

## Anexos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<b>A.6 Evaluaciones anteriores</b>
<b>Evaluación de Diseño Programático, PAE 2017</b> 03050103: Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre Proyectos: 030501030202 Conservación de carreteras alimentadoras 030501030203 Modernización de carreteras alimentadoras
<b>A7. Cobertura</b>
Estatal: <i>"la infraestructura carretera y de vialidades prácticamente tiene cobertura estatal, por lo que más 16 millones de habitantes son beneficiados, excepto las localidades denominadas de caseríos que por tener de una a cinco viviendas, no cuentan con dicha infraestructura".</i>
<b>Fuentes.</b> Elaboración propia con base en: <ul style="list-style-type: none"><li>- Cuenta Pública del Gobierno, Organismos Auxiliares y Autónomos del Estado de México 2018.</li><li>- Diagnóstico por Programa presupuestario del ejercicio 2018.</li><li>- Evaluación del presupuesto con indicadores 2018.</li><li>- Ficha técnica de diseño y seguimiento de indicadores 2018.</li><li>- Plan Estatal de Desarrollo (PED) del Estado de México 2017-2023.</li><li>- Reporte general de la MIR Ejercicio 2018.</li></ul>

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Indicadores de la MIR del programa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Evolución de la estructura analítica de la MIR del programa									
Nivel (Según MIR 2018)	2016		2017		2018		2019		¿Existen cambios?
	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	Nivel	Resumen narrativo	
Actividad 7.2	C5	Infraestructura vial de cuota evaluada en óptimas condiciones de transitabilidad.	A 7.2	Realización de acciones de medición para calificar a las vialidades de cuota de altas especificaciones y asegurar un tránsito vehicular ágil y seguro.	A 7.2	Medición de las características de las vialidades de cuota de altas especificaciones para calificar y asegurar un tránsito vehicular ágil y seguro.	A 5.1	Medición de las características de las vialidades de cuota de altas especificaciones para calificar y asegurar un tránsito vehicular ágil y seguro.	<b>Respuesta:</b> Sí <b>Justificación:</b> A pesar de presentar un planteamiento distinto en el año 2016, la lógica causal de la Actividad 7.2 guarda consistencia en el periodo 2016-2019, motivo por el cual su desempeño, puede ser comparado en el tiempo.
<b>Nivel según MIR 2018.</b> Se refiere al nivel de objetivo ancla, es decir contra el que se están comparando los ejercicios fiscales 2016, 2017 y 2019.					<b>C3.</b> Componente 3 <b>C4.</b> Componente 4 <b>C5.</b> Componente 5				
<b>Nivel.</b> Se refiere al nivel de objetivo de la MIR en el periodo 2016-2019.					<b>A 1.1.</b> Actividad 1.1 <b>A 5.1.</b> Actividad 5.1 <b>A 5.2.</b> Actividad 5.2 <b>A 7.1.</b> Actividad 7.1 <b>A 7.2.</b> Actividad 7.2				
<b>F. Fin</b> <b>P. Propósito</b> <b>C1.</b> Componente 1 <b>C2.</b> Componente 2 <b>C3.</b> Componente 3									
<b>Fuente.</b> Elaboración propia con datos de: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.</li> <li>- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.</li> <li>- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.</li> <li>- Matriz de Indicadores para Resultados 2019 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México</li> </ul>									

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

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

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

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

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

Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
<b>Meta:</b>	95.00 %	94.22%	95.20%	95.20%	N/A
<b>Valor del indicador:</b>	95.00 %	95.01%	95.43%	S/I	N/A

Evolución del indicador:

Gráfica 22. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador de nivel Fin del Pp



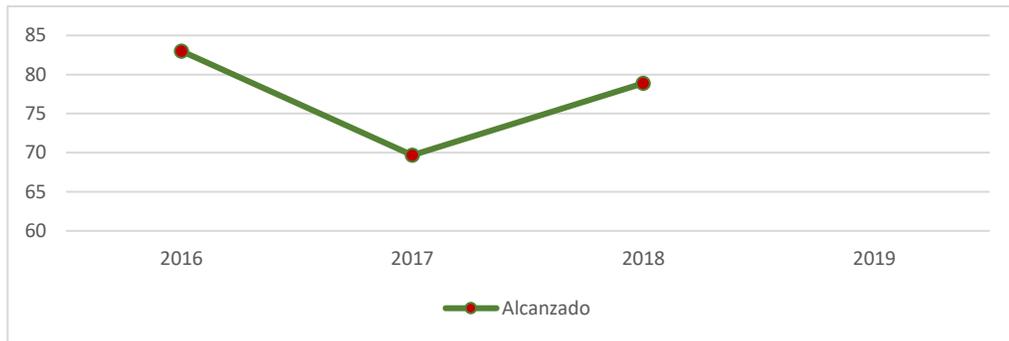
Evolución del indicador de nivel Propósito del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
<b>Nombre:</b>	Calidad de la infraestructura vial libre de peaje	Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones.	Porcentaje de infraestructura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

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

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

Evolución del indicador:

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



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

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

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



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

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

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

Evolución del indicador:

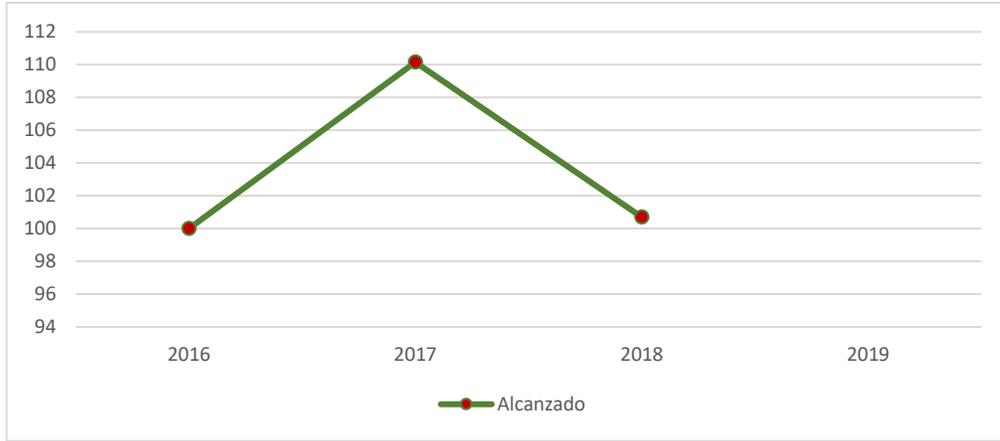
Gráfica 25. Evolución en el cumplimiento de las metas del indicador del Componente 2 del Pp



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

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

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



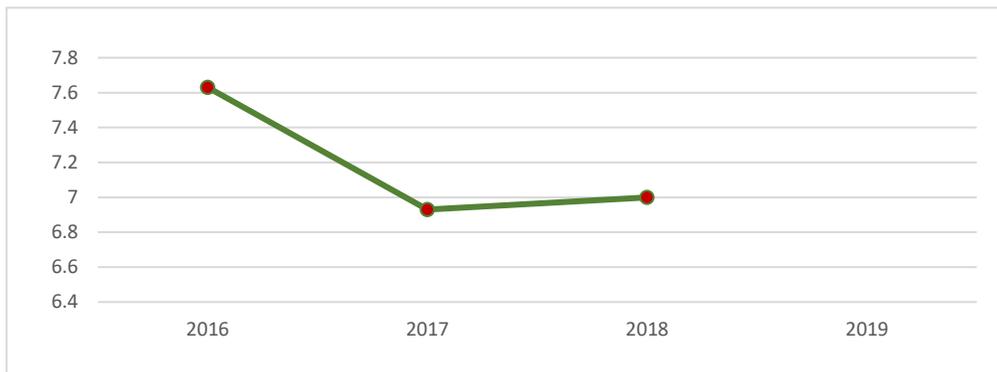
Evolución del indicador del Componente 4 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
<b>Nombre:</b>	Mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie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

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

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

**Evolución del indicador:**

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



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

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

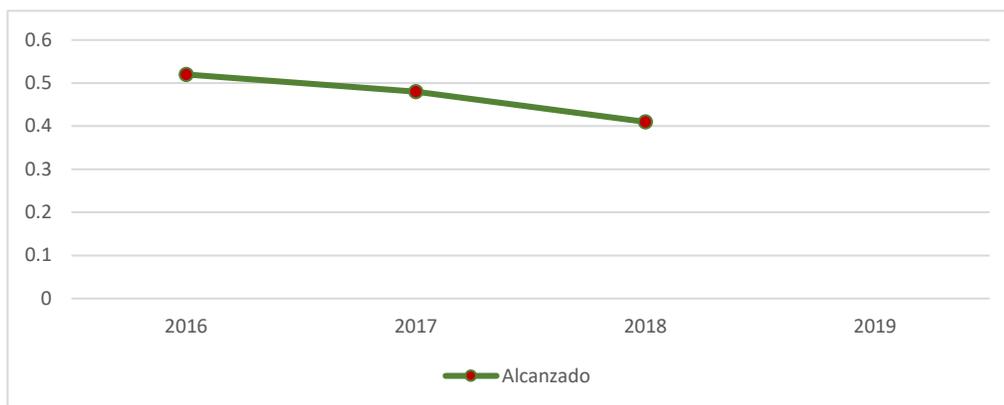
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
<b>Nombre:</b>	Índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	Índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	Variación del índice de accidentabilidad en las autopistas estatales.	Cociente del índice de accidentabilidad en las autopistas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

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

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

Evolución del indicador:

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



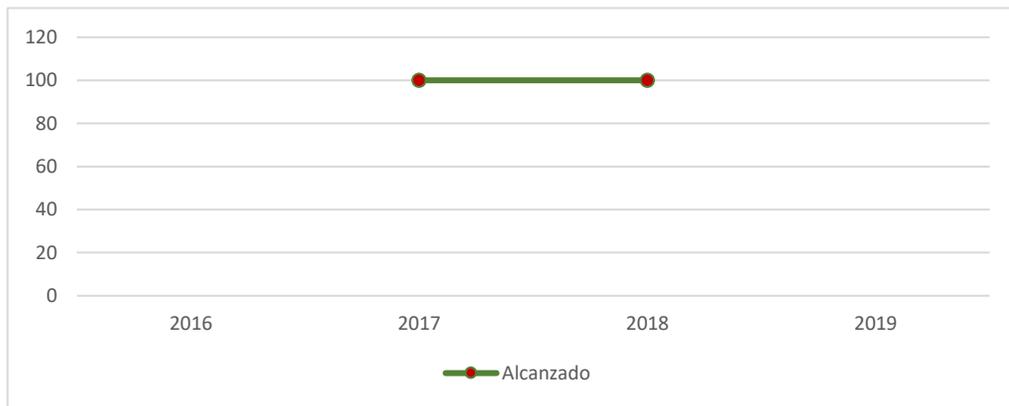
Evolución del indicador de la Actividad 1.1 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019					
Elemento	2016	2017	2018	2019	¿Existen cambios?
<b>Nombre:</b>	N/A	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres de peaje	Porcentaje en la preservación del derecho de vía en carreteras libres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

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

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

Evolución del indicador:

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



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

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

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

Evolución del indicador:

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

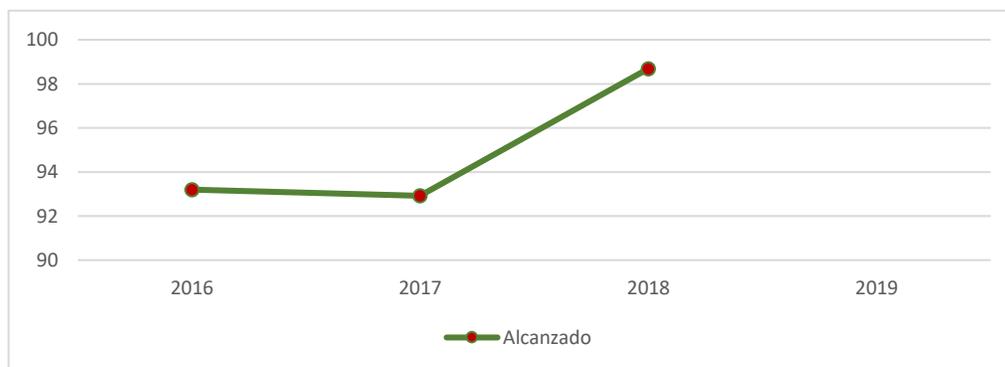


Evolución del indicador de la Actividad 7.2 del Pp 03050103 en el periodo 2016-2019

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

Evolución del indicador:

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



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

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

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

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

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

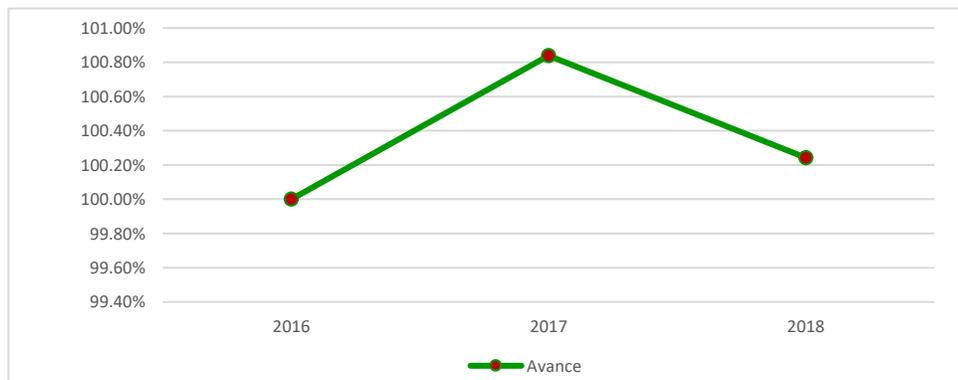
Por otra parte, se observó que el indicador del Componente 1 alcanzó el 61.70% de la meta planeada en dicho ejercicio fiscal; mientras que el indicador de la Actividad 7.1 sobrepasó su meta programada en

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

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

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

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

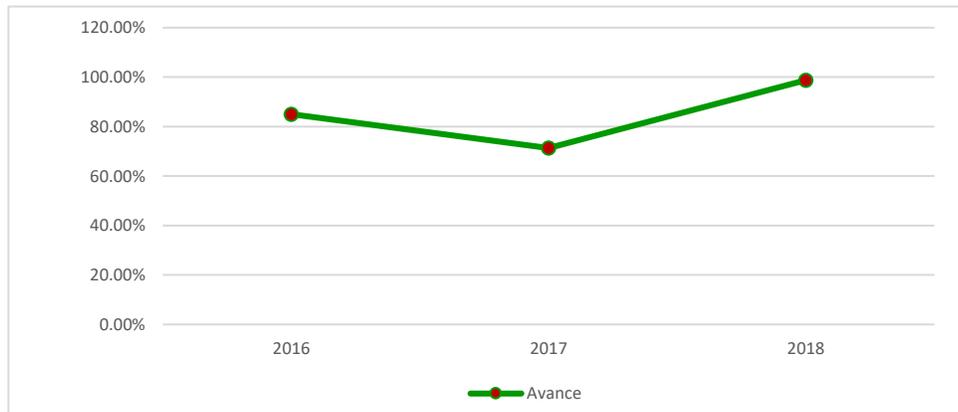


**Fuente.** Elaboración propia con datos de:

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

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

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



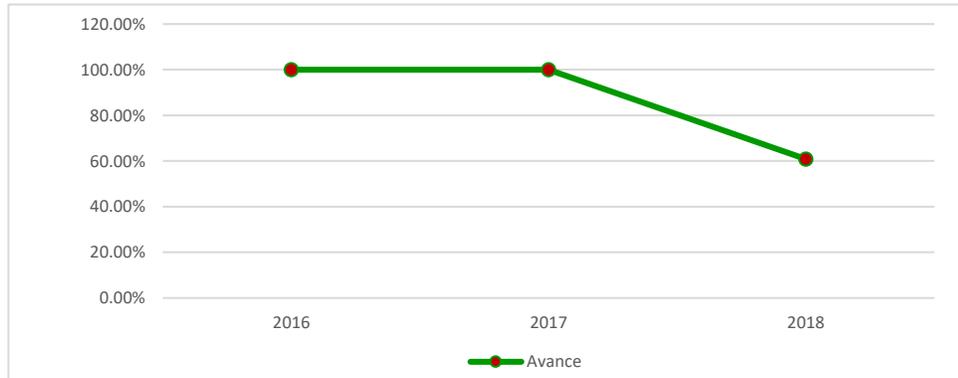
**Fuente.** Elaboración propia con datos de:

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

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

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

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

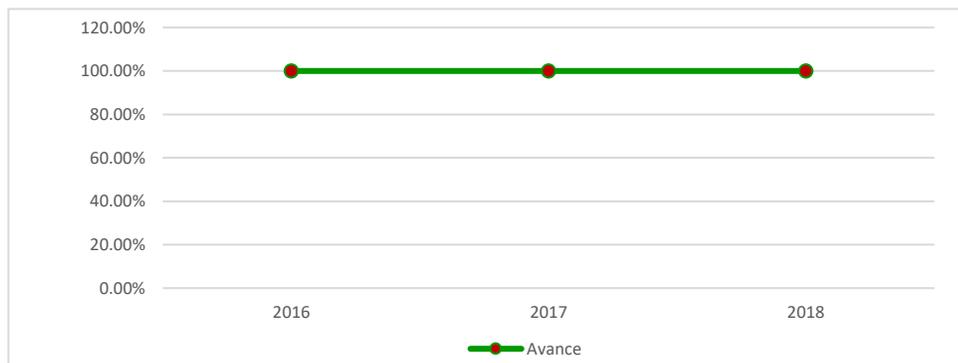


**Fuente.** Elaboración propia con datos de:

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

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

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

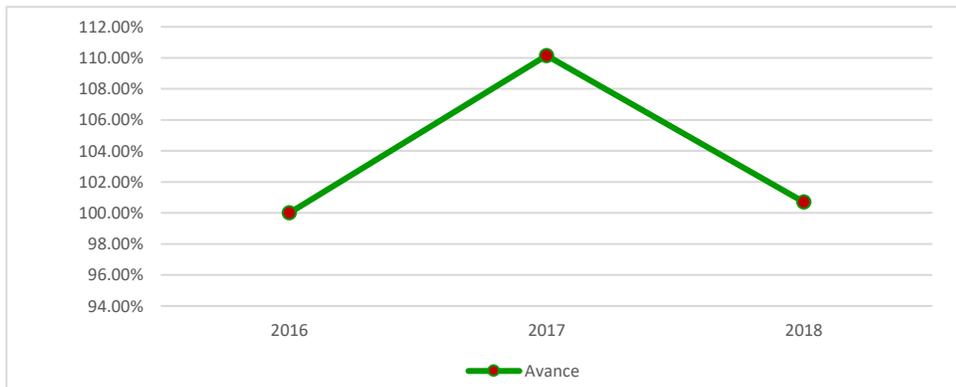


**Fuente.** Elaboración propia con datos de:

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

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

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

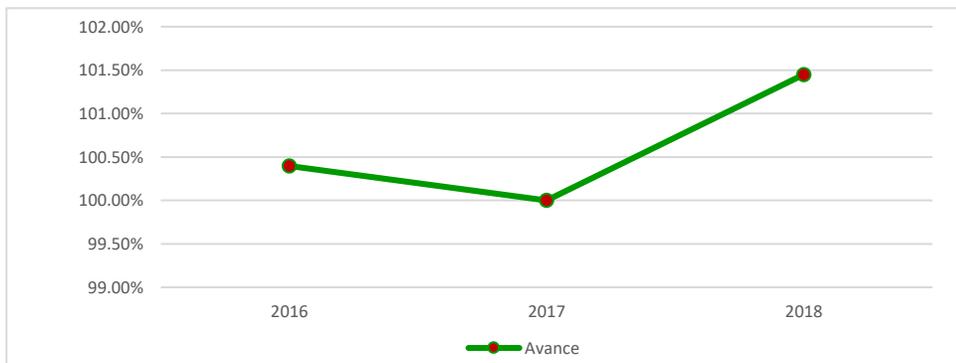


**Fuente.** Elaboración propia con datos de:

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

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

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



**Fuente.** Elaboración propia con datos de:

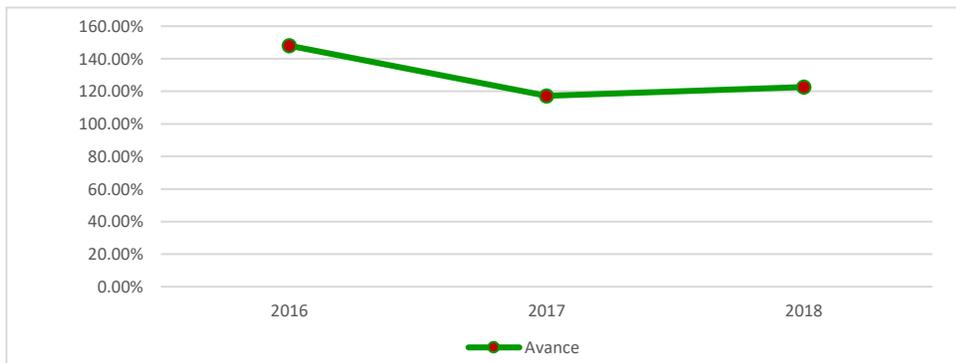
- Matriz de Indicadores para Resultados 2016 obtenida de la página web de Transparencia Fiscal de Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2017 proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México.
- Matriz de Indicadores para Resultados 2018 proporcionada por la Secretaría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

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

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

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

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



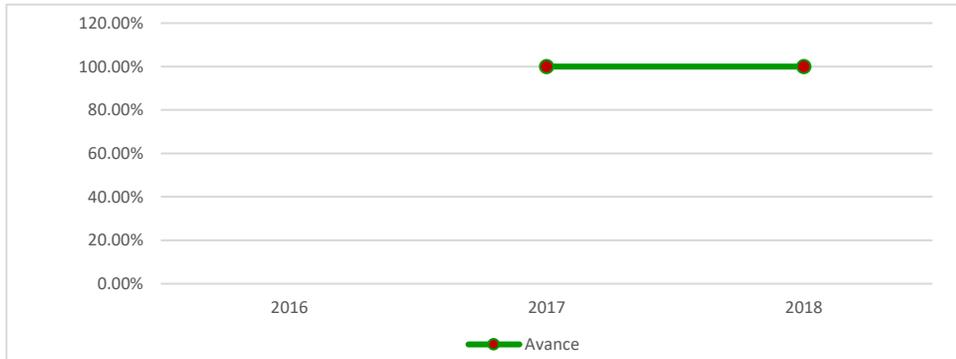
**Fuente.** Elaboración propia con datos de:

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

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

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

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

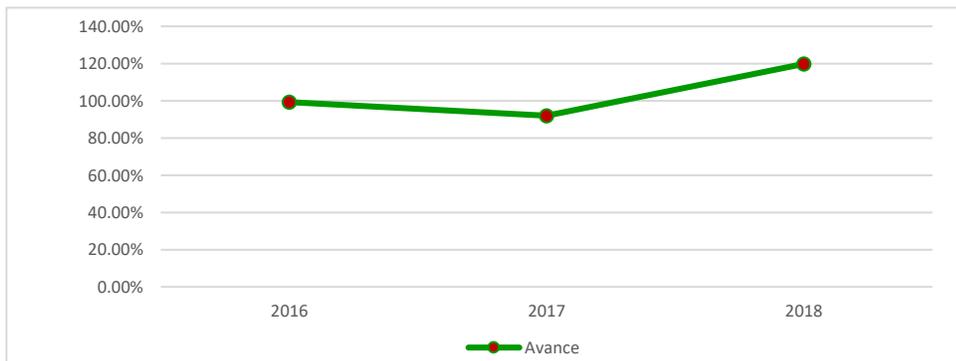


**Fuente.** Elaboración propia con datos de:

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

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

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

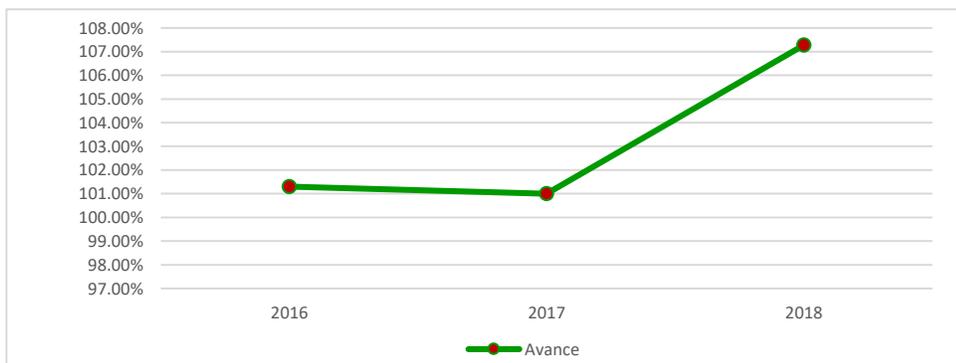


**Fuente.** Elaboración propia con datos de:

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

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

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



**Fuente.** Elaboración propia con datos de:

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

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