información recibida por parte de las unidades encargadas de la ejecución del programa y son registradas en el Sistema de Planeación y Presupuesto.

- b) Con información de estudios o evaluaciones rigurosas estatales, nacionales o internacionales, que muestran el impacto de programas similares.

NO, PORQUE NO HAY PROGRAMAS SIMILARES

- c) Con hallazgos de estudios o evaluaciones que no son de impacto.

SI. Los resultados obtenidos en los indicadores son registrados de manera trimestral, a través de bases de datos, con la información recibida por parte de las unidades encargadas de la ejecución del programa y son registradas en el Sistema de Planeación y Presupuesto.

- d) Con hallazgos de evaluaciones de impacto.

NO APLICA. PORQUE NO SE CUENTAN CON EVALUACIONES DE IMPACTO

Es importante comentar que la información recibida corresponde tanto al Aeropuerto Internacional de Toluca como al Aeródromo Mexiquense "Dr. Jorge Jiménez Cantú", y procede de sus registros administrativos.

46. En caso de que el Pp cuente con indicadores para medir su Fin y Propósito, inciso a) de la pregunta anterior, ¿cuáles han sido sus resultados?

NIVEL	CRITERIOS
1	<ul style="list-style-type: none"> No hay resultados satisfactorios del Pp a nivel de Fin y Propósito.

Indicador	Operación	Meta Programada	Avance Acumulado
FIN: Pasajeros atendidos con transporte aéreo en la Entidad	(Personas atendidas año actual / Personas atendidas año anterior) – 1	796,000 / 686,000 = 16.03%	228,521 / 712,631 = -67.93%
PROPÓSITO: Población atendida con transporte aéreo en la entidad	Personas atendidas / Capacidad potencial	796,000 / 5,000,000 = 15.92%	228,521 / 5,000,000 = 4.57%

Los resultados no fueron satisfactorios debido a la pandemia provocada por el virus SARS-Cov-2 (Covid-19), debido a que el Semáforo epidemiológico, de acuerdo al Plan de Regreso Seguro imperante en la entidad no permitía la realización de las actividades de forma normal, lo que causó una disminución muy importante en las operaciones. No obstante, se cuenta con la infraestructura suficiente para la atención a la demanda de la población.

Los resultados de los indicadores se documentan a través de informes y estadísticas realizados por la unidad administrativa responsable de la ejecución del programa en el Aeródromo Mexiquense, así como del AIT, de manera trimestral.

47. En caso de que el Pp cuente con evaluaciones externas, auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes, u otros relevantes que permitan identificar hallazgos relacionados con el Fin y el Propósito del Pp -inciso b) de la pregunta 45- ¿dichos documentos cumplen con las siguientes características?

- a) Se compara la situación de la población o área de enfoque beneficiarias en al menos dos puntos en el tiempo, antes y después de otorgado el apoyo y/o ejecutar acciones, obras o proyectos.

NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES EXTERNAS

- b) La metodología utilizada permite identificar algún tipo de relación entre la situación actual de la población o área de enfoque beneficiarias y la intervención del Pp.

NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES EXTERNAS

- c) Dados los objetivos del Pp, la elección de los indicadores utilizados para medir los resultados se refiere al Fin y Propósito y/o características directamente relacionadas con ellos.

NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES EXTERNAS

d) La selección de la muestra utilizada garantiza la representatividad de los resultados entre los beneficiarios del Pp.
NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES EXTERNAS

48. En caso de que el Pp cuente con evaluaciones, auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes, u otros relevantes, que permitan identificar uno o varios hallazgos relacionados con el Fin y/o el Propósito del Pp, ¿cuáles son los resultados reportados en esas evaluaciones?

NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES EXTERNAS

49. En caso de que el Pp cuente con información de estudios o evaluaciones, incluyendo auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes, u otros relevantes que muestren impacto de programas similares, inciso b) de la Pregunta 45, ¿dichas evaluaciones cumplen con las siguientes características:

a) Se compara un grupo de la población, usuarios o área de enfoque atendida con uno de la población o área de enfoque no atendida de características similares
NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES EXTERNAS

b) La(s) metodología(s) aplicada(s) son acorde(s) a las características del Pp y a la información disponible; es decir, permite generar una estimación lo más libre posible de sesgos en la comparación del grupo de la población o área de enfoque atendida y población o área de enfoque no atendida
NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES EXTERNAS

c) Se utiliza información de al menos dos momentos en el tiempo.
NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES EXTERNAS

d) La selección de la muestra utilizada garantiza la representatividad de los resultados.
NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES EXTERNAS

50. En caso de que el Pp cuente con información de estudios o evaluaciones nacionales e internacionales, incluyendo auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes, u otros relevantes que muestran impacto de programas similares ¿qué resultados se han demostrado?

NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES EXTERNAS

51. En caso de que el Pp cuente con evaluaciones de impacto, ¿con cuáles características cumplen dichas evaluaciones:

a) Se compara un grupo de la población o área de enfoque atendida con uno de población o área de enfoque no atendida de características similares
NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES DE IMPACTO

b) La(s) metodología(s) aplicadas son acordes a las características del Pp y la información disponible, es decir, permite generar una estimación lo más libre posible de sesgos en la comparación del grupo de población o área de enfoque atendida y población o área de enfoque no atendida

NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES DE IMPACTO

c) Se utiliza información de al menos dos momentos en el tiempo

NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES DE IMPACTO

d) La selección de la muestra utilizada garantiza la representatividad de los resultados.

NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES DE IMPACTO

52. En caso de que se hayan realizado evaluaciones de impacto que cumplan con al menos las características señaladas en los incisos a) y b) de la pregunta anterior, ¿cuáles son los resultados reportados en esas evaluaciones?

NO APLICA. NO SE CUENTA CON EVALUACIONES DE IMPACTO

VI. ANÁLISIS DE FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES, AMENAZAS Y RECOMENDACIONES.

Se deberán integrar en una sola tabla las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, especificadas por cada tema de la evaluación y reportadas en el Anexo 16 “Principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones”.

El formato se presenta en la sección de los “Formatos de Anexos” de estos Términos de Referencia y debe entregarse en formato Excel.

VII. COMPARACIÓN CON LOS RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE CONSISTENCIA Y RESULTADOS.

Se deberá realizar una comparación de los resultados del análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas de la Evaluación de Consistencia y Resultados anterior (en caso de que se haya tenido una evaluación de este tipo previamente) y este ejercicio, señalando cuáles aspectos que se mantienen y los avances identificados. La comparación debe ser de un máximo de dos cuartillas.

Se debe adjuntar la comparación en el Anexo 17 “Comparación con los resultados de la Evaluación de Consistencia y Resultados anterior”.

VIII. CONCLUSIONES Y VALORACIÓN DE LA PERTINENCIA DEL PROGRAMA.

Las conclusiones deben ser precisas y fundamentarse en el análisis y la evaluación realizada en cada una de sus secciones. La extensión máxima es de tres cuartillas. Las conclusiones no deberán limitarse a hacer una síntesis de los hallazgos de la evaluación.

Asimismo, para valorar la pertinencia del Pp se deberán considerar los elementos del diseño que lo componen, tales como, unidad(es) responsable(s) que lo operan, fin, propósito, componentes (tanto pertinencia como suficiencia), población o área de enfoque objetivo y mecanismo de intervención en general o teoría causal, entre otros elementos (como la congruencia entre los componentes o entregables del Pp y los medios definidos de su árbol de objetivos); con respecto al problema público o necesidad que atiende.

En este análisis y valoración se deberá dejar claro si el Pp está orientado a la consecución de resultados y si es pertinente o no con respecto al problema o necesidad que atiende; se deberán incluir los argumentos que sostengan esta valoración, mismos que son consistentes con las respuestas a las preguntas de la evaluación, con la valoración final del Pp, y con los hallazgos y recomendaciones identificadas

Adicionalmente, se debe incluir el Anexo 18 “Valoración Final del Pp” con la información de cada tema. El formato se presenta en la sección de los “Formatos de Anexos” de estos Términos de Referencia.

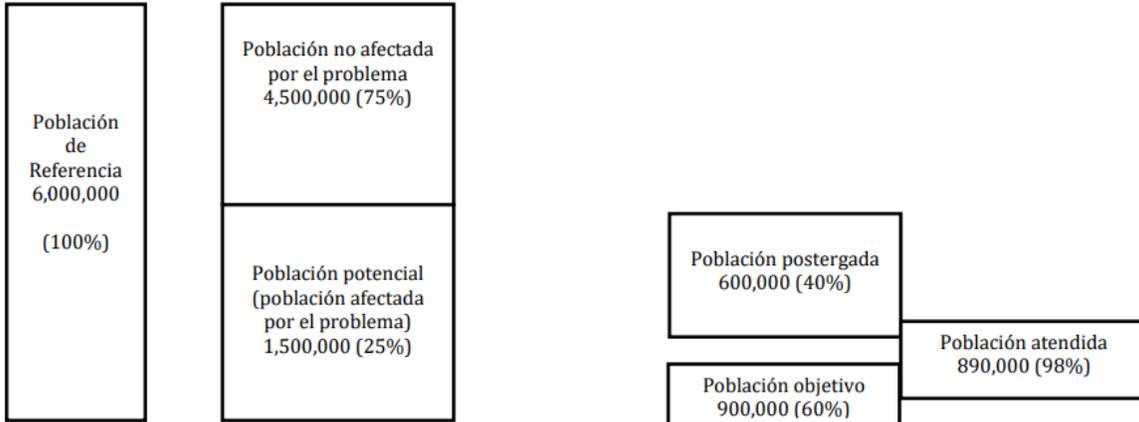
En caso de que el equipo evaluador identifique alguna área de mejora relacionada con la MIR, deberá realizar sus propuestas de modificación a partir de lo señalado en el Anexo 19 “Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados” ubicado en la sección XII. Formatos de Anexos de estos Términos de Referencia.

XIII. ANEXOS

Anexo 1: “Descripción General del Programa”.

1. El Pp: Programa: 03050401 “Modernización de la Comunicación Aérea”.
 - Unidad Responsable: Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México.
 - Fecha de inicio de operaciones 2014.
2. Problema, necesidad o acción de gobierno que el Pp pretende atender, atenuar o resolver.
 - Resolver la Necesidad del Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” en lo Relativo a la “Modernización de la Comunicación Aérea” en el Estado de México
3. Descripción de la contribución del Pp al objetivo del Plan Estatal de Desarrollo (PED) y a los objetivos sectoriales, transversales o especiales a los que se vincula.
 - El Pp 03050401 - “Modernización de la Comunicación Aérea”, se vincula con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo (PED) de la siguiente forma:
 - Respecto al eje transversal de gobierno capaz y responsable, en el mejoramiento y la “Modernización de la Comunicación Aérea” el Pp causa el mayor impacto posible, ya que en conjunto con el objetivo transversal de Conectividad y tecnologías para el buen gobierno, se trabaja para lograr acciones que potencialicen los esfuerzos donde la conectividad, a través de la tecnología impactan favorablemente en la “Modernización de la Comunicación Aérea”.
 - Asimismo, el Pp contribuye al Pilar Económico: Estado De México Competitivo, Productivo E Innovador, mediante la aceleración y la transformación económica para consolidar la productividad y competitividad, propiciando condiciones que generen un desarrollo que permita mejorar la conectividad entre regiones y ciudades, para consolidar a nuestro estado como el centro logístico del país.
4. Descripción de los objetivos del Pp, así como de los bienes y/o servicios que ofrece (componentes).
 - Contribuir a incrementar la conectividad y movilidad aérea de la población entre las regiones y las entidades circunvecinas, mediante la ejecución de obras que propicien la disminución de los tiempos de traslado, así como mejorar la calidad y seguridad en las principales vialidades.
5. Identificación y cuantificación de las poblaciones o áreas de enfoque potencial, objetivo y atendida:
 - El área de referencia es mayor a los 6 millones de habitantes, de los cuales la población afecta es mayor al 1.5 millón de habitantes y el objetivo es de 900 mil, como se identifica en el marco lógico que se tiene en el SPP.
6. Cobertura y mecanismos de focalización, la cobertura es de carácter regional, no obstante, la apertura es a cualquier persona que requiera el acceso a las instalaciones e infraestructura

7. Presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal en curso, el presupuesto asignado es solo de gasto corriente con un monto autorizado de 5,299,814 peso y un ejercido de 5,040,380.5 peso, aplicado para el pago de servicios personales y servicios generales.
8. Metas de los indicadores de los niveles de Fin, Propósito y Componentes.
 - Evitar la incidencia de accidentes
 - Incremento en el número de operaciones aéreas
 - Instalaciones con condiciones eficientes de operación
9. Valoración de la pertinencia del diseño del Pp respecto a la atención del problema, necesidad o acción de gobierno identificados.
 - Alta pertinencia en el diseño
10. Breve descripción de la evolución del Pp a lo largo de su operación, incluyendo los antecedentes en el caso de que surja de la fusión, re sectorización o modificación sustancial de Pp previos.
 - El aeródromo reanudó operaciones en junio de 2013 con una plataforma más amplia, la pista totalmente reconstruida, y una notable mejora en sus instalaciones. Dicho aeródromo cuenta con una pista de 1,300 metros de longitud y 40 metros de ancho, así como hangares, torre de control (que opera como AFIS). Es utilizado mayormente por escuelas de vuelo y aviación general.
 - Es de considerar que el julio de 2016 el Gobierno del Estado de México arrancó la modernización del Aeródromo Jorge Jiménez Cantú, ubicado en Zona Esmeralda, y actualmente el Aeródromo cuenta con un edificio para autoridades de aproximadamente 243 m2, en el que se encuentran las oficinas de la Administración del Aeródromo, Comandancia del Aeródromo, comedor, sanitarios, Torre de Información de vuelo y pasillo de espera.
11. Contribución, en caso de que se detecte alguna, a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, sus metas o indicadores, Se identifican:
 - ODS 9: Industria, innovación e infraestructura, con la meta del objetivo. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación
 - ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles, con la meta del objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, para ello, el Pp trabaja colabora con: la mejora y conservación de la Infraestructura de Aeródromos del Estado de México para la funcionalidad de las operaciones aeroportuarias para:
 - Contribuir a incrementar la conectividad y movilidad aérea de la población entre las regiones y las entidades circunvecinas, mediante la ejecución de acciones que propicien la disminución de los tiempos de traslado, así como mejorar la calidad y seguridad en las principales vialidades
 - Apoyar el acceso de las poblaciones o áreas de enfoque potencial, objetivo y atendida.



Anexo 2 “Metodología para la cuantificación de las Poblaciones o Áreas de Enfoque Potencial y Objetivo”.

La metodología para la cuantificación de la población corresponde con la establecida por la CONEVAL:

Población potencial:

La población potencial es definida por CONEVAL como “aquel conjunto de la población que presenta el problema central que el Programa atiende”. En el **Pp**, la población potencial se definió de la siguiente forma:

Partiendo del Análisis de los involucrados:

Modernización de la Comunicación Aérea
Análisis de involucrados

GRUPO ANALIZADO	INTERESES	PRINCIPALES PROBLEMAS PERCIBIDOS	CONFLICTOS POTENCIALES ANTE EL DESARROLLO DEL PROBLEMA
Beneficiarios			
Grupo ejecutor	Mantener el estado físico de la infraestructura aeroportuarias del estado de México en los parámetros establecidos por la normatividad vigente.	Manifestación social Inestabilidad económica	Retraso o suspensión de la obra
Ejecutores			
Población inconforme	Protección de espacio territorial y evitar la contaminación por ruido.	Mayor riesgo de accidentes y contaminación ambiental.	Impedir la operación regular del servicio
Opositores			
Grupos sociales de carácter normativo	Conservación del medio ambiente y aplicación de la normatividad	Incumplimiento a la normatividad	Alteración al entorno
Indiferentes			
Habitantes beneficiados	Traslado ágil y seguro	Contingencia ambiental y problemática social	Incremento de riesgos por accidentes

El establecimiento de poblaciones se puede comprender como un ejercicio de identificación de subconjuntos, donde la Población Potencial (PP) contiene a la Población Objetivo (PO) y a su vez ambas contienen a la Población Atendida (PA). Por lo cual la PA no podría ser mayor a la PO, ni esta ser mayor que la PP.

En ocasiones la PP y la PO se cuantifican con la misma cantidad, lo que probablemente refleja errores conceptuales en sus definiciones.

Es altamente recomendable que para las tres poblaciones se establezca una unidad de medida en común.

En caso de que las unidades de medida sean diferentes, podemos estar frente a un error en la definición de las poblaciones.

Al establecer las poblaciones, se debe considerar como fundamento lo siguiente: Definición del Problema: tener claridad sobre la población que presenta la necesidad o a quienes se espera modificar sus condiciones de acceso a derechos, Así como la magnitud comprobada de esta población. Al mismo tiempo, debemos contar con un análisis de las causas directas e indirectas que producen el problema y también sus consecuencias.

Definición de Objetivos: El objetivo de propósito debe derivar del problema central, considerando que pueden plantearse objetivos específicos como auxiliares del objetivo general. Es de gran relevancia que los objetivos que se planteen sean factibles de alcanzar y sobre todo medibles.

En el caso de la población potencial:

- i) Todo Problema se deriva de una población con una necesidad o problema a atender; por lo tanto, todo programa debe definir una población potencial.
- ii) La unidad de medida de la población potencial es el elemento mínimo en el que es posible desagregarla; cabe insistir en que debe presentar la característica distintiva de la población (la necesidad o problema).

En el caso de la población objetivo: Es necesario considerar el proceso de focalización para distribuir apropiadamente los recursos que muchas veces son escasos.

Anexo 3 “Procedimiento para la actualización de la base de datos de beneficiarios”.

En este caso el Pp no está diseñado para la atención y beneficio de ciertas personas que deban identificarse, ya que no es un programa social de otorgamiento de apoyos de un tipo específico sino el mejoramiento de las operaciones y la infraestructura aeroportuaria de la Entidad.

Por lo anterior, aunque una población objetivo es beneficiada de forma casi inmediata por el Programa, en la realidad cualquier habitante puede verse beneficiado.

Anexo 4 “Resumen Narrativo de la Matriz de Indicadores para Resultados”.

FORMATO MIR 2021 AEREA

Pilar / Eje: Pilar 2: Económico

Objetivo de Pilar / Eje: DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA CON UNA VISIÓN DE CONECTIVIDAD INTEGRAL

Estrategia: Fomentar una mayor conectividad en el estado.

Línea de acción: Elevar la conectividad aérea de la entidad con el resto del país y del extranjero

Programa: 03050401 “Modernización de la Comunicación Aérea”

NIVEL	Resumen Narrativo	Indicadores
Fin		
Contribuir+ Objetivo superior a la razón de ser del Programa +MEDIANTE / A TRAVÉS + Solución del programa (propósito del programa)	Contribuir a incrementar la conectividad y movilidad aérea de la población entre las regiones y las entidades circunvecinas, mediante la ejecución de obras que propicien la disminución de los tiempos de traslado, así como mejorar la calidad y seguridad en las principales vialidades	Variación porcentual de pasajeros atendidos con transporte aéreo en aeropuertos de la entidad
Propósito		
Población Objetivo o Área de Enfoque + Verbo en presente + Resultado logrado	Población usuaria de los Aeródromos del Estado de México atendida con oportunidad para mejorar la conectividad, movilidad y enlace entre las regiones y las entidades circunvecinas del Estado y disminuir el tiempo de traslado	Porcentaje de población atendida con transporte aéreo en aeropuertos de la entidad.
Componentes		
Producto terminado o servicio proporcionado + Verbo en participio pasado (ado, edo)	Infraestructura de los Aeropuertos de la Entidad conservada para la funcionalidad de las operaciones aeroportuarias	Porcentaje de funcionalidad de la operación de aeropuertos de la entidad.
Actividades		
Sustantivo derivado de un verbo + Complemento	Operación de aeronaves con eficiencia en el Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” de Atizapán de Zaragoza	Porcentaje de eficiencia de la operación del Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” de Atizapán de Zaragoza
	Generación de información sobre el mantenimiento y operación del	Porcentaje de reportes de inspección sobre el

Sustantivo derivado de un verbo + Complemento	Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú” de Atizapán de Zaragoza	mantenimiento y operación del Aeródromo Mexiquense
--	--	--

Anexo 5. Indicadores

Programa Presupuestario: 03050401 - "Modernización de la Comunicación Aérea"

Unidad Responsable: 22000 Secretaría de Movilidad

Unidad Ejecutora: 220C0 Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México.

Tipo de Evaluación: de Consistencia y Resultados

Ejercicio Fiscal en el que se comienza la evaluación: 2021

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Claro	Relevante	Monitoreable	Adecuado	Definición	Unidad de Medida	Frecuencia de Medición	Línea Base	Metas
FIN: Contribuir a incrementar la conectividad y movilidad aérea de la población entre las regiones y las entidades circunvecinas, mediante la ejecución de obras que propicien la disminución de los tiempos de traslado, así como mejorar la calidad y seguridad en las principales vialidades	Variación porcentual de pasajeros atendidos con transporte aéreo en aeropuertos de la entidad	((Personas atendidas con transporte aéreo año actual/ Personas atendidas con transporte aéreo año anterior)-1)*100	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	No	No
PROPOSITO: La población del Estado de México es atendida con oportunidad en los diferentes aeropuertos de la entidad, para mejorar la conectividad, movilidad y disminuir el tiempo de traslado entre las regiones y las entidades circunvecinas del Estado.	Porcentaje de población atendida con transporte aéreo en aeropuertos de la entidad.	(Personas atendidas con transporte aéreo/ Capacidad potencial de transporte aéreo en la entidad)*100	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si

COMPONENTE: Infraestructura de los aeropuertos de la entidad conservada para la funcionalidad de las operaciones aeroportuarias	Porcentaje de funcionalidad de la operación de aeropuertos de la entidad.	(Operaciones aéreas realizadas en aeropuertos / Capacidad de operaciones de aeronaves en aeropuertos de la entidad)*100	Si	Si	Si	Si	Si	No	Si	Si	Si
ACTIVIDAD: Operación de aeronaves con eficiencia en el Aeródromo de Atizapán de Zaragoza	Porcentaje de eficiencia de la operación del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza	(Operaciones realizadas sin contratiempo / Total de operaciones de aeronaves realizadas en el aeródromo de Atizapán de Zaragoza.	Si	Si	Si	Si	No	Si	Si	Si	Si
Generación de información sobre el mantenimiento y operación del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza	Porcentaje de reportes de inspección sobre el mantenimiento y operación del Aeródromo Mexiquense	(Reportes realizados sobre mantenimiento y operación en aeródromo / Reportes sobre mantenimiento y operación programados en el aeródromo.									

TdR Consistencia y Resultados | No Sociales

Anexo 6. Metas del programa

Programa Presupuestario: 03050401 - "Modernización de la Comunicación Aérea"

Unidad Responsable: 22000 Secretaria De Movilidad

Unidad Ejecutora: 220C0 Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México

Tipo de Evaluación: De Consistencia y Resultados

Ejercicio Fiscal en el que se comienza la evaluación: 2021

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Meta	Unidad de Medida	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la Meta
FIN	Variación porcentual de pasajeros atendidos con transporte aéreo en aeropuertos de la entidad	Incremento de 16.03%	Si	Se tuvo una fuerte disminución en el flujo de pasajeros este 2020 con respecto al año anterior debido a la baja demanda por la pandemia de Covid-19.	No	La contribución a la conectividad y movilidad no tienen una línea base que permita establecer una meta	Con base en las políticas públicas y la contingencia sanitaria COVID- 19 reconsiderar la meta
PROPÓSITO	Porcentaje de población atendida con transporte aéreo en aeropuertos de la entidad.	Cobertura de población 15.9%	Si	La población de pasajeros atendida fue baja debido a la falta de demanda en el Aeropuerto Internacional de Toluca, que tanto la movilidad como el flujo de pasajeros se vio limitada por la pandemia de Covid-19:	No	El Porcentaje de población no refleja el aumento del servicio	Con base en las políticas públicas y la contingencia sanitaria COVID- 19 reconsiderar la meta
COMPONENTES	Porcentaje de funcionalidad de la operación de aeropuertos de la entidad.	Capacidad utilizada 67.48	No	No se alcanzó la meta de operaciones debido a que la demanda de movilidad por la disminución del flujo de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Toluca se contuvo por la pandemia de Covid-19.	Si	Con la infraestructura existente se garantizan que las operaciones se realicen sin contratiempo	NO
ACTIVIDADES	Porcentaje de eficiencia de la operación del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza	Operaciones sin contratiempo 100%	Si	El total de las operaciones se realizó sin contratiempo	Si	Con la infraestructura existente se garantizan que las operaciones se realicen sin contratiempo	NO
ACTIVIDADES	Porcentaje de reportes de inspección sobre el mantenimiento y operación del Aeródromo Mexiquense	Generación de reportes 100%	Si	Se continuará cumpliendo en su totalidad con la verificación de las operaciones que se realizan para la atención al usuarios del	Si	Debido a que el seguimiento es una de las acciones de mayor importancia, es factible la generación de reportes.	No

Total de Indicadores Factibles y No Factibles

				aeródromo de Atizapán de Zaragoza			
--	--	--	--	-----------------------------------	--	--	--

TdR Consistencia y Resultados | No Sociales

Anexo 7. Complementariedad y coincidencias entre programas presupuestarios.

Programa Presupuestario: 03050401 - "Modernización de la Comunicación Aérea"

Unidad Responsable: 22000 SECRETARIA DE MOVILIDAD

Unidad Ejecutora: 220C0 SISTEMA DE AUTOPISTAS, AEROPUERTOS, SERVICIOS AUXILIARES Y CONEXOS DEL ESTADO DE MEXICO

Tipo de Evaluación: DE CONSISTENCIA Y RESULTADOS

Ejercicio Fiscal en el que se comienza la evaluación: 2021

Nivel de Objetivo	Unidad Responsable	Propósito	Población Objetivo	Tipo de Apoyo	Cobertura Geográfica	Fuentes de Información	Programas con coincidencia	Programas Complementarios	Justificación
FIN	Secretaría de Movilidad: SAASCAEM	Contribuir a incrementar la conectividad aérea de la población entre las regiones y las entidades circunvecinas, mediante la ejecución de obras que permitan la disminución de los tiempos de traslado, así como mejorar la seguridad en las principales vialidades	900,000	N/A	Estado de México	Estadísticas del sector aeroportuario estatal de control estatal y federal.	N/A	N/A	El ámbito de acción es muy específico y no se tiene programa coincidente
PROPÓSITO	Secretaría de Movilidad: SAASCAEM	La población del Estado de México es atendida con oportunidad en los diferentes aeropuertos de la entidad, para mejorar la conectividad, movilidad y disminuir el tiempo de traslado entre las regiones y las entidades circunvecinas del Estado.	900,000	N/A	Estado de México	Estadísticas del sector aeroportuario estatal de control estatal y federal.	N/A	N/A	El ámbito de acción es muy específico y no se tiene programa coincidente
COMPONENTES	Secretaría de Movilidad: SAASCAEM	Infraestructura de los aeropuertos de la entidad conservada para la funcionalidad de las operaciones aeroportuarias	900,000	N/A	Estado de México	Estadísticas del sector aeroportuario estatal de control estatal y federal.	N/A	N/A	El ámbito de acción es muy específico y no se tiene programa coincidente

TdR Consistencia y Resultados | No Social

ACTIVIDADES	Secretaría de Movilidad: SAASCAEM	Operación de aeronaves con eficiencia en el Aeródromo de Atizapán de Zaragoza	12,400	N/A	Región Centro del Estado	Estadísticas del sector aeroportuario estatal SAASCAEM.	N/A	N/A	El ámbito de acción es muy específico y no se tiene programa coincidente
ACTIVIDADES	Secretaría de Movilidad: SAASCAEM	Generación de información sobre el mantenimiento y operación del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza	12,400	N/A	Región Centro del Estado	Estadísticas del sector aeroportuario estatal SAASCAEM	N/A	N/A	El ámbito de acción es muy específico y no se tiene programa coincidente

TdR Consistencia y Resultados | No Sociales

Anexo 8 “Avance de las acciones para atender los aspectos susceptibles de mejora”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).

NO APLICA POR SER EL PRIMER AÑO QUE SE EVALÚA

TdR Consistencia y Resultados | No Sociales

Anexo 9 “Resultado de las acciones para atender los aspectos susceptibles de mejora”. Formato libre.

NO APLICA POR SER LA PRIMERA VEZ QUE SE EVALÚA

TdR Consistencia y Resultados | No Sociales

Anexo 10 “Análisis de recomendaciones no atendidas derivadas de evaluaciones externas”. Formato libre.

Debido a las funciones que se tiene en el programa Pp y a que no se han realizado evaluaciones externas, no se han recibido recomendaciones, observaciones o sugerencias.

Anexo 11 “Evolución de la Cobertura”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).

La cobertura que puede tener el servicio de movilidad de pasajeros o transporte de carga, en este caso no depende de la infraestructura o mantenimiento de esta, ya que está sujeta a la necesidad y predilección de la población usuaria.

Anexo 12 “Diagramas de flujo de los Componentes y procesos claves”.

Derivado de la información revisada y a que el diagrama de flujo permite identificar actividades sin valor agregado para mejorar el rendimiento del proceso se estableció que no aplica un diagrama de flujo, toda vez que con la MIR y las evaluaciones trimestrales se infiere que el proceso avanza de manera correcta y la información se mantiene actualizada.

Es importante manifestar que todos los procesos clave coinciden con cada una de las Actividades de la MIR, ya que el diseño del programa se ciñe a lo establecido en la MIR y viceversa

Anexo 13 “Gastos desglosados del programa”

Identificación de Gastos

Tipo de Gasto	Directos	Indirectos
Gastos de operación	<ul style="list-style-type: none"> Contratación de personal que labore en el “Aeródromo Mexiquense Dr. Jorge Jiménez Cantú” 	<ul style="list-style-type: none"> Seguro de Responsabilidad Civil del Aeródromo. Contratación del servicio de guardias de seguridad para la vigilancia en el Aeródromo. Contratación del servicio de mantenimiento y limpieza de las instalaciones del Aeródromo.
Gastos de mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> Gastos correspondientes al mantenimiento del inmueble (como señalización de la pista de rodaje y áreas comunes, reparaciones mayores en las instalaciones, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Ninguno
Gastos de capital	<ul style="list-style-type: none"> Ninguno 	<ul style="list-style-type: none"> Ninguno

La metodología utilizada está de acuerdo con la teoría contable, sin embargo conforme al Manual Único de Contabilidad Gubernamental para las Dependencias y Entidades Públicas del Gobierno y Municipios del Estado de México, los gastos de operación y mantenimiento refieren al rubro de Gastos de Funcionamiento y los Gastos de Capital refieren a la Inversión Pública.

Análisis histórico del Gasto Unitario.

Ejercicio	Gasto Unitario (gastos totales/usuarios)
-----------	---

2020	420.0
2019	252.0
2018	511.6
2017	540.1

Fuentes de información.

- Manual Único de Contabilidad Gubernamental para las Dependencias y Entidades Públicas del Gobierno y Municipios del Estado de México.
- Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2020.
- Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2019.
- Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2018.
- Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2017.

Anexo 14 “Avance de los Indicadores respecto a sus metas”. Revisar formato en el apartado XII de estos Términos de Referencia (TdR).

Indicador	Operación	Meta Programada	Avance Acumulado
FIN: Pasajeros atendidos con transporte aéreo en la Entidad	(Personas atendidas año actual / Personas atendidas año anterior) – 1	796,000 / 686,000 = 16.03%	228,521 / 712,631 = -67.93%
PROPÓSITO: Población atendida con transporte aéreo en la entidad	Personas atendidas / Capacidad potencial	796,000 / 5,000,000 = 15.92%	228,521 / 5,000,000 = 4.57%
COMPONENTE: Funcionalidad de la operación de aeropuertos de la entidad	Op. en la entidad / Capacidad instalada	106,400 / 157,680 = 67.48%	68,634 / 157,680 = 43.53%
ACTIVIDAD			
Población atendida en el Aeródromo	Personas atendidas / Capacidad instalada	8,400 / 8,400 = 100%	12,648 / 8,400 = 150.57%
Reportes de inspección de la operación y mantenimiento	Reportes realizados / Reportes programados	4 / 4 = 100%	4 / 4 = 100%
Eficiencia en la operación del Aeródromo	Op sin contratiempo / Total Op.	12,400 / 12,400 = 100%	7,717 / 7,717 = 100%

TdR Consistencia y Resultados | No Sociales

Anexo 15 “Instrumentos de Medición del Grado de Satisfacción de la Población o Área de Enfoque Atendida” Formato libre. En caso de que no se identifiquen instrumentos, o estos presenten áreas de mejora, en este anexo se deberán proponer instrumentos de Medición de Grado de Satisfacción o se deberá indicar de manera detallada cómo subsanar las áreas de mejora.

NO APLICA POR LA NATURALEZA DEL PROGRAMA

TdR Consistencia y Resultados | No Sociales

Anexo 16. Principales fortalezas, retos, y recomendaciones para la Evaluación de Diseño Programático del Programa Presupuestario.

Tema de la evaluación:	Fortaleza y Oportunidad/Debilidad y amenaza	Referencia (Pregunta específica)	Recomendación concreta [que inicie con un verbo en infinitivo y que se traduzca fácilmente en mejoras concretas al Pp]
Fortaleza y Oportunidad			
Tomos	(F)	##	
I	La ubicación geográfica de la entidad, que le permite una inmejorable comunicación entre el Occidente, el Norte, el Golfo, el Pacífico y el Centro del país	3	Desarrollar la infraestructura para que se presten más servicios aeroportuarios y logísticos
I	La “Modernización de la Comunicación Aérea” incide de manera importante en el desarrollo económico de nuestra entidad	3	Desarrollar la infraestructura favoreciendo la creación de empleos, el comercio nacional e internacional, mejorando la conectividad entre los estados de la república
II	La “Modernización de la Comunicación Aérea” tiene como objetivo el mejorar y ampliar la oferta de transporte aéreo a través de una infraestructura, de mayor calidad y cobertura,	16	Buscar los mecanismos de financiamiento que permitan la participación pública y privada en beneficio de los usuarios

II	La “Modernización de la Comunicación Aérea” tiene como objetivo mejorar el nivel competitivo y de seguridad de los servicios del Aeródromo Mexiquense “Dr. Jorge Jiménez Cantú”	16	Aplicar las políticas de servicios operativos, administrativos, técnicos (rutinarias, periódicas o correctivas) adecuadas para que las operaciones aeronáuticas se realicen de manera segura y eficiente.
Debilidad o Amenaza			
III	La infraestructura aeroportuaria no acorde con la demanda disminuye el nivel de servicio e incrementa la posibilidad de sanciones	24	Mejorar la infraestructura para cubrir la demanda de servicio
III	La infraestructura aeroportuaria no acorde con la demanda del servicio afecta la seguridad operacional e incrementa la posibilidad de incidentes y sanciones	24	Desarrollar la infraestructura para que cumpla con todos los estándares de seguridad operacional
I	Carencia de un plan de desarrollo de infraestructura aeroportuaria que afecta la sostenibilidad de los programas de mantenimiento e inversiones impactando en la calidad y oportunidad de los servicios	13	Diseñar un plan de desarrollo de infraestructura aeroportuaria que propicie la calidad y la oportunidad de los servicios mediante el mantenimiento y la captación de inversión

TdR Consistenc

Anexo 17 “Comparación con los resultados de la Evaluación de Consistencia y Resultados anterior”. Formato libre.

NO APLICA POR SER EL PRIMER AÑO QUE SE EVALUA

TdR Consistencia y Resultados | No Sociales

Anexo 18 “Valoración Final del programa

Nombre del Programa: 03050401 - “Modernización de la Comunicación Aérea”

Dependencia/Entidad: SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Unidad Responsable: SAASCAEM

Tipo de Evaluación: DE CONSISTENCIA Y RESULTADOS

Año de la Evaluación: 2020

Módulo	Nivel promedio	Justificación
Diseño	3.5	No se alcanza el nivel máximo debido a que se observa la necesidad de mejora en el diagnóstico
Planeación y orientación a Resultados	1.5	El promedio de medición es muy bajo ya que en cinco puntos no aplica la pregunta debido al tipo de funciones y a que es la primera evaluación que se realiza
Cobertura y focalización	4	Aun cuando la cobertura es abierta, el área de enfoque está definida.
Operación	3	Cuanto de las preguntas no aplican debido a no se recibir solicitudes de apoyo para entrega de servicios, el acceso a la infraestructura es sin distingo.
Percepción de la población o área de enfoque atendida	4	Todas las funciones y logros del programa tienen una total transparencia
Medición de resultados	0.7	El valor es muy bajo porque solo dos preguntas aplican en este Programa Presupuestario ya que el valor de las variables de los indicadores y su seguimiento se realiza por la transmisión de

Tdr de Evaluación y Seguimiento

		datos de las unidades administrativas de los aeropuertos.
Valoración final	Nivel promedio del Total de Temas.	2.8

Adicionalmente, el evaluador externo deberá expresar los resultados de la valoración cuantitativa en una gráfica tipo radial

TdR Consistencia y Resultados | No Sociales

Anexo 19 “Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados”. [Cuando aplique]. Revisar formato en el apartado XII de estos TdR.

VIGENTE EN 2020

Pilar / Eje: Pilar 2: Económico

Objetivo de Pilar / Eje: DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA CON UNA VISIÓN DE CONECTIVIDAD INTEGRAL

Estrategia: Fomentar una mayor conectividad en el estado.

Línea de acción: Elevar la conectividad aérea de la entidad con el resto del país y del extranjero

Programa: 03050401 “Modernización de la Comunicación Aérea”

Resumen Narrativo	Indicadores	Descripción de Fórmula	Periodicidad	Medios de Verificación	Supuestos	Tipo de Indicador
Fin						
Contribuir a incrementar la conectividad y movilidad aérea de la población entre las regiones y las entidades circunvecinas, mediante la ejecución de obras que propicien la disminución de los tiempos de traslado, así como mejorar la calidad y seguridad en las principales vialidades.	Variación porcentual de pasajeros atendidos con transporte aéreo en aeropuertos de la entidad.	$((\text{Personas atendidas con transporte aéreo año actual} / \text{Personas atendidas con transporte aéreo año anterior}) - 1) * 100.$	Anual	Estadísticas del sector aeroportuario estatal de control estatal y federal.	Participación efectiva del sector privado y gubernamental para el incremento de la infraestructura aeroportuaria.	Estratégico
Propósito						
La población del Estado de México es atendida con oportunidad en los diferentes aeropuertos de la entidad, para mejorar la conectividad, movilidad y disminuir el tiempo de traslado entre las regiones y las entidades circunvecinas del Estado.	Porcentaje de población atendida con transporte aéreo en aeropuertos de la entidad.	$(\text{Personas atendidas con transporte aéreo} / \text{Capacidad potencial de transporte aéreo en la entidad}) * 100.$	Anual	Estadísticas del sector aeroportuario estatal y federal.	Participación efectiva del sector privado y gubernamental para el incremento de la infraestructura aeroportuaria.	Estratégico
Componente						

TdR Consiste en

Infraestructura de los aeropuertos de la entidad conservada para la funcionalidad de las operaciones aeroportuarias.	Porcentaje de funcionalidad de la operación de aeropuertos de la entidad.	(Operaciones aéreas realizadas en aeropuertos / Capacidad de operaciones de aeronaves en aeropuertos de la entidad)*100.	Trimestral	Estadísticas del sector aeroportuario estatal y federal.	Participación activa de grupos de aeronáutica y capital privado.	Gestión
Actividad						
Generación de información sobre el mantenimiento y operación del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza.	Porcentaje de reportes de inspección sobre el mantenimiento y operación del Aeródromo Mexiquense.	(Reportes realizados sobre mantenimiento y operación en aeródromo / Reportes sobre mantenimiento y operación programados en el aeródromo).	Trimestral	Registros administrativos del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza	Las condiciones climatológicas permiten llevar acabo las inspecciones necesarias.	Gestión
Operación de aeronaves con eficiencia en el Aeródromo de Atizapán de Zaragoza.	Porcentaje de eficiencia en la operación del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza.	(Operaciones de aeronaves realizadas sin contratiempo / Total de operaciones de aeronaves realizadas en aeródromo)*100.	Trimestral	Registros administrativos del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza	Las condiciones climatológicas permiten llevar acabo las inspecciones necesarias.	Gestión

PROPUESTA DE MEJORA

Pilar / Eje: Pilar 2: Económico

Objetivo de Pilar / Eje: DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA CON UNA VISIÓN DE CONECTIVIDAD INTEGRAL

Estrategia: Fomentar una mayor conectividad en el estado.

Línea de acción: Elevar la conectividad aérea de la entidad con el resto del país y del extranjero

Programa: 03050401 "Modernización de la Comunicación Aérea"

Resumen Narrativo	Indicadores	Descripción de Fórmula	Periodicidad	Medios de Verificación	Supuestos	Tipo de Indicador
Fin						
Contribuir a incrementar la conectividad y movilidad aérea de la población entre las entidades circunvecinas y regiones del estado, mediante la ejecución de obras para una mejor calidad y seguridad del servicio y propicien la disminución de los tiempos de traslado.	Variación porcentual de pasajeros atendidos con transporte aéreo en aeropuertos de la entidad	((Personas atendidas con transporte aéreo año actual/ Personas atendidas con transporte aéreo año anterior)-1)*100	Anual	Estadísticas del sector aeroportuario estatal de control estatal y federal.	Participación efectiva del sector privado y gubernamental para el incremento de la infraestructura aeroportuaria.	Estratégico

Resultados | No Sociales

TdR Consistencia

Propósito						
La población del Estado de México es atendida con oportunidad en los diferentes aeropuertos de la entidad, lo que mejora la conectividad, movilidad y disminuye el tiempo de traslado entre las regiones y las entidades circunvecinas del Estado.	Porcentaje de población atendida con transporte aéreo en aeropuertos de la entidad.	(Personas atendidas con transporte aéreo/ Capacidad potencial de transporte aéreo en la entidad)*100.	Anual	Estadísticas del sector aeroportuario estatal y federal.	Participación efectiva del sector privado y gubernamental para el incremento de la infraestructura aeroportuaria.	Estratégico
Componente						
Infraestructura de los aeropuertos de la entidad conservada para una eficiente funcionalidad de las operaciones aeroportuarias.	Porcentaje de funcionalidad de la operación de aeropuertos de la entidad.	(Operaciones aéreas realizadas en aeropuertos / Capacidad de operaciones de aeronaves en aeropuertos de la entidad)*100.	Trimestral	Estadísticas del sector aeroportuario estatal y federal.	Participación activa de grupos de aeronáutica y capital privado.	Gestión
Actividad						
Verificación del mantenimiento y operación del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza.	Porcentaje de reportes de inspección sobre el mantenimiento y operación del Aeródromo Mexiquense.	(Reportes realizados sobre mantenimiento y operación en aeródromo / Reportes sobre mantenimiento y operación programados en el aeródromo).	Trimestral	Registros administrativos de la operación y el mantenimiento del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza.	Las condiciones climatológicas permiten llevar a cabo las inspecciones necesarias.	Gestión
Operación de aeronaves con eficiencia en el Aeródromo de Atizapán de Zaragoza.	Porcentaje de eficiencia en la operación del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza.	(Operaciones de aeronaves realizadas sin contratiempo / Total de operaciones de aeronaves realizadas en aeródromo)*100.	Trimestral	Registros administrativos del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza.	Las condiciones climatológicas permiten llevar a cabo las operaciones necesarias.	Gestión

TdR Consistencia y Res



EDOMEX

FICHA TÉCNICA DE DISEÑO Y SEGUIMIENTO DE INDICADORES 2020 DE GESTIÓN

PILAR TEMÁTICO / EJE TRANSVERSAL: Pilar 2: Económico
OBJETIVO DEL PILAR O EJE TRANSVERSAL: DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA CON UNA VISIÓN DE CONECTIVIDAD INTEGRAL
ESTRATEGIA: Fomentar una mayor conectividad en el estado.
LÍNEA DE ACCIÓN: Elevar la conectividad aérea de la entidad con el resto del país y del extranjero.
PROGRAMA PRESUPUESTARIO: 03050401 - Modernización de la comunicación aérea
PROYECTO PRESUPUESTARIO: 030504010102 - Operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria
UNIDAD RESPONSABLE: 21300 Secretaría de Comunicaciones
UNIDAD EJECUTORA: 213C0 Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México

ESTRUCTURA DEL INDICADOR

NOMBRE DEL INDICADOR: [140] Porcentaje de eficiencia en la operación del Aeródromo de Atizapán de Zaragoza
FÓRMULA DE CÁLCULO: (Operaciones de aeronaves realizadas sin contratiempo / Total de operaciones de aeronaves realizadas en aeródromo) * 100
INTERPRETACIÓN: Indica la eficiencia con la que se realizan las operaciones aéreas en el aeródromo de Atizapán.
DIMENSIÓN QUE ATIENDE: Eficiencia **FRECUENCIA DE MEDICIÓN:** Trimestral
DESCRIPCIÓN DEL FACTOR DE COMPARACIÓN: N/A
ÁMBITO GEOGRÁFICO: Regional
COBERTURA: Región Norte de la CD. de México.
SENTIDO: Ascendente **EVIDENCIA:** Sin evidencia
LÍNEA BASE:

COMPORTAMIENTO DE LAS VARIABLES DURANTE EL CUARTO TRIMESTRE

VARIABLE	UNIDAD DE MEDIDA	OPERACIÓN	META ANUAL	AVANCE TRIMESTRAL			AVANCE ACUMULADO				
				PROG.	%	ALCAN.	%	PROG.	%	ALCAN.	
Operaciones de aeronaves realizadas sin contratiempo	Acción	Suma	12400	3100	25	1935	16	12400	10	7717	62
Total de operaciones de aeronaves realizadas en aeródromo	Acción	Suma	12400	3100	25	1935	16	12400	10	7717	62

COMPORTAMIENTO DEL INDICADOR

DESCRIPCIÓN DE LA META ANUAL:
 Busca que cada una de las operaciones se realice conforme a procedimiento y sea exitosa.

META ANUAL	CUARTO TRIMESTRE				AVANCE ACUMULADO			
	PROG	ALC	EF%	SEMAFORO	PROG	ALC	EF%	SEMAFORO
100.00	100.00	100.00	100.00	*	100.00	100.00	100.00	*

DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS Y JUSTIFICACIÓN EN CASO DE VARIACIÓN SUPERIOR A +/- 10 POR CIENTO RESPECTO A LO PROGRAMADO
 Sin observaciones...

EVALUACIÓN DEL INDICADOR

Se exhorta a aplicar las medidas pertinentes para dar cumplimiento a las metas establecidas

Elaboró

Vo. Bo

C. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA PALEO
DIRECTOR DE OPERACIÓN

LIC. ALBERTO TOMÁS ÁNGULO LARA
DIRECTOR GENERAL DEL SASICAEM



GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO

EDOMEX

FICHA TÉCNICA DE DISEÑO Y SEGUIMIENTO DE INDICADORES 2020 DE GESTIÓN

PILAR TEMÁTICO / EJE TRANSVERSAL: Pilar 2: Económico
OBJETIVO DEL PILAR O EJE TRANSVERSAL: DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA CON UNA VISIÓN DE CONECTIVIDAD INTEGRAL
ESTRATEGIA: Fomentar una mayor conectividad en el estado.
LÍNEA DE ACCIÓN: Elevar la conectividad aérea de la entidad con el resto del país y del extranjero.
PROGRAMA PRESUPUESTARIO: 03050401 - Modernización de la comunicación aérea
PROYECTO PRESUPUESTARIO: 030504010102 - Operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria
UNIDAD RESPONSABLE: 21300 Secretaría de Comunicaciones
UNIDAD EJECUTORA: 213C0 Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México

ESTRUCTURA DEL INDICADOR

NOMBRE DEL INDICADOR: [1600] Porcentaje de funcionalidad de la operación de aeropuertos de la entidad.
FÓRMULA DE CÁLCULO: (Operaciones de aeronaves realizadas en aeropuertos de la entidad / Capacidad de operaciones de aeronaves en aeropuertos de la entidad) * 100
INTERPRETACIÓN: Mide el porcentaje de uso de la infraestructura aeroportuaria de la entidad respecto capacidad instalada
DIMENSIÓN QUE ATIENDE: Eficacia **FRECUENCIA DE MEDICIÓN:** Trimestral
DESCRIPCIÓN DEL FACTOR DE COMPARACIÓN: N/C
ÁMBITO GEOGRÁFICO: Estatal
COBERTURA: Estatal
SENTIDO: Ascendente **EVIDENCIA:** Sin evidencia
LÍNEA BASE:

COMPORTAMIENTO DE LAS VARIABLES DURANTE EL CUARTO TRIMESTRE

VARIABLE	UNIDAD DE MEDIDA	OPERACIÓN	META ANUAL	AVANCE TRIMESTRAL			AVANCE ACUMULADO				
				PROG.	%	ALCAN.	%	PROG.	%	ALCAN.	
Operaciones de aeronaves realizadas en aeropuertos de la entidad	Acción	Suma	106400	26600	25	18798	18	106400	10	68334	65
Capacidad de operaciones de aeronaves en aeropuertos de la entidad	Acción	Suma	157600	39420	25	39420	25	157600	10	157680	10

COMPORTAMIENTO DEL INDICADOR

DESCRIPCIÓN DE LA META ANUAL:
 Refleja el logro alcanzado en el uso de la infraestructura de los aeropuertos de la entidad referente a la cantidad de operaciones de los aeronaves, respecto a su potencia

META ANUAL	CUARTO TRIMESTRE				AVANCE ACUMULADO			
	PROG	ALC	EF%	SEMAFORO	PROG	ALC	EF%	SEMAFORO
67.48	67.48	47.69	70.67	AMARILLO	67.48	43.53	64.51	NARANJA

DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS Y JUSTIFICACIÓN EN CASO DE VARIACIÓN SUPERIOR A +/- 10 POR CIENTO RESPECTO A LO PROGRAMADO

No se alcanzó la meta de operaciones debido a que la demanda de movilidad por la disminución del flujo de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Toluca se sostuvo por la pandemia de Covid-19. Esto en cumplimiento a los diversos acuerdos en la materia, en los que otamos al Acuerdo del Ejecutivo del Estado por el que se Determinan Acciones Preventivas con Motivo de la Epidemia Causada por el Virus SARS-CoV-2 (Covid-19) para el Gobierno del Estado de México y el Acuerdo por el que se establecen las medidas preventivas y de seguridad que se deberán implementar para la mitigación y control de los riesgos para la salud que implica la enfermedad por el virus (Covid-19), en el estado de México.

EVALUACIÓN DEL INDICADOR

Se exhorta a aplicar las medidas pertinentes para dar cumplimiento a las metas establecidas

Elaboró

Vo. Bo

C. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA PALEO
DIRECTOR DE OPERACIÓN

LIC. ALBERTO TOMÁS ÁNGULO LARA
DIRECTOR GENERAL DEL SASICAEM

TdR Consistenc



FICHA TÉCNICA DE DISEÑO Y SEGUIMIENTO DE INDICADORES 2020

ESTRATEGICO

PILAR TEMÁTICO / EJE TRANSVERSAL: Pilar 2: Económico
OBJETIVO DEL PILAR O EJE TRANSVERSAL: DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA CON UNA VISIÓN DE CONECTIVIDAD INTEGRAL
ESTRATEGIA: Fomentar una mayor conectividad en el estado.
LÍNEA DE ACCIÓN: Elevar la conectividad aérea de la entidad con el resto del país y del extranjero.
PROGRAMA PRESUPUESTARIO: 03050401 - Modernización de la comunicación aérea
PROYECTO PRESUPUESTARIO: -
UNIDAD RESPONSABLE: 21300 Secretaría de Comunicaciones
UNIDAD EJECUTORA: 213C0 Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México

ESTRUCTURA DEL INDICADOR

NOMBRE DEL INDICADOR: [138] Porcentaje de población atendida con transporte aéreo en aeropuertos de la entidad.
FÓRMULA DE CÁLCULO: (Personas atendidas con transporte aéreo / Capacidad potencial de transporte aéreo en la entidad) * 100
INTERPRETACIÓN: Señala el porcentaje de pasajeros que se mueve en los aeropuertos de la entidad respecto a la capacidad instalada que tienen
DIMENSIÓN QUE ATIENDE: Eficacia **FRECUENCIA DE MEDICIÓN:** Anual
DESCRIPCIÓN DEL FACTOR DE COMPARACIÓN: N/A
ÁMBITO GEOGRÁFICO: Regional
COBERTURA: Atiende dos regiones Toluca y Atzacán de Zaragoza
SENTIDO: Ascendente **EVIDENCIA:** Sin evidencia
LÍNEA BASE:

COMPORTAMIENTO DE LAS VARIABLES DURANTE EL CUARTO TRIMESTRE

VARIABLE	UNIDAD DE MEDIDA	OPERACIÓN	META ANUAL	AVANCE TRIMESTRAL			AVANCE ACUMULADO				
				PROG.	%	ALCAN.	PROG.	%	ALCAN.		
Personas atendidas con transporte aéreo.	Personas	Suma	796000	796000	10	228521	29	796000	10	228521	29
Capacidad potencial de transporte aéreo en la entidad	Personas	Constante	5000000	5000000	10	5000000	10	5000000	10	5000000	10

COMPORTAMIENTO DEL INDICADOR

DESCRIPCIÓN DE LA META ANUAL:

Se espera incrementar el número de pasajeros atendidos al año.

META ANUAL	CUARTO TRIMESTRE							
	AVANCE TRIMESTRAL				AVANCE ACUMULADO			
	PROG	ALC	EF%	SEMÁFORO	PROG	ALC	EF%	SEMÁFORO
15.92	15.92	4.57	28.71	*	15.92	4.57	28.71	*

DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS Y JUSTIFICACIÓN EN CASO DE VARIACIÓN SUPERIOR A +/- 10 POR CIENTO RESPECTO A LO PROGRAMADO

La población de pasajeros atendida fue baja debido a la falta de demanda en el Aeropuerto Internacional de Toluca, que tanto la movilidad como el flujo de pasajeros se vio limitada por la pandemia de Covid-19; esto en cumplimiento a los diversos acuerdos entre ellos: al Acuerdo del Ejecutivo del Estado por el que se Determinan Acciones Preventivas con Motivo de la Epidemia Causada por el Virus Sars-Cov2 (Covid-19) para el Gobierno del Estado de México y el Acuerdo por el que se establecen las medidas preventivas y de seguridad que se deberán implementar para la mitigación y control de los riesgos para la salud que implica la enfermedad por el virus (Covid-19), en el estado de México.

EVALUACIÓN DEL INDICADOR

Se exhorta a aplicar las medidas pertinentes para dar cumplimiento a las metas establecidas

Elaboró

Vo. Bo

C. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA PALEO
DIRECTOR DE OPERACIÓN

LIC. ALBERTO TOMAS ANGULO LARA
DIRECTOR GENERAL DEL SASCAEM



FICHA TÉCNICA DE DISEÑO Y SEGUIMIENTO DE INDICADORES 2020

DE GESTIÓN

PILAR TEMÁTICO / EJE TRANSVERSAL: Pilar 2: Económico
OBJETIVO DEL PILAR O EJE TRANSVERSAL: DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA CON UNA VISIÓN DE CONECTIVIDAD INTEGRAL
ESTRATEGIA: Fomentar una mayor conectividad en el estado.
LÍNEA DE ACCIÓN: Elevar la conectividad aérea de la entidad con el resto del país y del extranjero.
PROGRAMA PRESUPUESTARIO: 03050401 - Modernización de la comunicación aérea
PROYECTO PRESUPUESTARIO: 030504010102 - Operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria
UNIDAD RESPONSABLE: 21300 Secretaría de Comunicaciones
UNIDAD EJECUTORA: 213C0 Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México

ESTRUCTURA DEL INDICADOR

NOMBRE DEL INDICADOR: [141] Porcentaje de población atendida en el Aeródromo Mexiquense
FÓRMULA DE CÁLCULO: (Personas atendidas en aeródromo / Capacidad instalada de atención en aeródromo) * 100
INTERPRETACIÓN: Señala el rango de capacidad que se utiliza en la transportación aérea respecto a la capacidad que tiene de transporte
DIMENSIÓN QUE ATIENDE: Eficacia **FRECUENCIA DE MEDICIÓN:** Semestral
DESCRIPCIÓN DEL FACTOR DE COMPARACIÓN: N/A
ÁMBITO GEOGRÁFICO: Regional
COBERTURA: Regional
SENTIDO: Ascendente **EVIDENCIA:** Sin evidencia
LÍNEA BASE:

COMPORTAMIENTO DE LAS VARIABLES DURANTE EL CUARTO TRIMESTRE

VARIABLE	UNIDAD DE MEDIDA	OPERACIÓN	META ANUAL	AVANCE TRIMESTRAL			AVANCE ACUMULADO				
				PROG.	%	ALCAN.	PROG.	%	ALCAN.		
Personas atendidas en aeródromo	Personas	Suma	8400	2100	25	2313	15	8400	10	12448	15
Capacidad instalada de atención en aeródromo	Personas	Constante	8400	8400	10	8400	10	8400	10	8400	10

COMPORTAMIENTO DEL INDICADOR

DESCRIPCIÓN DE LA META ANUAL:

Se espera que se incremente la cantidad de pasajeros que hacen uso de la infraestructura aeroportuaria de Atzacán

META ANUAL	CUARTO TRIMESTRE							
	AVANCE TRIMESTRAL				AVANCE ACUMULADO			
	PROG	ALC	EF%	SEMÁFORO	PROG	ALC	EF%	SEMÁFORO
100.00	25.00	34.68	138.71	ROJADO	100.00	150.57	150.57	ROJADO

DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS Y JUSTIFICACIÓN EN CASO DE VARIACIÓN SUPERIOR A +/- 10 POR CIENTO RESPECTO A LO PROGRAMADO

Se supero la meta, ante la demanda de las aeronaves privadas, lo que responde a la dispersión de servicios en los aeródromos por la pandemia Covid-19.

EVALUACIÓN DEL INDICADOR

Se exhorta a aplicar las medidas pertinentes para dar cumplimiento a las metas establecidas

Elaboró

Vo. Bo

C. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA PALEO
DIRECTOR DE OPERACIÓN

LIC. ALBERTO TOMAS ANGULO LARA
DIRECTOR GENERAL DEL SASCAEM

Tdr Consister

FICHA TÉCNICA DE DISEÑO Y SEGUIMIENTO DE INDICADORES 2020 DE GESTIÓN

PILAR TEMÁTICO / EJE TRANSVERSAL: Pilar 2: Económico
OBJETIVO DEL PILAR O EJE TRANSVERSAL: DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA CON UNA VISIÓN DE CONECTIVIDAD INTEGRAL
ESTRATEGIA: Fomentar una mayor conectividad en el estado.
LÍNEA DE ACCIÓN: Elevar la conectividad aérea de la entidad con el resto del país y del extranjero.
PROGRAMA PRESUPUESTARIO: 03050401 - Modernización de la comunicación aérea
PROYECTO PRESUPUESTARIO: 0305040102 - Operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria
UNIDAD RESPONSABLE: 21300 Secretaría de Comunicaciones
UNIDAD EJECUTORA: 213C0 Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México

ESTRUCTURA DEL INDICADOR

NOMBRE DEL INDICADOR: [142] Porcentaje de reportes de inspección sobre el mantenimiento y operación del Aeródromo Mexiquense
FÓRMULA DE CÁLCULO: (Reportes realizados sobre mantenimiento y operación en aeródromo / Reportes sobre mantenimiento y operación programados en el aeródromo) * 100
INTERPRETACIÓN: Señala la eficiencia en el proceso de verificación de la operación del Aeródromo de Atizapán
DIMENSIÓN QUE ATIENDE: Eficiencia **FRECUENCIA DE MEDICIÓN:** Trimestral
DESCRIPCIÓN DEL FACTOR DE COMPARACIÓN: N/A
ÁMBITO GEOGRÁFICO: Regional
COBERTURA: Región Norte de la Ciudad de México
SENTIDO: Ascendente **EVIDENCIA:** Sin evidencia
LÍNEA BASE:

COMPORTAMIENTO DE LAS VARIABLES DURANTE EL CUARTO TRIMESTRE

VARIABLE	UNIDAD DE MEDIDA	OPERACIÓN	META ANUAL			AVANCE TRIMESTRAL			AVANCE ACUMULADO			
			PROG.	%	ALCAN.	%	PROG.	%	ALCAN.	%		
Reportes realizados sobre mantenimiento y operación en aeródromo	Reporte	Suma	4		1	25	1	25	4	10	4	10
Reportes sobre mantenimiento y operación programados en el aeródromo	Reporte	Suma	4		1	25	1	25	4	10	4	10

COMPORTAMIENTO DEL INDICADOR

DESCRIPCIÓN DE LA META ANUAL:

Se continuará cumpliendo en su totalidad con la verificación de las operaciones que se realizan para la atención al usuarios del aeródromo de Atizapán de zaragoza.

CUARTO TRIMESTRE

META ANUAL	AVANCE TRIMESTRAL				AVANCE ACUMULADO			
	PROG	ALC	EF%	SEMÁFORO	PROG	ALC	EF%	SEMÁFORO
100.00	100.00	100.00	100.00	*	100.00	100.00	100.00	*

DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS Y JUSTIFICACIÓN EN CASO DE VARIACIÓN SUPERIOR A +/- 10 POR CIENTO RESPECTO A LO PROGRAMADO

Sin observaciones.

EVALUACIÓN DEL INDICADOR

Se exhorta a aplicar las medidas pertinentes para dar cumplimiento a las metas establecidas

Elaboró

Vo. Bo

C. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA PALEO
DIRECTOR DE OPERACIÓN

Lic. ALBERTO TOMÁS ANGLUO LARA
DIRECTOR GENERAL DEL SAASCAEM

FICHA TÉCNICA DE DISEÑO Y SEGUIMIENTO DE INDICADORES 2020 ESTRATÉGICO

PILAR TEMÁTICO / EJE TRANSVERSAL: Pilar 2: Económico
OBJETIVO DEL PILAR O EJE TRANSVERSAL: DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA CON UNA VISIÓN DE CONECTIVIDAD INTEGRAL
ESTRATEGIA: Fomentar una mayor conectividad en el estado.
LÍNEA DE ACCIÓN: Elevar la conectividad aérea de la entidad con el resto del país y del extranjero.
PROGRAMA PRESUPUESTARIO: 03050401 - Modernización de la comunicación aérea
PROYECTO PRESUPUESTARIO: -
UNIDAD RESPONSABLE: 21300 Secretaría de Comunicaciones
UNIDAD EJECUTORA: 213C0 Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México

ESTRUCTURA DEL INDICADOR

NOMBRE DEL INDICADOR: [1599] Variación porcentual de pasajeros atendidos con transporte aéreo en aeropuertos de la entidad
FÓRMULA DE CÁLCULO: ((Personas atendidas con transporte aéreo año actual / Personas atendidas con transporte aéreo año anterior) - 1) * 100
INTERPRETACIÓN: Muestra la variación porcentual de pasajeros atendidos en los aeropuertos de la entidad entre un año y otro.
DIMENSIÓN QUE ATIENDE: Eficacia **FRECUENCIA DE MEDICIÓN:** Anual
DESCRIPCIÓN DEL FACTOR DE COMPARACIÓN: N/D
ÁMBITO GEOGRÁFICO: Estatal
COBERTURA: Estatal
SENTIDO: Ascendente **EVIDENCIA:** Sin evidencia
LÍNEA BASE:

COMPORTAMIENTO DE LAS VARIABLES DURANTE EL CUARTO TRIMESTRE

VARIABLE	UNIDAD DE MEDIDA	OPERACIÓN	META ANUAL			AVANCE TRIMESTRAL			AVANCE ACUMULADO			
			PROG.	%	ALCAN.	%	PROG.	%	ALCAN.	%		
Personas atendidas con transporte aéreo año actual	Persona	Suma	796000		796000	10	228521	29	796000	10	228521	29
Personas atendidas con transporte aéreo año anterior	Persona	Suma	686000		686000	10	712631	10	686000	10	712631	10

COMPORTAMIENTO DEL INDICADOR

DESCRIPCIÓN DE LA META ANUAL:

Identifica el comportamiento estadístico de la cantidad de pasajeros que se transportan por vía aérea en los aeropuertos de la entidad

META ANUAL	CUARTO TRIMESTRE				AVANCE ACUMULADO			
	PROG	ALC	EF%	SEMÁFORO	PROG	ALC	EF%	SEMÁFORO
16.03	16.03	-67.93	-423.65	*	16.03	-67.93	-423.65	*

DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS Y JUSTIFICACIÓN EN CASO DE VARIACIÓN SUPERIOR A +/- 10 POR CIENTO RESPECTO A LO PROGRAMADO

Justificación: Se tuvo una fuerte disminución en el flujo de pasajeros este 2020 con respecto al año anterior debido a la baja demanda por la pandemia de Covid-19. Esto ante los diversos acuerdos en esta materia: Acuerdo del Ejecutivo del Estado por el que se Determinan Acciones Preventivas con Motivo de la Epidemia Causada por el Virus Sars-Cov2 (Covid-19) para el Gobierno del Estado de México y el Acuerdo por el que se establecen las medidas preventivas y de seguridad que se deberán implementar para la mitigación y control de los riesgos para la salud que implica la enfermedad por el virus (covid-19), en el estado de México.

EVALUACIÓN DEL INDICADOR

Se exhorta a aplicar las medidas pertinentes para dar cumplimiento a las metas establecidas

Elaboró

Vo. Bo

C. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA PALEO
DIRECTOR DE OPERACIÓN

Lic. ALBERTO TOMÁS ANGLUO LARA
DIRECTOR GENERAL DEL SAASCAEM

TdR Consisten

Anexo 20 “Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM)”

Se refiere a los principales resultados identificados del ejercicio de evaluación, los cuales son aspectos importantes que deben mejorarse en el Programa Presupuestario, para el cumplimiento de sus objetivos.

Asimismo, los ASM se clasificarán en 4 tipos, siendo los siguientes: Específicos, Institucionales, Interinstitucionales e Intergubernamentales, con el propósito de identificar el quienes intervendrán en el cumplimiento de cada uno de ellos, así como el ámbito de responsabilidad que les corresponde.

Por lo anterior, los tipos de ASM se definen como:

- **Específicos:** aquéllos cuya solución corresponde a la Unidad Ejecutora (UE) responsable del Programa Presupuestario (Pp).
- **Institucionales:** aquéllos que requieren de la intervención de una o varias áreas de la Unidad Responsable (UR) a la que pertenece el Pp.
- **Interinstitucionales:** aquéllos que para su solución se deberá contar con la participación de más de una UR.
- **Intragubernamentales:** se refiere a aquellos que demandan ser atendidos en coordinación de dos o más Poderes del Estado (Ejecutivo, Legislativo y Judicial).

Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM).				
No.	ASM	No. de pregunta de evaluación que lo sustenta	Tipo de ASM	Actividad a realizar
1	ACLARACION DE INDICADORES	12	ESPECIFICO	expresar al indicador en términos de las variables que

				en él intervienen
2	DISEÑO DEL PLAN ESTRATEGICO	15	ESPECIFICO	Diseñar un plan estratégico aplicable
3	DISEÑO DE MECANISMOS DE IDENTIFICACIÓN DE LA POBLACION OBJETIVO Y POTENCIAL	25	ESPECIFICO	Diseñar mecanismos para identificar a su población, usuarios o área de enfoque objetivo
4	DISEÑO DE MECANISMOS E INSTRUMENTOS PARA MEDIR EL GRADO DE SATISFACCION	44	ESPECIFICO	Diseñar instrumentos para medir el grado de satisfacción de su población, usuarios o área de enfoque atendida respecto de su desempeño

TdR Consistencia y Resultados | No Sociales

5	DISEÑO DE EVALUACIONES DE IMPACTO	51	ESPECIFICO	Diseñar evaluaciones de impacto
6				
7				

Anexo 21 “Ficha Técnica de la evaluación”

Ficha Técnica con los datos generales de la evaluación	
Nombre del programa evaluado	03050401 - “Modernización de la Comunicación Aérea”
Tipo de evaluación	EX – POST Flexible
Año del Programa Anual de Evaluación (PAE) a la que corresponde la evaluación	2021
Año del Ejercicio Fiscal que se evalúa:	2020
Fecha en que se concluyó la evaluación	09-12-2021
Unidad Responsable de la operación del Pp	AERÓDROMO MEXIQUENSE “DR. JORGE JIMENEZ CANTU”
Servidor(a) público(a) responsable del programa	Cap. Ángel A. Carpinteyro Álvarez

TdR Consistencia y Resultados | No Sociales

Nombre de la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación	Dirección de Operación del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México
Nombre de la instancia evaluadora (Sólo evaluaciones externas)	No Aplica
Nombre del coordinador(a) de la evaluación	Cap. Ángel Carpinteyro Álvarez
Nombre de los(as) principales colaboradores(as)	Virginia Guadalupe Aréchiga García Miguel Ángel Fernández Ortiz
Forma de contratación de la instancia evaluadora	No Aplica

Costo total de la evaluación con IVA incluido. (Sólo evaluaciones externas)	No Aplica
Fuente de financiamiento	No Aplica

TdR Consistencia y Resultados I No Sociales