

Formato para la difusión de los Resultados de las Evaluaciones

1. DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN	
1.1 Nombre de la evaluación:	Evaluación Específica de Desempeño del Programa presupuestario '03050103 Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre '
1.2 Fecha de inicio de la evaluación:	26/11/2019
1.3 Fecha de término de la evaluación:	26/12/2019
1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la Unidad Administrativa a la que pertenece:	
Nombre: Mtro. Antonio Armando Mercado Ordoñez	Unidad Administrativa: Dirección de Información, Planeación, Programación y Evaluación
1.5 Objetivo general de la evaluación:	Contar con una valoración del desempeño del Programas presupuestarios (Pp) “Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre” y las acciones en su ejercicio fiscal, con base en la información respaldada y entregada por las unidades responsables de la ejecución del programa y la unidad de evaluación de la Secretaría de Comunicaciones a través del evaluador, para contribuir a la toma de decisiones.
1.6 Objetivos específicos de la evaluación:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reportar los resultados y productos del programa sujeto a evaluación anual y enlistarlos con sus respectivos proyectos en el Anexo 1, mediante el análisis de los indicadores de la Matriz de Indicadores (MIR), así como de los hallazgos relevantes derivados de las evaluaciones externas y otros documentos del programa. 2. Analizar el avance de las metas de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) en 2018, respecto de años anteriores y el avance en relación con las metas establecidas. 3. Identificar los principales Aspectos Susceptibles de Mejora del programa, derivados otras evaluaciones.

	<p>4. Analizar la evolución de la cobertura y el presupuesto del programa.</p> <p>5. Identificar las fortalezas, los retos y las recomendaciones del programa.</p>	
<p>1.7 Metodología utilizada en la evaluación:</p>	<p>Metodología definida por los sujetos evaluados a través de la Unidad de Información, Planeación, Programación y Evaluación (UIPPE) de la Secretaría de Comunicaciones, sintetizada en los términos de referencia para la evaluación específica de desempeño (TdR), los cuales se encuentran armonizados con los emitidos por el Consejo Nacional para la Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL).</p>	
<p>Instrumentos de recolección de información:</p>	<p>Cuestionarios: No</p>	<p>Entrevistas: Si</p>
	<p>Formatos: Si</p>	<p>Otros: No Especifique:</p>
<p>Descripción de las técnicas y modelos utilizados:</p>	<p>Se tomaron en cuenta los TdR de la Dependencias para el Programa Anual de Evaluación (PAE) 2019, los cuales se complementaron con el modelo que la instancia evaluadora planteó con base en 5 secciones temáticas, 20 apartados y 8 subapartados específicos, para los cuales se utilizaron 12 ‘Preguntas guía’ que permitieron profundizar en el análisis de cada elemento observado, comparar la información correspondiente y realizar una valoración global pertinente de cada tema evaluado.</p> <p>En este sentido, para cada apartado y subapartado de la evaluación, se sintetizaron (a manera de conclusión) las respuestas de las ‘Preguntas guía’, reactivos que cabe mencionar fueron complementados con el llenado e interpretación de la información de 27 ‘Tablas de datos’, garantizando que el contenido de cada uno fuera consistente con los elementos mínimos señalados en los TdR y sus 3 ‘Anexos técnicos’</p>	

2. PRINCIPALES HALLAZGOS DE LA EVALUACIÓN

2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación:

No.	Referencia (Tomo de la Evaluación)	Hallazgo
1	Tomo I	<ul style="list-style-type: none"> ● La sintaxis del resumen narrativo de nivel Fin, en apego a la MML, presenta oportunidad de mejora. ● El indicador (Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones) de nivel Fin se consideró relevante, económico y monitoreable pero no claro, ni adecuado, ya que si bien su nombre es de fácil comprensión, la denominación de la Variable 1 (numerador) es confusa, ya que menciona ‘Sumatoria promedio’. ● El indicador (Porcentaje de infraestructura carretera en buenas y regulares condiciones) utilizado para medir el objetivo de nivel Propósito es claro, relevante, económico, parcialmente monitoreable, pero no adecuado, ya que su dimensión fue establecida como de gestión y eficiencia. ● El indicador (Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje) del Componente 2 se consideró parcialmente monitoreable, ya que, si bien cuenta con medios de verificación, los documentos donde pueden ser consultados de forma directa los datos necesarios para reproducir sus variables, no fueron bien especificados en su MIR. ● El indicador (Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales) del Componente 3 cuenta con medios de verificación, sin embargo los documentos donde pueden ser consultados de forma directa los datos necesarios para reproducir su método de cálculo. ● El indicador (Porcentaje en el mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje) del Componente 4 es parcialmente monitoreable, ya que sus medios de verificación no fueron claramente especificados. ● El nombre del indicador es de fácil comprensión y acorde a la unidad de medida establecida; sin embargo, su método de cálculo indica una razón, mientras que su denominación una variación porcentual. ● Los avances en el cumplimiento de las metas del indicador (Porcentaje de calificación obtenida en la evaluación del estado físico de las autopistas estatales) de la Actividad 7.2 reportados

		<p>en el periodo 2016-2018, fueron en general positivos; no obstante, en 2018 este alcanzó un máximo de 119.8%, sobrepasando por más de 19% el valor establecido, situación que puede interpretarse como una deficiente planeación de la meta en dicho año.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De acuerdo con los datos cuantitativos identificados de forma general y particular (por región y municipio), se observó una cobertura poblacional del 100% respecto de lo planeado, un resultado positivo y de gran importancia tomando en cuenta que el Estado de México es una de las entidades mejor conectadas del país y por ello, de alta transitabilidad. • Se identificó que el Diagnóstico del Pp 03050103 se revisa y actualiza anualmente, una buena práctica en materia de planeación que permite a los responsables de sus procesos de gestión, contar con información actual y apegada a la realidad. • Las recomendaciones derivadas de evaluaciones internas y externas del Pp '03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre' presentaron un 'Avance significativo = 85% a 100%' en su implementación, lo que representa una fortaleza en materia de seguimiento y uso efectivo de los resultados de evaluación.
--	--	--

2.2 Señalar cuáles son las principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), de acuerdo con los temas o tomos de la evaluación.

<p>2.2.1 Fortalezas:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El Pp se encuentra correctamente alineado al Plan Estatal de Desarrollo (PED) del Estado de México 2017-2023 y dicha vinculación, llega hasta el nivel línea de acción, garantizando la contribución del Pp al cumplimiento de objetivos de orden superior. • En la MIR del programa, el objetivo de nivel Propósito en congruencia con la lógica causal fue planteado como "Infraestructura vial estatal que funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad de la población". • Específicamente a través del programa evaluado, se generan siete Componentes, cuyos objetivos en conjunto aportan al cumplimiento del Propósito de dicho Pp. • En el periodo 2016-2019 se observaron cambios en la cantidad de objetivos a nivel Componentes y Actividades, así como en el planteamiento de sus resúmenes narrativos; sin embargo, dichos cambios en 	<p>Tomo I</p>
------------------------------	---	---------------

general, han obedecido al fortalecimiento de la lógica causal y la alineación estratégica del Pp.

- Se constató que los objetivos de Fin y de Propósito mantuvieron similitud y la misma naturaleza en el periodo 2016-2019, lo cual confirma la fortaleza de su lógica causal.
- De forma específica el 100% de los indicadores estratégicos y de gestión cumplieron con las **características de ‘relevancia’ y ‘economía’; el 90% ‘claros’ y ‘adecuados’.**
- La mayoría de las metas de los indicadores vigentes en 2018, se cumplieron en un rango de cumplimiento **‘Positivo’, es decir mayor a 90% y hasta 115%**, denotando una buena planeación de sus metas,
- A nivel de Fin, el avance logrado en el periodo 2016-2018 se ubicó en un rango positivo, ya que en 2016 se alcanzó el 100% de la meta planeada; en 2017 el 100.84%; y en 2018 el 100.24%, denotando un desempeño adecuado de dicho objetivo superior.
- El indicador de nivel Propósito en 2018 logró un avance del 98.76%, denotando un desempeño adecuado en dicho año, debido entre otros factores, al ajuste de las estrategias estatales, así como de la inversión realizada en materia de rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial.
- Sobre el comportamiento de los indicadores de Componente, se observó que en su mayoría se alcanzó el 100% de la meta planeada.
- El Pp **‘03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre’** correspondiente al ejercicio fiscal 2017, fue sometido a una evaluación interna de **‘Diseño programático’** por parte de la JCEM.
- El hecho de que el Pp cuente con antecedentes de evaluación del desempeño, se considera una fortaleza y buena práctica gubernamental, ya que dichos ejercicios, en primera instancia, fortalecen los principales procesos de gestión de los programas públicos, permitiendo a su vez que su ejercicio se oriente a resultados; y en segundo lugar, contribuyen a la rendición de cuentas y transparencia de los recursos públicos.

	<ul style="list-style-type: none"> • Por otra parte, de acuerdo con los datos cuantitativos identificados de forma general y particular (por región y municipio), se observó una cobertura poblacional del 100% respecto de lo planeado, un resultado positivo y de gran importancia tomando en cuenta que el Estado de México es una de las entidades mejor conectadas del país y por ello, de alta transitabilidad. 	
<p>2.2.2 Oportunidades:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ubicación geográfica e importancia económica del Estado de México. • Apertura a la inversión privada para el desarrollo de infraestructura y distintos tipos de involucramiento incluyendo concesiones, proyectos PPS y la participación de APP (Asociaciones Público Privadas). • Existencia de tramos de autopistas que permiten la conectividad entre centros logísticos relevantes para el tráfico comercial estatal y nacional. • Conectividad carretera para centros urbanos que fortalecen el intercambio comercial 	<p>Tomo I</p>
<p>2.2.3 Debilidades:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se observó que algunos indicadores presentaron fuentes de información poco específicas, situación que constituye una oportunidad de mejora en materia de monitoreabilidad. • Mientras que algunos indicadores del Componente presentaron bajo avance de meta planeada en dicho ejercicio fiscal; otros alcanzaron un máximo que rebasa el 100%. • En 2018 el monto presupuestal modificado disminuyó en 4.41% respecto al total aprobado. 	<p>Tomo I</p>
<p>2.2.4 Amenazas:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Disminución del presupuesto asignado por año General 23. • Deterioro acelerado de las condiciones físicas de las carreteras y vialidades primarias derivado de los cambios climáticos (lluvias, humedad, etc.) • Intervención de grupos sociales de choque y oposición a las estrategias y proyectos carreteros. • Altos costos de mantenimiento y rehabilitación, tanto de carreteras como vialidades primarias. 	<p>Tomo I</p>

- Ausencia de coordinación y trabajo colaborativo entre distintos niveles de gobierno.
- Centralización de las estrategias y proyectos de inversión por parte del Gobierno Federal.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN

3.1 Describir brevemente las conclusiones de la evaluación:

- En cuanto a la sección 1, se concluyó que el Pp se encuentra correctamente alineado al **'Pilar Económico: Estado de México competitivo, productivo e innovador'** del Plan Estatal de Desarrollo (PED) del Estado de México 2017-2023, específicamente al **objetivo '2.5 Desarrollar infraestructura con una visión de conectividad integral'**, y sus estrategias 2.5.2 y 2.5.3, motivo por el cual es posible afirmar que, en apego a los principios del Presupuesto Basado en Resultado (PbR), el Pp evaluado contribuye al logro de objetivos de orden superior.
- Asimismo, referente a su estructura analítica, se observó que en 2018 el Pp 03050103 contó con una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) completa, conformada por un objetivo de Fin, uno de Propósito, siete Componentes y nueve Actividades, cuyo desempeño fue medido a través de 18 indicadores estratégicos y de gestión.
- Respecto de la sección 2, se determinó que, para la consecución del Propósito del programa evaluado, en 2018 se llevaron a cabo veinte proyectos (4 adjetivos y 16 sustantivos), todos relacionados con los servicios que entrega el Pp a través de sus Componentes, **los cuales de acuerdo con el 'Programa Anual' de las Unidades Ejecutoras**, comprendieron un total de 84 actividades específicas en la materia.
- Sobre la composición de la MIR del programa evaluado, en el periodo 2016-2019 se observaron cambios en los objetivos a nivel Componentes y Actividades, así como en el planteamiento de sus resúmenes narrativos. Dichos cambios en general, han obedecido al fortalecimiento de su lógica causal y su alineación estratégica, tomando en cuenta que en el año 2017 en el Estado de México se realizó un proceso de transición administrativa, lo que conllevó a la implementación de nuevo modelo de gobierno con objetivos y estrategias propias; no obstante, es importante mencionar que el programa 03050103 no perdió vigencia.
- Referente a los indicadores estratégicos y de gestión establecidos para medir el desempeño del programa, en general se observó continuidad en dichos instrumentos de medición, a pesar de que el orden de los objetivos a los que pertenecen se haya modificado en algunos de los ejercicios considerados.
- Es importante mencionar que, en apego a los TdR aplicados, para el análisis de los indicadores y la evolución de su desempeño, se seleccionaron solo 10 estratégicos y de gestión, los cuales se consideró que explican de mejor forma el nivel de objetivos del programa y por ende, su desempeño.

- Considerando lo anterior, se concluyó que la mayoría de las metas establecidas se ubicó en un rango de cumplimiento ‘Positivo’, es decir mayor a 90% y hasta 115%, denotando una buena planeación, así como un desempeño adecuado, consiste con el nivel de las capacidades técnicas, presupuestales y de personal de las Instancias Ejecutoras.
- Por otra parte, se observó que el indicador (Índice de variación por la construcción de carreteras estatales alimentadoras) del Componente 1 alcanzó el 61.70 de la meta planeada en dicho ejercicio fiscal; mientras que el indicador (Variación del índice de accidentabilidad en las autopistas estatales) del Componente 7 rebasó su meta en 22.64%, mientras que la Actividad (Porcentaje de calificación por la evaluación de los servicios de plataforma y sobre el camino de las autopistas estatales) 7.1 sobrepasó el valor programado en más de 19%, mostrando un diseño susceptible de mejorar en años posteriores y en cuya interpretación de resultados es importante considerar la naturaleza e importancia técnica de dichos instrumentos de medición.
- En conclusión, el promedio de cumplimiento de las metas consideradas en el rango positivo, fue de 101.2%, lo cual representa un buen desempeño del Pp evaluado, durante el ejercicio fiscal 2018, con base en los 10 indicadores seleccionados para tal fin.
- Acerca de los efectos atribuibles al programa, se observó que el Pp evaluado no es de tipo social, por lo que la medición y disponibilidad de los datos de su población beneficiaria, antes y después de su implementación, es compleja; aunado a lo anterior, si bien el programa se encuentra en una fase de consolidación –después de haberse mantenido en la apertura programática del Estado de México por más de cinco años–, en 2018 este solo había sido sujeto a una evaluación interna de ‘diseño programático’.
- Bajo este contexto, se concluyó que realizar una evaluación de impacto al Pp 03050103 aún no es factible; sin embargo, es relevante apuntar que, como parte de una estrategia de desarrollo en materia de infraestructura carretera y de comunicaciones que contribuye a incrementar la competitividad, productividad e innovación de la entidad, no se descarta la posibilidad de que, en el mediano o largo plazo, sus resultados sean considerados en un estudio de mayor alcance, toda vez que sus objetivos se cumplen con un nivel de desempeño adecuado.
- Relacionado con el subapartado otros efectos del Pp, se observó que el Pp ‘03050103. Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre’ correspondiente al ejercicio fiscal 2017, fue sometido a una evaluación interna de ‘Diseño programático’ por parte de la JCEM, cuyos ASM fueron formalizado a través del ‘Convenio para la mejora del desempeño y resultados gubernamentales’ que celebraron la Secretaría de Finanzas, la Secretaría de la Contraloría y el sujeto evaluado, en este caso la Junta de Caminos del Estado de México.
- Referente a la evaluación en materia de desempeño realizada al Pp 03050103 por el OSFEM para el ejercicio fiscal 2018, se determinaron un total de 13 hallazgos con sus respectivas recomendaciones, los cuales cabe mencionar, fueron dirigidos de

forma particular a cada Instancia Ejecutora del programa 03050103, en este caso a la SECOM, la JCEM y la SAASCAEM.

- Sobre este tema, se concluyó que el hecho de que el Pp cuente con antecedentes de evaluación del desempeño, se considera una fortaleza y buena práctica gubernamental, ya que dichos ejercicios, en primera instancia, fortalecen los principales procesos de gestión de los programas públicos, permitiendo a su vez que su ejercicio se oriente a resultados; y en segundo lugar, contribuyen a la rendición de cuentas y transparencia de los recursos públicos.
- Relativo a la sección 3, se concluyó que debido a las características de las acciones que se entregan a través del Pp evaluado, la población beneficiada mediante **acciones de ‘conservación y mantenimiento de las carreteras y vialidades’**, es el total de habitantes de la entidad, cantidad que en 2018 fue calculada en 17,056,666 **personas**. Asimismo, los beneficiarios con la ejecución de obras de ‘construcción, rehabilitación y modernización de carreteras y vialidades de jurisdicción estatal’, en 2018 sumaron un total de 10,055,746 personas, las cuales habitan en zonas aledañas a la infraestructura carretera y vial construida; cabe mencionar que en el caso de las acciones que lleva a cabo el SAASCAEM, no es posible sumar la población beneficiada, ya que en esta debe considerarse usuarios de la entidad y otros.
- En este sentido, se determinó que si bien los datos antes mencionados permiten un acercamiento al enfoque de resultados del programa en comento, de forma concreta, el análisis de cobertura debe realizarse con base en la población definida **para cada ‘Proyecto Programático’ y particularmente con la establecida para cada obra y/o acción financiada con recursos del programa**, considerando además que el porcentaje de la infraestructura carretera y de vialidades de jurisdicción estatal que es responsabilidad de las Instancias Ejecutoras representa el 28% del total de la red carretera y el 50% de vialidad de peaje; mientras que dentro de los beneficiarios deben incluirse aquellos habitantes aledaños a las vías de comunicación; los usuarios itinerantes; así como usuarios permanentes por conexión vial.
- Respecto al tema de cobertura, es relevante mencionar que los datos que fueron analizados, son congruentes con el nivel de cumplimiento de las metas de los indicadores estratégicos y de gestión asociados a cada rubro, situación que constata el adecuado desempeño del programa evaluado y el cumplimiento del objetivo de nivel Propósito para el que fue creado.
- Finalmente, en cuanto a las obras y/o acciones concluidas en los periodos ‘septiembre 2017-agosto 2018’ y ‘2018-2019’, **se concluyó que todas alcanzaron el 100% de avance financiero**. Asimismo, en el último periodo en comento se registraron obras que por su magnitud se encuentran en proceso, aunque con avances físicos y financieros significativos, así como congruentes entre sí.

- 3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo a su relevancia:

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

- Se recomienda a ajustar el método de cálculo del indicador del Componente 7 (Variación del índice de accidentabilidad en las autopistas estatales) como se propone a continuación: ‘Índice de accidentabilidad en las autopistas estatales’.
- Se recomienda que, en ejercicios posteriores, la Instancia Ejecutora considere los factores externos que en 2018 afectaron el nivel de cumplimiento de la meta del indicador de la Actividad 7.2, (Porcentaje de calificación obtenida en la evaluación del estado físico de las autopistas estatales.) a fin de que su valor acredite el grado de consecución del objetivo correspondiente y sea factible de alcanzar.
- Se sugiere que, en ejercicios posteriores, las Instancias Ejecutoras documenten mediante un formato institucional la relación entre la cobertura y el presupuesto del programa evaluado, a fin de denotar los resultados y logros obtenidos anualmente; conocer las externalidades y/o factores (fuera del control de la SECOM, la JCEM y el SAASCAEM) que podrían comprometer el cumplimiento de las metas establecidas; así como estar en posibilidades de realizar estudios, análisis y valoraciones detalladas e incluso de impacto del programa, cuyos resultados sirvan para la toma de decisiones.

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

5. IDENTIFICACIÓN DEL PROGRAMA																																												
5.1 Nombre del programa evaluado:	'Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre'.																																											
5.2 Proyectos:	Todos																																											
5.3 Unidad Responsable del programa:	Secretaría de Comunicaciones																																											
5.4 Nombre de la(s) unidad(es) administrativa(s) y de (los) titular(es) a cargo del (los) programa(s): Secretaría de Comunicaciones Lic. Luis Gilberto Limón Chávez, Secretario; Junta de Caminos del Estado de México, Lic. Jorge Joaquín González Bezares, Director; y Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México, Lic. Alberto Tomás Angulo Lara, Director.																																												
5.4.1 Nombre de la(s) Unidad(es) Administrativa(s) responsable(s) de la ejecución del programa presupuestario																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>No.</th> <th colspan="4">Unidad Administrativa</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td colspan="4">Secretaría de Comunicaciones: Dirección General de Vialidad</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td colspan="4">Junta de Caminos del Estado de México</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td colspan="4">Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México</td> </tr> </tbody> </table>					No.	Unidad Administrativa				1	Secretaría de Comunicaciones: Dirección General de Vialidad				2	Junta de Caminos del Estado de México				3	Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México																							
No.	Unidad Administrativa																																											
1	Secretaría de Comunicaciones: Dirección General de Vialidad																																											
2	Junta de Caminos del Estado de México																																											
3	Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México																																											
5.4.2 Nombre(s) del (los) titular(es) de la(s) Unidad(es) Administrativa(s) responsable(s) de la ejecución del programa. (Nombre completo, correo electrónico y teléfono con clave lada y extensión).																																												
<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Unidad administrativa:</td> <td>1</td> <td colspan="3">UR</td> </tr> <tr> <td>Nombre:</td> <td colspan="4">Lic. Luis Gilberto Limón Chávez, Secretario</td> </tr> <tr> <td>Correo electrónico:</td> <td colspan="4">secom@edomex.gob.mx</td> </tr> <tr> <td>Teléfono:</td> <td>Lada:</td> <td>72</td> <td>Numero:</td> <td>2264700</td> </tr> <tr> <td>Unidad administrativa:</td> <td>2</td> <td colspan="3">UE</td> </tr> <tr> <td>Nombre:</td> <td colspan="4">Lic. Jorge Joaquín González Bezares, Director General</td> </tr> <tr> <td>Correo electrónico:</td> <td colspan="4">jorgej.gonzalez@edomex.gob.mx</td> </tr> <tr> <td>Teléfono:</td> <td>Lada:</td> <td>72</td> <td>Numero:</td> <td>3842000</td> </tr> </tbody> </table>					Unidad administrativa:	1	UR			Nombre:	Lic. Luis Gilberto Limón Chávez, Secretario				Correo electrónico:	secom@edomex.gob.mx				Teléfono:	Lada:	72	Numero:	2264700	Unidad administrativa:	2	UE			Nombre:	Lic. Jorge Joaquín González Bezares, Director General				Correo electrónico:	jorgej.gonzalez@edomex.gob.mx				Teléfono:	Lada:	72	Numero:	3842000
Unidad administrativa:	1	UR																																										
Nombre:	Lic. Luis Gilberto Limón Chávez, Secretario																																											
Correo electrónico:	secom@edomex.gob.mx																																											
Teléfono:	Lada:	72	Numero:	2264700																																								
Unidad administrativa:	2	UE																																										
Nombre:	Lic. Jorge Joaquín González Bezares, Director General																																											
Correo electrónico:	jorgej.gonzalez@edomex.gob.mx																																											
Teléfono:	Lada:	72	Numero:	3842000																																								

Unidad administrativa:	3	UE		
Nombre:	Lic. Alberto Tomás Angulo Lara, Director			
Correo electrónico:	alberto.angulo@gobedomex.onmicrosoft.com			
Teléfono:	Lada:	55	Numero:	5519389352

6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN

6.1 Tipo de contratación:	"Adjudicación Directa" Servicios Profesionales para la Evaluación del Programa de la Modernización de la Infraestructura para el Transporte Terrestre			
6.2 Unidad Administrativa responsable de contratar la evaluación:	Coordinación de Control Técnico y Coordinación Administrativa de la Secretaría de Comunicaciones			
6.3 Costo total de la evaluación:	\$ 345,000.00			
6.4 Fuente de Financiamiento:	Recurso estatal (Gasto Corriente)			

7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN

7.1 Difusión en internet de la evaluación:	http://comunicaciones.edomex.gob.mx/node/562			
7.2 Difusión en internet del formato:	http://comunicaciones.edomex.gob.mx/node/562			