



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

# **EVALUACIÓN DE DISEÑO PROGRAMÁTICO (PROGRAMAS NO SOCIALES)**

**JUNTA DE CAMINOS DEL ESTADO DE MEXICO**

**Diciembre de 2017**



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

## Introducción

### Programa Anual de Evaluación (PAE) 2017

#### Evaluación de Diseño Programático en materia distinta al Desarrollo Social

##### I. PRESENTACIÓN Y ANTECEDENTES.

###### Programa Presupuestario:

###### **03050103: Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre**

Proyectos: 030501030202 Conservación de carreteras alimentadoras

030501030203 Modernización de carreteras alimentadoras

###### Descripción ejecutiva del programa presupuestario a evaluar.

Su propósito se orienta hacia la ampliación, mejora y conservación de las condiciones de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje de la entidad, a fin de ofrecer una infraestructura que responda a las necesidades de movilidad que la población tiene y se contribuyan al mejoramiento de la conectividad, movilidad y la cobertura de los servicios de comunicaciones y de transporte para propiciar un mayor crecimiento socioeconómico, fortaleciendo el desarrollo regional, metropolitano y suburbano.

###### Situación que describe el enfoque de la evaluación de diseño:

El programa presupuestario a través de los distintos ejercicios presupuestales y mejoras en la metodología de integración y seguimiento del ejercicio del programa anual, ha presentado cambios en la formulación de los diagnósticos (Marco Lógico y Matriz de Indicadores), lo que refleja una mayor congruencia entre el ejercicio de los recursos y el cumplimiento de objetivos.



## II. OBJETIVOS

### Objetivo General

Analizar y valorar el diseño del Programa presupuestario (Pp) de la “Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre”, cuyo objetivo general es mejorar la movilidad y conectividad de la población que transite por el Estado de México mediante la creación, mejoramiento y conservación de la infraestructura y el equipamiento en materia de comunicaciones terrestres.

### Objetivos Específicos

Mantener en buenas condiciones de transitabilidad vehicular las carreteras y vialidades, mediante la conservación rutinaria y periódica para ofrecer al usuario una Infraestructura vial, en condiciones adecuadas que mejore los tiempos de recorrido y disminuya los costos de operación.

Ampliar la capacidad vial y mejorar las características de la red carretera, para que se cuente con mejores características geométricas y de capacidad, mediante la ejecución de trabajos de ampliación, mejoramiento y pavimentación y se incremente el nivel de servicio y seguridad de las mismas.

- Analizar y valorar la justificación de la creación y diseño del Pp.
- Analizar y valorar la contribución del Pp al cumplimiento de las Metas Estatales del Plan Estatal de Desarrollo 2017-2023 y de los programas derivados de este.

## III. APARTADOS DE EVALUACIÓN

La presente evaluación de diseño se divide en cinco apartados y 20 preguntas de acuerdo con el siguiente cuadro:

APARTADO	PREGUNTAS	TOTAL
Justificación de la creación o modificación sustancial, así como del diseño del Pp	1 a 3	3
Contribución del Pp a las Metas Estatales y planeación orientada a resultados	4 a 5	2
Poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo	6 a 8	3
Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	9 a 19	11
Complementariedades y coincidencias con otros Pp	20	1
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>20</b>



Como lo establecen los términos de referencia para la evaluación se realizó un análisis de gabinete con base en información integrada en las diferentes fases del proceso de planeación (formulación, programación, seguimiento y evaluación).

En este sentido, se desglosan las respuestas en cada uno de los cinco apartados de la evaluación señalando los anexos o evidencia documental.

Los anexos que se incluirán en el informe de evaluación son los siguientes:

- **Anexo 1** “Descripción General del Programa”. Formato libre.
- **Anexo 2** “Indicadores”. Revisar formato en el apartado XI de estos Términos de Referencia (TdR).
- **Anexo 3** “Metas del programa”. Revisar formato en el apartado XI de estos TdR.
- **Anexo 4** “Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados”.
- **Anexo 5** “Complementariedad y coincidencias entre programas presupuestarios”. Revisar formato en el apartado XI de estos TdR.
- **Anexo 6** “Principales fortalezas, retos, y recomendaciones”. Revisar formato en el apartado XI de estos TdR.
- **Anexo 7** “Fuentes de Información”. Formato libre.

#### **IV. EVALUACIÓN (CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA)**

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

1. Identificación del Pp (nombre, siglas, dependencia y/o entidad coordinadora, año de inicio de operación, entre otros).
2. Problema o necesidad que el Pp pretende atender, atenuar o resolver.
3. La contribución del Pp a las Metas Estatales, a través de los objetivos sectoriales.
4. Descripción de los objetivos del Pp, así como de los bienes y/o servicios que ofrece (componentes).
5. Identificación y cuantificación de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo.
6. Presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal en curso.
7. Metas de Fin, Propósito y Componentes.
8. Valoración de la pertinencia del diseño del Pp respecto a la atención del problema o necesidad.



#### IV.1 Análisis de la justificación de la creación y del diseño del programa

Con base en la identificación que la dependencia, entidad y/o la unidad responsable del Pp hayan realizado del problema o necesidad que se espera resolver con la ejecución del Pp, se realizará un análisis que permitirá contestar las siguientes preguntas:

#### EVALUACIÓN DE DISEÑO PROGRAMÁTICO: (PROGRAMAS NO SOCIALES)

1. ¿El problema o necesidad prioritaria que busca resolver el Pp está identificado en un documento que cuente con la siguiente información:

- a) El problema o necesidad se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.
- b) Se define a la población o área de enfoque que tiene el problema o necesidad

SI:

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> El Pp tiene identificado el problema o necesidad que busca resolver, y</li><li><input type="checkbox"/> El problema o necesidad cumple con todas las características establecidas en la pregunta.</li><li><input type="checkbox"/> El Pp actualiza periódicamente la información para conocer la evolución del problema o necesidad.</li></ul>

En este sentido, el problema que se identifica es: la infraestructura carretera existente resulta insuficiente y con deterioro de la superficie de rodamiento para satisfacer la movilidad regional y local, por lo que se propone la ejecución de acciones que mejoren las carreteras para una mayor movilidad.  
1/.

El problema o necesidad cumple con todas las características establecidas en la pregunta: Dichas acciones se realizan cada año al proponerse las obras que se requiere dar mantenimiento o bien se requiere modernizar debido a la falta de capacidad de movilidad en carreteras y vialidades de la entidad. Dentro de la propuesta se describen las obras de conservación, obras emergentes y obras de modernización. Al igual que la propuesta de obras, la formulación de los diagnósticos (Marco Lógico y Matriz de Indicadores), se revisan y modifican cada año, lo que refleja una mayor congruencia entre el ejercicio de los recursos.

Por las características del programa, este atiende de forma general tanto a hombres como a mujeres sin distinción, enfocados en el derecho de libre movilidad.



## **a/: Diagnóstico.**

### Infraestructura existente interacción pública

El Estado de México es una entidad estratégica en el escenario nacional, debido a su ubicación geográfica, que le posibilita interrelacionarse directamente con las regiones Centro, Norte, Sur, Golfo y Pacífico del país, lo que favorece el desarrollo de las actividades productivas derivadas de su vocación industrial, comercial, turística, cultural y de servicios. Sin embargo, este desarrollo conlleva diversos requerimientos en el mejoramiento de su infraestructura.

El desarrollo de su infraestructura vial y carretera es fundamental para potenciar las capacidades de la entidad. Por ello, la red carretera del Estado de México es fundamental para su desarrollo, ya que a través de ella se moviliza la población, bienes, productos y servicios a las regiones del país, para el beneficio de los habitantes de la entidad. Nuestra red es de las de mayor longitud a nivel nacional.

La Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje, está integrada por una longitud de 4,326.67 kilómetros, de los cuales, 4,032.97 km son caminos pavimentados y 293.70 km son caminos revestidos. Sin embargo, esta infraestructura tiene en su mayoría una antigüedad de más de 30 años, por lo que requiere en su mayoría de trabajos mayores para restituir la capacidad estructural del pavimento; respecto a los volúmenes de tránsito, cargas y dimensiones, de los vehículos que transitan actualmente diariamente.

En relación al estado físico actual de la Red Libre de Peaje, el 20 por ciento de los caminos 848.37 km, se encuentran en buenas condiciones, el 50 por ciento lo que representa 2,166.47 km, son caminos en condiciones regulares y el 30 por ciento 1,311.83 km, son caminos en malas condiciones. Cabe señalar que para migrar la red carretera a buenas condiciones se requiere de inversiones importantes, por lo que es necesario buscar esquemas financieros de vanguardia para su atención.

El Gobierno Estatal a través de la ahora Secretaria de Comunicaciones ha realizado un importante esfuerzo para atender la infraestructura carretera y mejorar las condiciones de transitabilidad. Cabe señalar que, en los últimos 5 años, se ha logrado rehabilitar 2,135.78 km, se han reconstruido 313.12 km, se han modernizado 395.48 km y se han construido 74 km de nuevos caminos, así mismo, se ha dado mantenimiento a los 4,326.67 km de la red carretera, lo anterior, ha posibilitado mantener las condiciones de transitabilidad, incrementar la seguridad de los usuarios, así como reducir los tiempos de traslado y los costos de operación vehicular.

Aun cuando se ha dado atención a la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje, derivado de la magnitud de la red a nuestro cargo, aún se presentan conflictos viales derivados de los congestionamientos por desorden del servicio público de transporte, falta de capacidad vial, necesidad de solución a entronques altamente demandados, lo cual se refleja en la disminución de los niveles de servicio de los caminos, bulevares, accesos carreteros y vialidades primarias, incrementa del índice de congestionamientos vehiculares, cruces peligrosos y con excesivos tiempos de traslado que se manifiestan en pérdidas de horas-hombre, incrementos de los accidentes de tránsito y de las emisiones contaminantes.



Debido a estos factores y a la falta del mantenimiento continuo de la Infraestructura Vial Libre de Peaje, así como la antigüedad de nuestra red carretera, esto origina daños en su superficie de rodamiento, lo que representa más de 1,311 km de carreteras en malas condiciones de transitabilidad, lo que incrementa la contaminación por partículas atmosféricas, incrementa los tiempos de recorrido, así como los Costos Generalizados de Viaje (CGV).

Las carreteras con mayor daño en la superficie de rodamiento son los caminos del Sur del Estado de México, ante tal problemática, en la actual administración 2017-2023 ha identificado la necesidad de mejorar las condiciones de carreteras en la región sur y diversas zonas de la Entidad, a fin de brindar mejores condiciones para el desarrollo industrial, comercial, turístico y de servicios, entre los cuales destacan:

### **1 Compromiso de gobierno**

- Mejorar la Infraestructura carretera de la región Sur del Estado de México

### **25 Acciones en Municipios**

1. Desviación de La Labor de Zaragoza-Llano Grande de Ixtapan.
2. Carretera Cuanalán- Zacango.
3. Carretera Zacango- San Mateo Chipiltepec.
4. Modernizar y ampliar la carretera San Felipe del Progreso- Carmona.
5. Ampliar y modernizar el camino paraje "La Tuza" en Temoaya.
6. Circuito la presa, hacia Rancho de los Padres, Villa Victoria.
7. Circuito la presa, hacia San Diego del Cerrito (Villa Victoria).
8. Camino de Sultepequito-Rincón de Cristo.
9. Camino Jalpan- San Lucas del Maíz.
10. Desarrollar un programa integral de bacheo y repavimentación para las calles y vías de acceso de Cuautitlán Izcalli
11. Construir un puente peatonal en Atizapán de Zaragoza
12. Construir el puente peatonal en la localidad de San Francisco Chimalpa, sobre la carretera libre Naucalpan – Toluca
13. Rehabilitación de la Av. Río Manzano en Chicoloapan
14. Rehabilitación de la Av. Paseo de Las Haciendas en Chicoloapan
15. Rehabilitación de la Av. Revolución en Chicoloapan
16. Rehabilitación de la Av. Monterrey en Chicoloapan
17. Pavimentar tres avenidas en la Col. Lázaro Cárdenas en Texcoco
18. Pavimentar la Avenida Nacional en Texcoco
19. Concluir la pavimentación con guarniciones, banquetas y ampliación de puente de la calle Matamoros norte en Tenancingo
20. Repavimentación en una primera etapa la Av. 20 de noviembre en Cuautitlán Izcalli.
21. Repavimentar con concreto hidráulico la Av. Leona Vicario en Metepec
22. Re encarpetar la Avenida 2 en Cuautitlán
23. Re encarpetar en una primera etapa la Av. Torre Izcalli en Cuautitlán Izcalli
24. Re encarpetar asfáltico de la Av. Río Bravo en La Paz
25. Re encarpetar la Av. Pájaros - La Curva en Nicolás Romero



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

### Conservación de carreteras alimentadoras

La ubicación geográfica del Estado de México en el escenario nacional, lo privilegia con una comunicación terrestre ágil y segura con los centros de producción y consumo del norte, centro, Pacífico y Golfo del país. La red vial primaria libre de peaje, forma parte del patrimonio carretero del Estado de México, ya que por ella se mueven las personas, bienes, insumos y productos, para el desarrollo y bienestar de la población mexiquense.

Así mismo, es importante que nuestra red primaria libre de peaje siempre se encuentre en condiciones adecuadas de transitabilidad, por lo que es necesario que se lleven a cabo trabajos diversos de conservación rutinaria y periódica y que posibiliten el tránsito local, regional y de largo recorrido, evitándose así la pérdida de horas-hombre productivas, los grandes tiempos de traslado y los incrementos en los costos de operación.

La conservación rutinaria considera la ejecución de trabajos de bacheo, limpieza de caminos, señalamiento horizontal y vertical, así como desazolve de obras auxiliares. La conservación periódica tiene como objetivo preservar la vida útil de la superficie de rodamiento del camino, mediante la ejecución de trabajos de riego de sello y renivelaciones en la propia superficie, que eviten la formación de elementos que obstaculicen la adecuada transitabilidad en el camino. Este rubro es de muy alto impacto para el desarrollo y bienestar de la población mexiquense, ya que, al contar con caminos transitables, se posibilita que las actividades productivas tengan pleno impulso.

Para detectar las necesidades de la Conservación la Dirección de Conservación que es área responsable de conservar la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje, realizó inspecciones periódicas, donde se detectaron y corrigieron problemas como: cercado e invasión de derecho de vía, retiro de derrumbes, basura, limpieza de la superficie de rodamiento, falta de señales, obras de drenaje, baches, calavereo, grietas, deformaciones en el pavimento, limpieza de cunetas, daños por accidentes, alumbrado, deslaves en terraplenes, muros de contención, postes y fantasmas, pintura en general y señalamiento horizontal y vertical, a fin de contar con una infraestructura Vial Estatal y una destacada plataforma logística que fomente mayor competitividad, desarrollo económico, generación de empleos y mejor calidad de vida para los mexiquenses.

### Modernización de carreteras alimentadoras

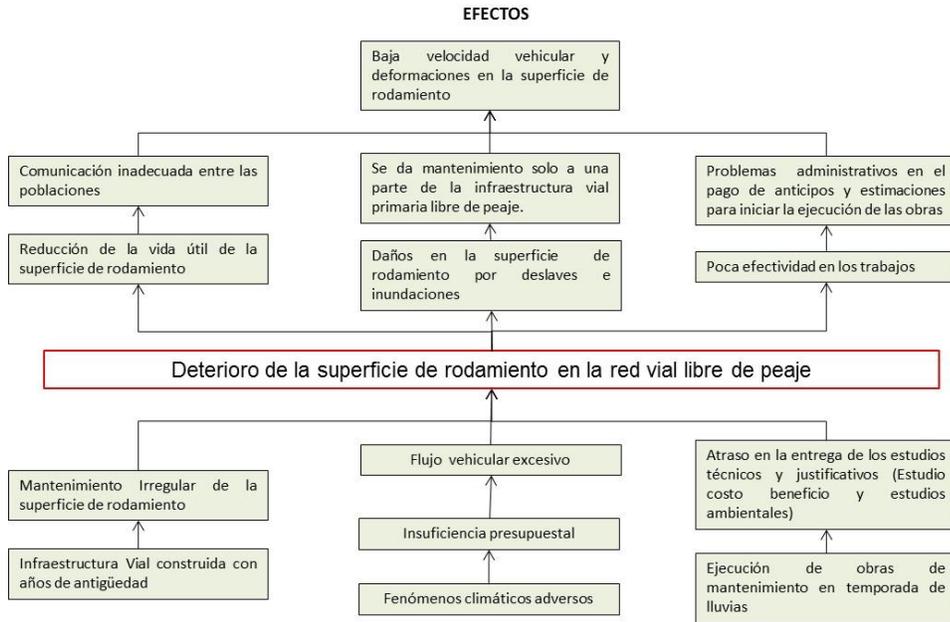
En el rubro de la modernización de la infraestructura carretera se busca que los caminos estatales posibiliten la comunicación ágil, segura y expedita que requieren los usuarios, para de esta manera contribuir a potenciar el desarrollo socioeconómico de la entidad, es por esta razón que se requiere mejorar la infraestructura existente a través de la pavimentación de caminos de terracerías y la ampliación del número de carriles en algunos otros



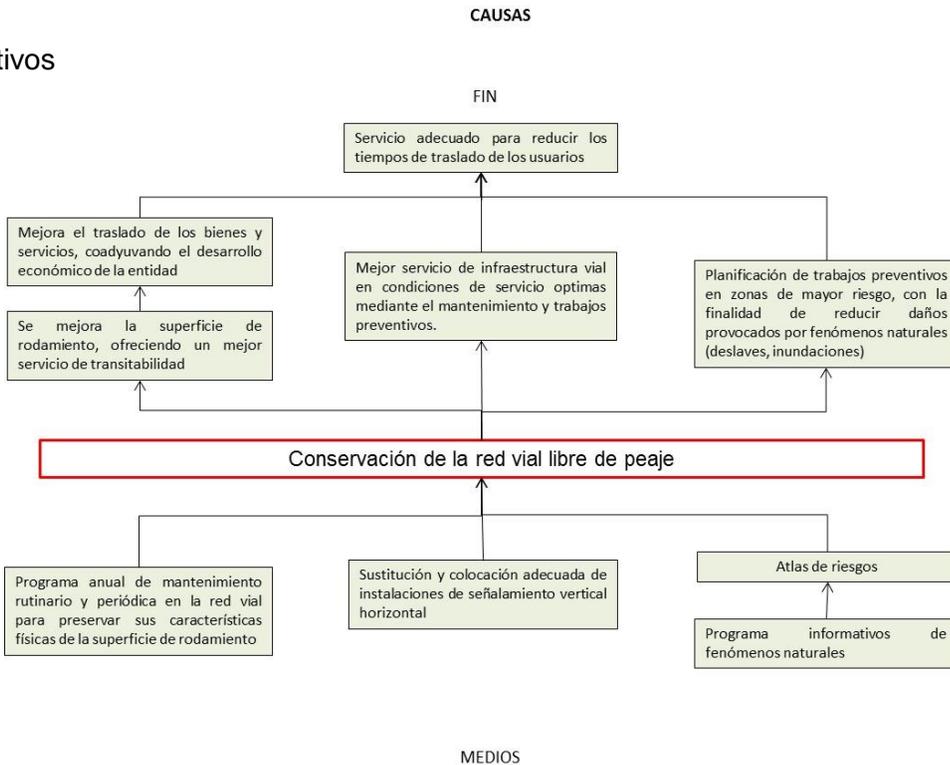
### 1/: Árbol de problema y formatos de indicadores.

Proyectos: 030501030202 Conservación de carreteras alimentadoras

#### Árbol de problemas



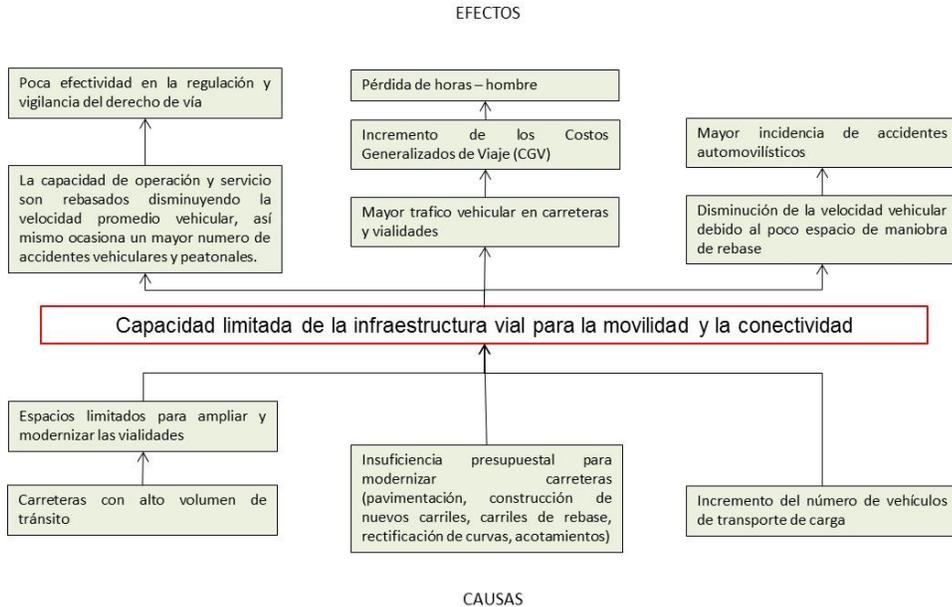
#### Árbol de objetivos



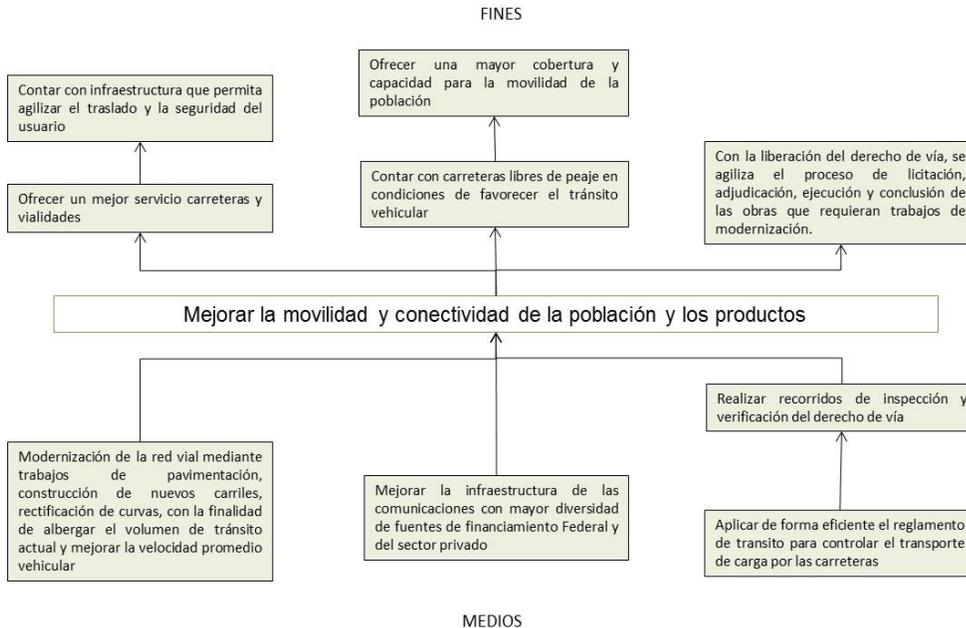


### 030501030203 Modernización de carreteras alimentadoras

#### Árbol de problemas



#### Árbol de objetivos



## 2. ¿El Diagnóstico del problema o necesidad que atiende el Pp describe de manera específica:

- Causas, efectos y características del problema o necesidad.
- Cuantificación y características de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad.
- Ubicación territorial de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad



- d) El plazo para su revisión y su actualización.

Si

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> El Pp cuenta con documentos, información y/o evidencias que le permiten conocer la situación del problema o necesidad que pretende atender.</li><li><input type="checkbox"/> El diagnóstico cumple con todas las características establecidas en la pregunta.</li><li><input type="checkbox"/> El Pp actualiza periódicamente el diagnóstico.</li></ul>

- a) Causas, efectos y características del problema o necesidad.

Entre las causas y efectos que identifica la problemática de programa se encuentra las siguientes 2/:

Causas:

- La red vial primaria libre de peaje tiene en su mayoría una antigüedad de más de 30 años, por lo que requiere de trabajos mayores para restituir la capacidad estructural del pavimento; respecto a los volúmenes de tránsito, cargas y dimensiones, de los vehículos actuales
- Incremento de los volúmenes de tránsitos tanto locales como regionales y de largo recorrido, por el desarrollo natural de los parques vehiculares ligeros, medianos y pesados, lo que incrementa el deterioro de la superficie de rodamiento de las carreteras y vialidades
- Falta de un control del derecho de vía de la entidad para una adecuada preservación y contar con zonas libres de invasiones que posibiliten la realización de obras de ampliación y la construcción de nuevos tramos carreteros.
- Falta de liberación de recursos para dar mantenimiento, reparar y remplazar el equipo, vehículos y maquinaria, que facilite el mantenimiento de la red vial primaria de peaje y atención de contingencias
- No se destinan recursos con la debida oportunidad para la liberación del derecho de vía necesario para las obras de modernización y construcción.

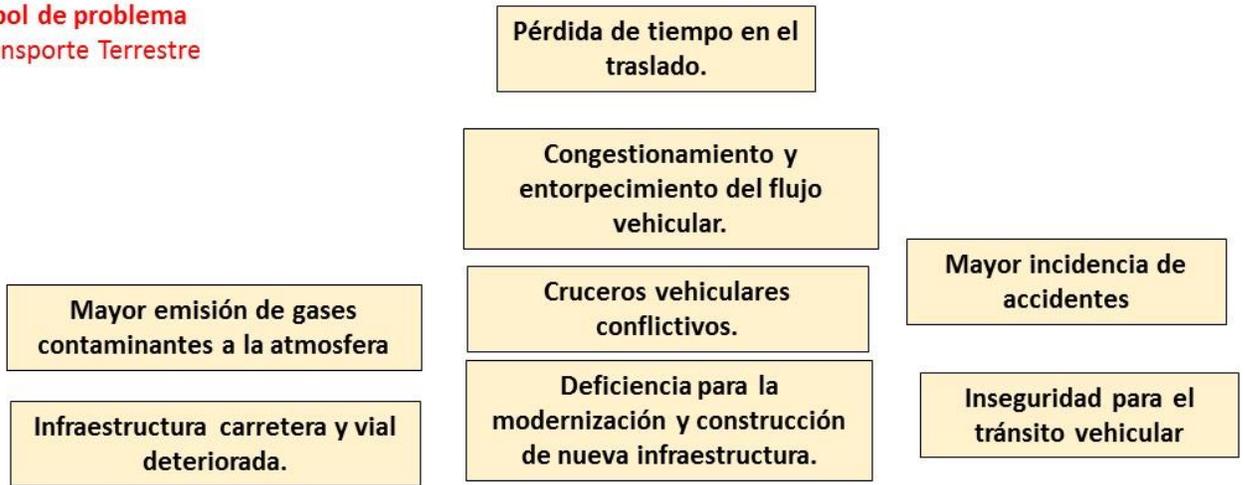
Efectos:

- De no atenderse con oportunidad la red vial primaria libre de peaje, ésta seguirá deteriorándose lo que implicará una inversión mayor. Lo que no se aplica de recursos hoy, crece exponencialmente en el tiempo.
- La falta de liberación oportuna de los recursos autorizados, retrasa el cumplimiento de los subprogramas anuales, reflejándose en irritación de la ciudadanía, deterioro acelerado de los caminos, incremento en los tiempos de traslado y los costos de operación vehicular
- Deterioro acelerado de la infraestructura carretera.
- Disminución de los niveles de servicio de los caminos, así como congestionamientos vehiculares y la saturación de los diversos tramos carreteros.
- Incremento de los tiempos de recorrido y de los costos de operación vehicular, tanto del transporte público como del privado.
- Disminución del desarrollo de las actividades productivas y socioeconómicas de las diversas regiones de la entidad

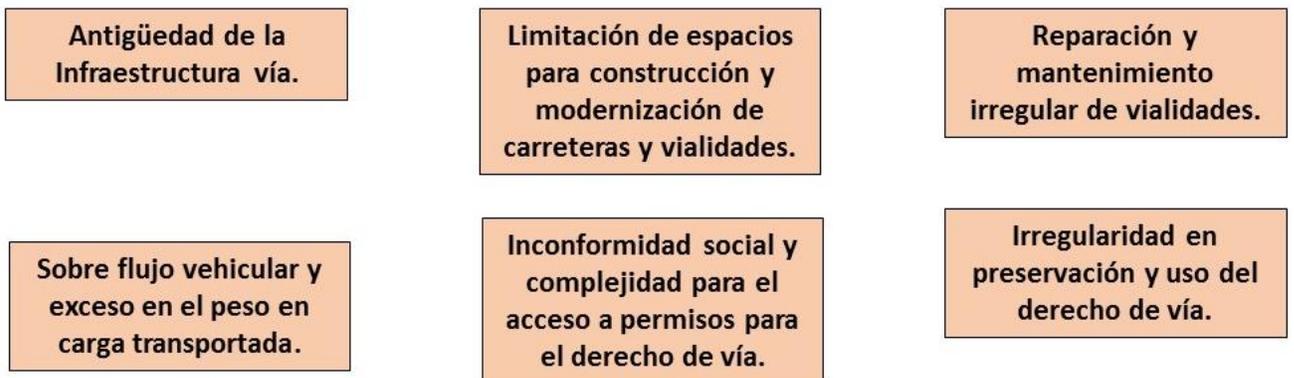


- Suspensión recurrente de las obras de conservación y mantenimiento de la red carretera libre de peaje.
- Encarecimiento innecesario y atrasos significativos en la realización de las obras de infraestructura carretera, por la frecuente invasión de los derechos de vía y la falta de preservación de estos derechos de vía.

**Árbol de problema**  
Transporte Terrestre



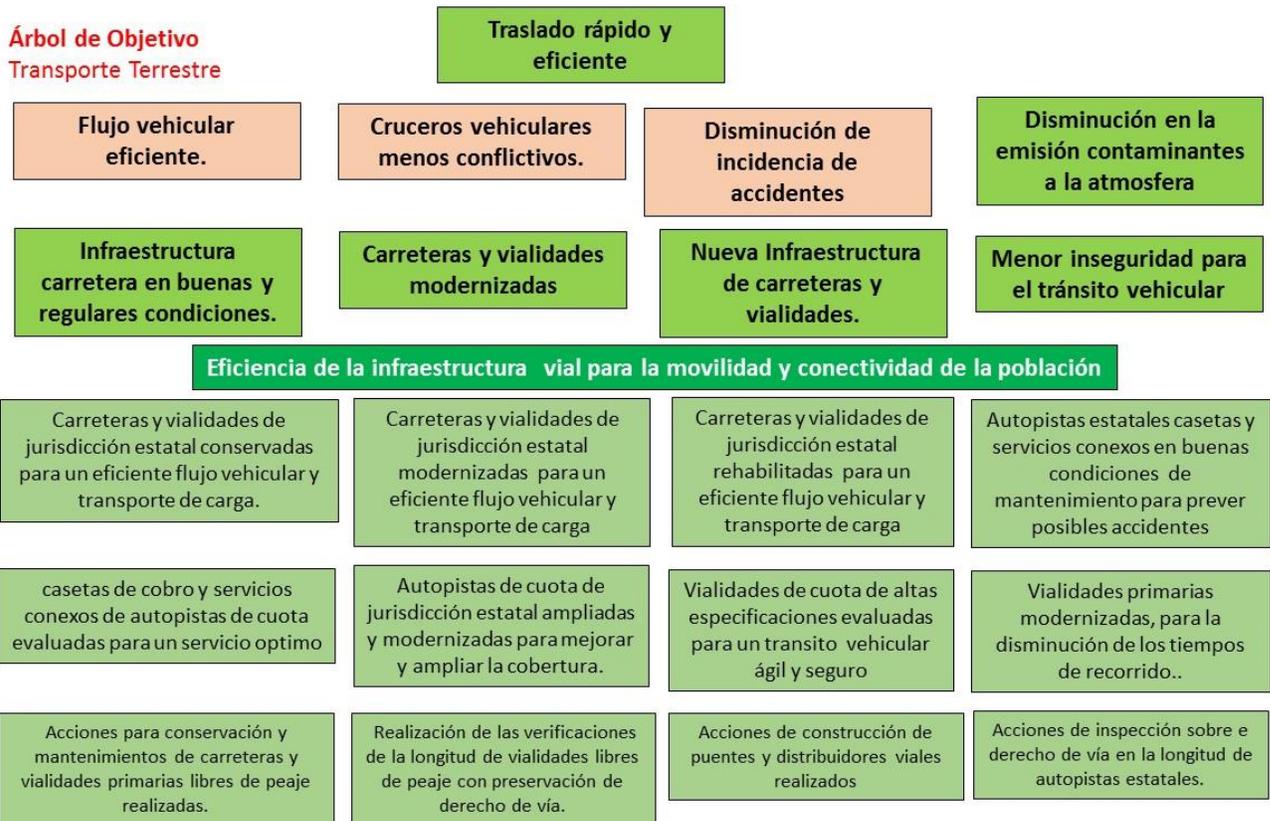
**Condiciones deficientes para la movilidad y conectividad de la población de la entidad.**





GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

**Árbol de Objetivo**  
Transporte Terrestre



b) Cuantificación y características de la población o área de enfoque que presenta el problema  
Para el caso de la población objetivo en el indicador de modernización y conservación de caminos se estima en 10,198,179 beneficiados. Lo anterior derivado a que la infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje se encuentra en el territorio de la entidad.

c) Ubicación territorial de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad  
La infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje está conformada por 4,326.67 kilómetros, la cual se encuentra distribuida en el territorio del Estado de México, entre los municipios con una mayor longitud de carreteras y vialidades se encuentra: Almoloya de Juárez (100.40 km), Amatepec (112.90 km), Coatepec Harinas (80.90 km), Luvianos (78.30 km), Ocuilan (93.50 km), Sultepec (119.90 km), Temascaltepec (106.90 km), Tlatlaya (162 km), Toluca (114.50 km). Dichos caminos son denominados caminos del sur, los cuales debido al tipo de clima con altas precipitaciones pluviales presentan un mayor deterioro en la superficie de rodamiento lo que requiere una mayor inversión en su mantenimiento.

d) El plazo para su revisión y su actualización  
La formulación de los diagnósticos (Marco Lógico y Matriz de Indicadores), se revisan y modifican cada año, lo que refleja una mayor congruencia entre el ejercicio de los recursos



**3. ¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el Pp lleva a cabo?**

“Si”

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> El Pp cuenta con una justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención o acciones que el Pp lleva a cabo en la población objetivo o área de enfoque objetivo.</li><li><input type="checkbox"/> La justificación teórica o empírica documentada es consistente con el diagnóstico del problema o necesidad.</li><li><input type="checkbox"/> Existe(n) evidencia(s) (estatal o nacional) de los efectos positivos atribuibles a los apoyos otorgados a las acciones realizadas de cara a la población objetivo o área de enfoque objetivo.</li><li><input type="checkbox"/> Existe(n) evidencia(s) (estatal o nacional) de que la intervención o acciones son más eficaces para atender la problemática o necesidad que otras alternativas.</li></ul>

En la respuesta se deberá incluir la justificación teórica o empírica, así como el estudio o el documento del que se derive dicha justificación. La población objetivo de los indicadores, se mide de acuerdo a la población beneficiada directamente por los usuarios que transitan en las carreteras y vialidades, es decir por el número de vehículos o TDPA, y con el apoyo del departamento de ingeniería de tránsito, los proyectos ejecutivos, procedentes constructivos y estudios Costo – Beneficio de las obras se puede calcular la población objetivo.

La justificación teórica o empírica documentada es consistente con el diagnóstico del problema o necesidad.

En la elaboración del diagnóstico se identifica la problemática a través de recorrido de campo en las carreteras y vialidades, por lo que se identifican el mal estado de la superficie de rodamiento. La documentación que lo soporta es a través de los formatos PbR\_01a “Programa Anual: Descripción del proyecto por Unidad Ejecutora “, mismo donde se describe el objetivo, Diagnóstico (situación actual) y las estrategias y líneas de acción. Estos formatos se envían cada año tomando en consideración las necesidades de las Direcciones ejecutoras de estos programas presupuestarios.

Existe(n) evidencia(s) (estatal o nacional) de los efectos positivos atribuibles a los apoyos otorgados a las acciones realizadas de cara a la población objetivo o área de enfoque objetivo.

De las obras atribuibles al indicador de modernización de carreteras y de alto impacto para la población, se encuentra la modernización del bulevar Sor Juana Inés de la Cruz, en una longitud de 7.96 km (incluye 2 etapas), la primera etapa (km 0+000 al 2+600 y del km 4+640 al km 8+580), la segunda etapa (km 8+560 al km 10+000), el cual beneficia a más de 300 mil personas.

Fuentes de información:

Manual para la Formulación del Anteproyecto de Presupuesto de Egresos para el ejercicio fiscal 2017



**4. El Propósito del programa presupuestario está vinculado con los objetivos del programa sectorial, considerando que:**

- a) ¿Existen conceptos comunes entre el fin y los objetivos del programa sectorial, especial o institucional, por ejemplo: población objetivo o área de enfoque objetivo?
- b) ¿El logro del fin aporta al cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) y de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial, especial o institucional?

“Si”

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> El Pp cuenta con un documento en el que se establece la relación con objetivo(s) del programa sectorial, especial o institucional.</li><li><input type="checkbox"/> Es posible determinar vinculación con todos de los aspectos establecidos en la pregunta.</li><li><input type="checkbox"/> El logro del Propósito es suficiente para el cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial, especial o institucional.</li></ul>

El propósito del programa se vincula con las carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas y conservadas, para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga. Proporcione las condiciones óptimas de desplazamiento la cual garantice la seguridad a los usuarios y mantener la comunicación continua entre las regiones y los municipios del Estado de México. De esta manera se vincula o beneficia a la población objetivo identificando las necesidades de ésta.

El logro del propósito, se describe como objetivos a seguir para lograr el mantenimiento o en su caso la modernización de las carreteras y vialidades de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje. De esta manera se ha alcanzado dar cumplimiento con las metas anuales en los proyectos presupuestarios.

El Programa presupuestario (Pp), está vinculado al Plan de Desarrollo del Estado de México 2017-2023, específicamente con el Pilar Económico “Estado de México competitivo, productivo e innovador”, en su objetivo 2.5: Desarrollar Infraestructura con una visión de conectividad integral.

Las fuentes: programas sectoriales, especiales y/o institucionales relacionados con el Pp, el Plan Estatal de Desarrollo vigente, la MIR y/o documentos normativos del Pp.



**5. ¿Con cuáles objetivos, estrategias y líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo vigente está vinculado el objetivo sectorial relacionado con el Pp?**

El Programa presupuestario (Pp), está vinculado al Plan de Desarrollo del Estado de México 2017-2023, específicamente con el Pilar económico: Estado de México competitivo, productivo e innovador”, en su objetivo 2.5: Desarrollar Infraestructura con una visión de conectividad integral

**Objetivo 2.5:** Desarrollar Infraestructura con una visión de conectividad integral

**Estrategia:** Construir infraestructura resiliente para una mayor y mejor movilidad y conectividad

- Desde un punto de vista de políticas públicas, el sector de infraestructura es un factor determinante de la competitividad y, en última instancia, del crecimiento económico.

**Líneas de acción:**

- Fomentar las acciones inherentes a la construcción, modernización, ampliación, conservación, rehabilitación y reconstrucción de la infraestructura carretera.
- Gestionar la construcción de distribuidores viales, puentes vehiculares y puentes peatonales en vías con mayor conflicto vial.
- 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.
- Migrar a estándares de calidad de la red carretera que se atiende bajo el esquema de los Proyectos de Prestación de Servicios (PPS).

**Las fuentes de información:**

Plan de Desarrollo del Estado de México 2017 – 2023

Programa Sectoriales

MIR del Programa: "03050103" Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre

### **IV.3 Análisis de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo.**

**6. ¿Las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo están definidas en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema o necesidad y cuentan con la siguiente información y características:**

- a) Unidad de medida.
- b) Están cuantificadas.
- c) Metodología para su cuantificación.
- d) Fuentes de información.
- e) Plazo para revisión y actualización

Es importante considerar que solo se tiene una población estimada de los programas presentados, la cuantificación de la población objetivo es solo aproximada ya que la información con la que se cuenta es a través del tránsito promedio anual (TDPA) de las carreteras y vialidades de nuestra entidad. Así mismo, se cuenta con información con los proyectos ejecutivos, procedimientos constructivos y estudios



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

costo beneficio de las obras que serán modernizadas, existe una metodología de las encuestas de origen – destino, la cual se aplica a los usuarios que transitan por carreteras y vialidades ya sea en vehículos particulares, transporte público o bien en vehículos de transporte.

Por otra parte, los objetivos y las metas están documentados en los formatos PbR\_01a “Programa anual: descripción del proyecto por Unidad Ejecutora” y PbR\_02a “Metas por proyecto y unidad ejecutora”.

En este sentido la población impactada es aquella que hace usos de las carreteras y vialidades de jurisdicción estatal, que se considera es de 12,747,724 (84%) del total de la población del Estado de México de acuerdo al Censo de Población y Vivienda 2010.

Las fuentes de información: Censos de Población y Vivienda (INEGI).

**7. ¿Existe información que permita conocer el impacto o efecto positivo que generó la implementación del Pp en la población o área de enfoque atendida y que:**

No Aplica

**8. Si el Pp cuenta con mecanismos para la rendición de cuentas y la transparencia que guarda la población o área de enfoque atendida, explique el procedimiento para llevarlo a cabo, las variables que mide y la temporalidad de las mediciones.**

No Aplica

#### **IV.4 Evaluación y análisis de la matriz de indicadores para resultados**

##### ***De la lógica vertical de la Matriz de Indicadores para Resultados***

**9. Para cada uno de los Componentes de la MIR del Pp ¿se toma como referencia una o un grupo de Actividades que:**

- a) Están claramente especificadas, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- b) Están ordenadas de manera cronológica.
- c) Son necesarias, es decir, ninguna de las Actividades es prescindible para producir los Componentes.
- d) Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes.

“Si”



Nivel	Criterios
4	<input type="checkbox"/> Las Actividades del Pp cumplen en promedio con un valor entre 3.5 y 4 características establecidas en la pregunta.

La MIR del programa Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre, cumple con los criterios de acuerdo a los Lineamientos y reglas para la implementación del Presupuesto Basado en Resultados (PbR), y de la Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados, de acuerdo a estas metodologías, la matriz presenta una alineación dentro de la lógica horizontal, lo que significa que el resumen narrativo es congruente con los indicadores (según su clasificación), los medios de verificación (son oficiales o de fuente confiable) y los supuestos (son aquellos que por agentes externos no podría cumplirse el objetivo).

	Resumen narrativo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Fin				
Propósito				
Componentes				
Actividades				

Fuente: Modelo de MIR

De igual forma la cumple con la alineación vertical haciendo congruente su estructura entre los cuatros niveles: Fin, Propósito, Componente y Actividad, esto quiere decir que cada uno de ellos integra objetivos e indicadores que miden el impacto o efecto; el resultado o solución a la problemática; los productos que se entregan que son los km de carreteras modernizadas y conservadas y las acciones que se realiza en la gestión, respectivamente.

La fuente de información: MIR del programa: 03050103 Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre.

**10. ¿Los Componentes del Pp integrados en la MIR cumplen con las siguientes características?**

- a) Son los bienes o servicios que produce el Pp.
- b) Están redactados como resultados logrados, por ejemplo, informes realizados o proyectos desarrollados.
- c) Son necesarios, es decir, ninguno de los Componentes es prescindible para generar el Propósito.
- d) Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos el Propósito.

“Si”



Nivel	Criterios
4	<input type="checkbox"/> Los Componentes del Pp cumplen en promedio con un valor entre 3.5 y 4 características establecidas en la pregunta.

El programa y los proyectos cumplen con las características requeridas en la metodología del marco lógico y la matriz de indicadores, ya que en este nivel se entregan productos como: kilómetros conservados, rehabilitados y modernizados, mismos se encuentran redactados como resultados logrados.

Los componentes señalados en la MIR y en especial los referentes a los proyectos señalados para esta evaluación son totalmente necesarios, ya que ello depende el cumplimiento del objetivo y el propósito.

Las fuentes de información: MIR, árbol de problema y/o árbol de objetivos.



### 11. ¿El Propósito de la MIR cuenta con las siguientes características:

- a) Es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y los supuestos a ese nivel de objetivos.
- b) Su logro no está controlado por los responsables del Pp.
- c) Es único, es decir, incluye un solo objetivo.
- d) Está redactado como una situación alcanzada, por ejemplo: seguridad nacional consolidada o proyectos de inversión concretados.
- e) Incluye la población o área de enfoque objetivo.

“Si”

Nivel	Criterios
4	<input type="checkbox"/> El Propósito cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

Los elementos que contiene la MIR en el nivel propósito, es consecuencia que se prevé sucedan con los componentes señalados en el programa y los proyectos que se evalúan y da respuesta a un solo objetivo, la redacción de este refiere una situación alcanzada, e incluye el área de enfoque del objetivo.

El propósito de la MIR no está controlado por los responsables del proyecto presupuestario, sino por la liberación de los recursos por parte de la secretaria de finanzas, ya que la descripción del propósito menciona que, al ser modernizadas y conservadas la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje, ésta agiliza un mayor flujo vehicular proporcionando las condiciones de transitabilidad de los usuarios, la cual garantiza mayor seguridad y mejor comunicación entre los municipios y regiones del Estado de México, por lo que la realización de los trabajos de conservación y modernización estará sujeto a la liberación de los recursos de distintas instancias como la Secretaría de Finanzas del Estado o bien de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en sus diversas fuentes de financiamiento. En la descripción del objetivo es única ya que describe la estrategia a seguir o lo que se quiere lograr siempre y cuando se cuente con los recursos para alcanzarlo.

Fuente de información: MIR.

### 12. ¿El Fin de la MIR cuenta con las siguientes características?

- a) Está claramente especificado, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- b) Es un objetivo superior al que el Pp contribuye, es decir, no se espera que la ejecución del Pp sea suficiente para alcanzar el Fin.
- c) Su logro no está controlado por los responsables del Pp.



- d) Es único, es decir, incluye un solo objetivo.
- e) Está vinculado con objetivos estratégicos de la dependencia o del programa sectorial.

“Si”

Nivel	Criterios
4	<input type="checkbox"/> El Fin cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

El nivel de “fin” en la MIR, es claro en su especificación y el alcance de su objetivo no se alcanza solo con la ejecución del Pp, ya que amplía la oferta de accesibilidad, conectividad y movilidad de la población requiere de otros programas y otras unidades administrativas.

Para alcanzar su logro, depende de otras variables como es el crecimiento demográfico y comportamiento de manifestación o conformidad social, por lo que no se controla por esta unidad administrativa.

Su objetivo está vinculado al objetivo estratégico de Promover una economía que genere condiciones de competitividad, está vinculado al Plan de Desarrollo del Estado de México 2017 – 2023, específicamente con el Pilar económico: Estado de México competitivo, productivo e innovador”, en su objetivo 2.5: Desarrollar Infraestructura con una visión de conectividad integral

En la descripción del objetivo es única ya que describe la estrategia a seguir o lo que se quiere lograr siempre y cuando se cuente con los recursos para alcanzarlo.

Fuente de información: MIR del programa 03050103 Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre.

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

“Si”

Nivel	Criterios
4	<input type="checkbox"/> Algunas de las Actividades, todos los Componentes, el Propósito y el Fin de la MIR se identifican en el documento normativo del Pp.

La construcción de la MIR se formuló y tiene congruencia con lo que especifica la guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados y con los lineamientos y reglas para la implementación del Presupuesto Basado en Resultados (PbR).



La correspondencia de los elementos narrativos de la Matriz de Indicadores, está vinculado al Plan de Desarrollo del Estado de México 2017- 2023, específicamente con el Pilar económico: Estado de México competitivo, productivo e innovador, en su objetivo 2.5: Desarrollar Infraestructura con una visión de conectividad integral. La Infraestructura es un factor de la competitividad del crecimiento económico, por ello la importancia de mantener la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje en óptimas condiciones de transitabilidad, así como modernizar vialidades interregionales que faciliten las comunicaciones entre regiones y la conectividad de la entidad.

Fuentes de información:

- Manual para la formulación del Anteproyecto de Presupuesto de Egresos.
- Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados y con los
- Lineamientos y reglas para la implementación del Presupuesto Basado en Resultados (PbR).

### ***De la lógica horizontal de la matriz de indicadores para resultados***

**14. ¿En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del Pp (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) existen indicadores para medir el desempeño del Pp con las siguientes características?**

- a) Claros.
- b) Relevantes.
- c) Económicos.
- d) Monitoreables.
- e) Adecuados

“Si”

Nivel	Criterios
4	<input type="checkbox"/> Los indicadores del Pp cumplen en promedio con un valor entre 4 y 5 características establecidas en la pregunta.

Todos los indicadores cumplen y representan las características que la lógica horizontal señala para cada nivel de la MIR.

En este sentido los indicadores tienen **claridad**, establece en su denominación y formula lo que el lector espera con el avance de su índice; son **relevantes**, su importancia y establecimiento está totalmente inmerso en el cumplimiento del objetivo; la **economía**: el costo del alcance del indicador se contiene en el presupuesto de egreso; su **monitoreo**, el indicador tiene una calendarización que se mide generalmente en trimestre o anual; estos criterios hacen que sea un indicador sea **acorde** para medir el desempeño o logro.



La Matriz de Indicadores de resultados del programa de modernización de la infraestructura carretera en particular la modernización y conservación, está alineada a la metodología de la Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados y los lineamientos y reglas para la implementación del Presupuesto Basado en Resultados (PbR). Excepto, la redacción de los supuestos que faltó complementar la fuente de la información de los 4,326.67 km de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje a cargo de la Junta de Caminos del Estado de México.

Fuentes de información: MIR y las Fichas Técnicas de los indicadores.

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

- a) Nombre.
- b) Definición.
- c) Método de cálculo.
- d) Unidad de Medida.
- e) Frecuencia de Medición.
- f) Línea base.
- g) Metas.
- h) Comportamiento del indicador (ascendente, descendente, regular o nominal)

“Si”

Nivel	Criterios
4	<input type="checkbox"/> Las Fichas Técnicas de los indicadores del Pp tienen en promedio un valor entre 6 y 8 características establecidas en la pregunta.

En su gran mayoría cuentan con los 8 elementos, excepto cuando son de nueva creación le falta la línea base, por no tener un historial, pero en este caso en particular como son dos indicadores que se han estado manejando si cumplen con los 8 elementos antes mencionados.

Si cumple con todas las características de la estructura en los 2 indicadores Lo anterior se muestra en el Anexo 3 “Indicadores” (resultado del análisis de cada ficha técnica de los indicadores de la MIR)

Fuentes de información: MIR y las Fichas Técnicas de los indicadores.

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

- a) Cuentan con unidad de medida.
- b) Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas.



- c) Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el Pp.

“Si”

Nivel	Criterios
4	<input type="checkbox"/> Las metas de los indicadores del Pp tienen en promedio un valor entre 2.3 y 3 características establecidas en la pregunta.

Cada uno de los indicadores tiene una unidad de medida, con esta logra un enfoque de alcance que contribuye o es parte del alcance del objetivo.

El alcance programado es acorde al ejercicio de los recursos, el cual no se alcanza solo si alguno de los supuestos lo impide.

Ejemplo, son algunos de los indicadores que corresponden a los dos proyectos evaluados:

Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje, su meta está sujeta al mantenimiento de las carreteras de jurisdicción estatal y para ello hay presupuesto.

Modernización de carreteras alimentadoras estatales, esta está programa con forme al recurso esperado y al requerimiento de modernización (prioridad según saturación).

Como se aprecia en la ficha técnica de los indicadores, si se cumple perfectamente con las características y calidad del indicador por lo que son factibles de alcanzar y medir.

Fuentes de información: MIR, las Fichas Técnicas de los indicadores, el Programa anual.

**17. ¿Cuántos de los indicadores incluidos en la MIR tienen especificados medios de verificación con las siguientes características?**

- a) Oficiales o institucionales.
- b) Con un nombre que permita identificarlos.
- c) Permiten reproducir el cálculo del indicador.
- d) Públicos, accesibles a cualquier persona.

“Si”



Nivel	Criterios
3	<input type="checkbox"/> Los indicadores de la MIR cuentan con medios de verificación que cumplen en promedio con un valor entre 3 y menos de 3.5 características establecidas en la pregunta.

Los medios de verificación dependen de la naturaleza de los indicadores, por ejemplo, la infraestructura carretera es pública y está en Gaceta de Gobierno, por lo cual son institucionales, en tanto que el alcance es información que se genera en el área administrativa, que al publicarse en el informe de gobierno se hace pública en tanto que las carreteras con flujo de alta densidad no es una variable de control público, por lo que el criterio de cumplimiento está en el tercer nivel. Los medios de verificación pueden ser identificados con el nombre, por ejemplo: los indicadores de desempeño son trimestrales y son medibles, son públicos y accesibles a cualquier persona. Este sentido las Matrices de Marco Lógico son públicas y se encuentran en la página electrónica de la Junta de Caminos del Estado de México. [http://jcem.edomex.gob.mx/semaforo\\_de\\_indicadores](http://jcem.edomex.gob.mx/semaforo_de_indicadores).

[jcem.edomex.gob.mx/semaforo\\_de\\_indicadores](http://jcem.edomex.gob.mx/semaforo_de_indicadores)

Infraestructura Carretera	Semáforo de Indicadores																											
<ul style="list-style-type: none"> <li>Caminos Federales</li> <li>Caminos Estatales</li> <li>Caminos Municipales</li> <li>Estado de las Carreteras</li> <li>Proyecto de Prestación de Servicios para la Conservación de Carreteras y Vialidades</li> <li>Modernización de Caminos</li> <li>Construcción de Caminos</li> <li>Construcción de Puentes Peatonales y Vehiculares</li> <li>Conservación de Caminos</li> <li>Rehabilitación y Reconstrucción de Carreteras Alimentadoras</li> <li>Semáforo de Indicadores</li> </ul>	<p>Der a conocer los avances de los subprogramas que tiene la Junta de Caminos como son: Modernización de carreteras alimentadoras, Construcción de carreteras alimentadoras, Construcción y rehabilitación de puentes, Rehabilitación y Reconstrucción de la infraestructura carretera y Conservación de carreteras alimentadoras.</p> <p><b>Matrices de Marco Lógico</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Proyecto</th> <th>Programado Anual</th> <th>Alcanzado Cuarto Trimestre</th> <th>Semáforo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Modernización de caminos</td> <td>60 km.</td> <td>66.09 km.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Construcción de caminos</td> <td>18.00 km.</td> <td>18 km.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Conservación de caminos</td> <td>4,326.67</td> <td>4,326.67</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Rehabilitación de caminos</td> <td>300.00 km.</td> <td>300.05 km.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Puentes Vehiculares y Peatonales</td> <td>20 puentes</td> <td>21 puentes</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Proyecto	Programado Anual	Alcanzado Cuarto Trimestre	Semáforo	Modernización de caminos	60 km.	66.09 km.		Construcción de caminos	18.00 km.	18 km.		Conservación de caminos	4,326.67	4,326.67		Rehabilitación de caminos	300.00 km.	300.05 km.		Puentes Vehiculares y Peatonales	20 puentes	21 puentes	
Proyecto	Programado Anual	Alcanzado Cuarto Trimestre	Semáforo																									
Modernización de caminos	60 km.	66.09 km.																										
Construcción de caminos	18.00 km.	18 km.																										
Conservación de caminos	4,326.67	4,326.67																										
Rehabilitación de caminos	300.00 km.	300.05 km.																										
Puentes Vehiculares y Peatonales	20 puentes	21 puentes																										

Así mismo, se encuentra la fórmula del indicador:

**Porcentaje en la modernización de carreteras alimentadoras estatales**

Formula: (kilómetros de carreteras modernizados en el periodo / kilómetro de carretera con saturación de nivel de servicio) \*100

**Porcentaje de conservación de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje**

Formula: kilómetro de caminos conservados en el periodo \* 100) /Total de kilómetros de caminos de la Red Estatal primaria libre de peaje con requerimiento



Fuentes de información: MIR y Fichas Técnicas.

**18. Considerando el conjunto Objetivo-Indicadores-Medios de verificación, es decir, cada renglón de la MIR del Pp ¿es posible identificar lo siguiente?**

- a) Los medios de verificación son los necesarios para calcular los indicadores, es decir, ninguno es prescindible.
- b) Los medios de verificación son suficientes para calcular los indicadores.
- c) Los indicadores permiten medir, directa o indirectamente, el objetivo a ese nivel.

“Si”

Nivel	Criterios
4	<input type="checkbox"/> Todos los conjuntos Objetivo-Indicadores-Medios de verificación del Pp tienen las características establecidas.

Como se puede observar en la MIR cada renglón de los cuatro niveles guardan una lógica horizontal y contiene los elementos necesarios y suficientes.

Para enriquecer lo anterior, quizás se debiera general alguna estrategia de integración y difusión de información que mostrara en todos los ámbitos los medios de verificación.

1. Fin-Indicadores a ese nivel-Medios de Verificación de dichos indicadores. Se apega a los censos de población y vivienda. Dichas variables son requeridas para el cálculo de los indicadores en relación a la población objetivo, es cierto que es una aproximación, pero ayuda a medir los indicadores.
2. Propósito-Indicadores a ese nivel-Medios de Verificación. Para este nivel se utiliza la información de la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje, los 4,326.67 km publicada en Gaceta de Gobierno, además del levantamiento de información a través de los aforos vehiculares o TDPA, de las carreteras y vialidades. Así mismo, de los informes trimestrales reportando de los avances de metas en km.
3. Componentes-Indicadores a ese nivel-Medios de Verificación de dichos indicadores. La información de la Infraestructura Vial Libre de Peaje tiene una extensión de 4,326.67 km, además se sustenta en estudios de transporte y vialidad.
4. Actividades-Indicadores a ese nivel-Medios de Verificación de dichos indicadores. Debido a la naturaleza de los indicadores esta información está basada en los censos de población, pero los datos utilizados dependen de manejos administrativos internos.

Para medir el objetivo de los indicadores se realiza a través de los reportes trimestrales el cual tiene a realizar las acciones para mejorar y ampliar la capacidad vial y las condiciones óptimas de seguridad y



GOBIERNO DEL  
**ESTADO DE MÉXICO**

servicio de la infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje. A través de estos reportes se puede medir los alcances del objetivo del indicador.

Fuentes de información: MIR y Fichas Técnicas.

***Valoración final de la MIR.***

**19. Se deberán sugerir modificaciones en la MIR del Pp o incorporar los cambios que resuelvan las deficiencias encontradas en cada uno de sus elementos a partir de las respuestas a las preguntas de este apartado.**



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

Programa: 03050103 Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre

Resumen Narrativo	Indicadores	Descripción de la Fórmula	Periodicidad	Medios de Verificación	Supuestos
<b>Fin</b>					
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.	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	( Sumatoria promedio de la población con acceso a los servicios de infraestructura de comunicaciones / Población total en el Estado de México ) * 100	Anual	Estadísticas del Sector Comunicaciones estatal y federal. Censos de Población y Vivienda, INEGI; Estadística de proyecciones poblacionales de COESPO.	Participación efectiva del sector privado y social en el mejora e incremento de la infraestructura de comunicaciones.
<b>Propósito</b>					
Infraestructura vial estatal funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad.	Porcentaje de infraestructura vial en buenas y regulares condiciones.	( 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	Anual	Levantamiento de la Información por la JCEM	Apoyo eficiente de los gobiernos federal y municipal y cumplimiento del concesionario de los Proyectos de Prestación de Servicios de carreteras y vialidades.
<b>Componentes</b>					
1. Carretera y vialidades libres de peaje de jurisdicción estatal incrementadas para mayor cobertura.	Construcción de carreteras estatales alimentadoras.	(( Kilómetros de carretera existente año anterior + kilómetros de carretera año actual/ Kilómetros de carreteras estatales existentes año anterior)- 1) * 100	Trimestral	Registros administrativos por la JCEM con base en la cobertura de carreteras construidas.	Disponibilidad de la población para otorgar el derecho de vía y apoyo de los gobiernos federal y municipal.
2. Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	% Conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	(Kilómetros de caminos conservados en el periodo * 100) / Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje	Trimestral	Registro de las metas alcanzadas en conservación de carreteras libres de peaje, realizado por JCEM.	Apoyo y respeto de la sociedad a la preservación del derecho de vía.
3. Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Modernización de carreteras alimentadoras estatales.	( Kilómetros de carretera modernizados en el periodo / Kilómetros de carretera con saturación de nivel de servicios ) * 100	Trimestral	Registros administrativos realizados por la JCEM sobre el avance de las metas de modernización de la vialidad primaria.	Participación y aceptación de la población y grupos organizados en derecho de vía.
4. Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	( kilómetros de carreteras rehabilitados / Total de kilómetros de caminos de la Red Estatal primaria libre de peaje con requerimiento ) * 100	Trimestral	Registros administrativos realizados por la JCEM sobre el avance de las metas de rehabilitación de la vialidad primaria.	Condiciones climáticas normales y apoyo de la población en el respeto y cuidado del derecho de vía.
5 Puentes y distribuidores viales construidos o rehabilitado para mejora de flujo vial y comodidad de la población.	Construcción y rehabilitación de puentes vehiculares en carreteras alimentadoras.	(Total de población del área geográfica beneficiada/ Numero de puentes y distribuidores realizados)	Trimestral	Registros administrativos por la JCEM con base en la cobertura de puentes y distribuidores realizados.	Aceptación social para el incremento de la infraestructura vial.
6. Vialidades primarias modernizadas, para la disminución de los tiempos de recorrido.	Disminución de los tiempos de recorrido por la modernización de vialidades primarias.	( Tiempo de recorrido en vialidades por modernizar - Tiempo de recorrido en vialidades modernizadas )	Semestral	Estadística generada por Dirección General de Vialidad, en la supervisión de cumplimiento de avance de obras.	Aceptación de la población para la ejecución de las obras y liberación del derecho de vía.



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

Actividades					
4.1 - 5.1 Integración de información sobre la conservación y mantenimientos de carreteras y vialidades primarias libres de peaje.	Cobertura Poblacional de los Proyectos para la Prestación de Servicios (PPS) del Sector Comunicaciones.	( Población beneficiada con los PPS de Comunicaciones / Población total en el Estado de México ) *100	Trimestral	Empresa concesionaria PPS carretero. Información de la Coordinación de Seguimiento y Evaluación Sectorial.	Cumplimiento a lo establecido en el contrato y Convenios de prestación de servicios.

Aun cuando se cumple con lo que establece la normatividad para la formulación del marco lógico y la MIR, todo es perfectible; en este sentido se buscará mejorar los siguientes puntos:

En lo referente al resumen narrativo, se considera pertinente modificar la redacción para puntualizar el alcance del objetivo.

En referencia a la denominación de los indicadores, la propuesta de modificar este para que identifique con mayor precisión el resultado de cada indicador.

En lo referente a los medios de verificación, se considera necesario adecuar la redacción para puntualizar los medios que dan origen a la información para sustentar el alcance.

Finamente, en los supuestos, se adecuarán algunos de ellos, para que se identifique de mejor manera el agente externo que puede influir en el cumplimiento del objetivo.



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

#### **IV.5 Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros Pp.**

**20. ¿Con cuáles Pp y en qué aspectos el Pp evaluado podría tener complementariedad y/o coincidencias?**

No existe complementariedad con ningún programa.



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

## V. VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO DEL PROGRAMA

Se deberá realizar una valoración general del Pp utilizando las respuestas que integran cada uno de los apartados. La valoración deberá ser de un máximo de tres cuartillas y deberá seguir la siguiente estructura:

1. Características del Pp.
2. Justificación de la creación y diseño del Pp.
3. Contribución a los objetivos nacionales y sectoriales.
4. Poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo.
5. Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).
6. Complementariedades y coincidencias con otros Pp.
7. Conclusiones.

Asimismo, se deberá calcular e incluir en este apartado una valoración cuantitativa global a partir de los niveles asignados en las 16 preguntas cuya respuesta debe ser binaria y por niveles. Esta valoración cuantitativa global debe considerar el total de puntos posibles de obtener ( $16 \times 4 = 64$  puntos) y los puntos obtenidos en la evaluación del Pp ( $y = \text{puntos}$ ), de modo que se indique el porcentaje de puntos obtenidos del total de puntos posibles  $\{[(y/64) \times 100] = \text{valoración cuantitativa global del Pp en materia de diseño}\}$ .

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

Se deberán integrar en una sola tabla las **fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas**, especificadas por cada apartado de la evaluación y reportadas “Principales Fortalezas, Retos y Recomendaciones”, en el que se deberán incluir máximo cinco fortalezas y/o oportunidades, cinco debilidades y/o amenazas, y cinco recomendaciones por apartado de la evaluación.

## ANÁLISIS FODA

### Análisis de problemas identificados

El Estado de México, es una entidad privilegiada en el escenario nacional debido a su vocación industrial, comercial, turística y de servicios, así como su ubicación geográfica que le permite conectar con las regiones centro, norte, sur, Golfo y Pacífico del país. Sin embargo, este desarrollo conlleva diversos problemas en la infraestructura carretera que deben ser atendidos, para evitar que se polarice la capacidad de la red carretera de la entidad.

Los problemas principales que se deben atender para mejorar las vías de comunicación en el Estado de México:



- La red vial primaria libre de peaje tiene en su mayoría una antigüedad de más de 30 años, por lo que requiere de trabajos mayores para restituir la capacidad estructural del pavimento; respecto a los volúmenes de tránsito, cargas y dimensiones, de los vehículos actuales.
- La liberación de recursos para los programas de mantenimiento no se da de forma oportuna, lo deseable sería iniciar en enero, normalmente nos asignan recursos en marzo.
- El equipo, vehículos y maquinaria para realizar los trabajos de conservación, rehabilitación, modernización y construcción, en su mayoría han cumplido su vida útil y no se han destinado recursos suficientes para su mantenimiento o remplazo.
- El número de juicios, demandas y amparos por atender supera la capacidad de respuesta del área jurídica del organismo.
- El crecimiento de instalación de anuncios espectaculares sin permiso, instalaciones marginales e invasiones rebasa la capacidad instalada, para un adecuado control en la regulación del derecho de vía.
- Se tiene un alto índice de jubilaciones del personal de base, sin embargo, las plazas no se han podido reutilizar por cuestiones administrativas, lo cual ha mermado la plantilla del organismo.
- No se han autorizado recursos para la implementación de un sistema integral de administración de pavimentos.
- Se realizó una reingeniería organizacional, de la cual derivó la autorización de algunas plazas; sin embargo, quedó pendiente una segunda etapa.
- No se destinan recursos oportunamente para la elaboración de proyectos y estudios costo beneficio.
- Se requiere mejorar los tiempos de licitación de las obras, principalmente se desfasan por falta de proyectos, estudios costo beneficio y liberación del derecho de vía
- No se destinan recursos con la debida oportunidad para la liberación del derecho de vía necesario para las obras de modernización y construcción.
- Falta modernizar la infraestructura de tecnologías de la información para mejorar los tiempos de respuesta y comunicación a distancia.
- Falta mejorar la capacitación continua del personal administrativo y operativo, principalmente en las áreas técnicas.
- Se presentan algunas faltas de respuesta oportuna en los caminos del Proyecto de Prestación de Servicios

### **Causas que originan el problema**

De entre las causas más recurrentes que originan los problemas:

- Tardía e insuficiente autorización y liberación de los recursos presupuestales, que provoca que los trabajos de conservación, mantenimiento, modernización y construcción de la red carretera no sean realizados en tiempo, generalmente trabajamos en lluvias.
- Falta de liberación de recursos para dar mantenimiento, reparar y remplazar el equipo, vehículos y maquinaria, que facilite el mantenimiento de la red vial primaria de peaje y atención de contingencias.



- Falta de trabajos mayores en caminos que ya presentan daños severos en la superficie de rodamiento, debido a que presentan más de treinta años y que no responden al desarrollo de las capacidades y características técnicas de los vehículos actuales, principalmente de carga.
- Incremento de los volúmenes de tránsitos tanto locales como regionales y de largo recorrido, por el desarrollo natural de los parques vehiculares ligeros, medianos y pesados, lo que incrementa el deterioro de la superficie de rodamiento de las carreteras y vialidades
- Falta de un control del derecho de vía de la entidad para una adecuada preservación y contar con zonas libres de invasiones que posibiliten la realización de obras de ampliación y la construcción de nuevos tramos carreteros.
- Falta de recursos para la elaboración de los estudios de preinversión y proyectos.
- Falta de recursos para la contratación de personal eventual para desempeñar las funciones de monitoreo y vigilancia de las obras, así como del derecho de vía
- Falta de recursos para modernizar la infraestructura de tecnologías de la información para lograr un mejor desempeño en las áreas administrativas y a su vez georreferenciar la red carretera para facilitar y mejorar control de la información.
- Respuesta lenta de la empresa del Proyecto de prestación de servicios

### Descripción y análisis FODA

Fortalezas	Debilidades
Se cuenta con personal profesional, con experiencia y calificado para el desarrollo de las funciones que le competen, para beneficio de la ciudadanía.	Insuficiente personal de base, el personal eventual en ocasiones no cuenta con el perfil profesional y experiencia para responder adecuadamente al reto que implica la atención inmediata de la infraestructura vial primaria libre de peaje; así como falta de programas continuos de capacitación especializada principalmente en las áreas técnicas.
Se cuenta infraestructura básica e instalaciones de forma estratégica en el territorio estatal.	Insuficientes recursos presupuestales para el mantenimiento y en su caso, reemplazo del equipo y maquinaria que ya presenta deterioro y ha cubierto su vida útil.
Es una instancia gubernamental que genera ingresos propios por el derecho de vía, en los últimos años se ha rebasado lo establecido en el presupuesto de Ingresos.	Insuficiente capacidad de personal y equipo, para inventariar y controlar debidamente todos los espectaculares y anuncios que se encuentran sin permiso en la red vial primaria libre de peaje, lo que provoca que no se recaude todo lo que se podría ingresar.
Se cuenta con una estructura organizacional básica, capaz de atender la problemática de la infraestructura vial primaria libre de peaje, a través de las siete Residencias Regionales que por su ubicación estratégica atienden al territorio mexiquense	Insuficiente personal capacitado, maquinaria y equipo moderno, lo que impide brindar una mejor calidad de respuesta a la sociedad.
Experiencia y capacidad de respuesta para la atención de desastres y contingencias.	Equipo y maquinaria obsoleto que impide atender mejor y más rápido estas situaciones de emergencia y contingencias
Se cuenta con capacidad de gestión que	Imposibilidad de incrementar la celebración de más



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

<p>posibilita el acceso a Programas Federales, así como la celebración de convenios de colaboración con diversas instancias federales (PEMEX entre ellos) y con los municipios de la entidad.</p>	<p>convenios de colaboración, por la falta de más y mejor equipo y maquinaria, que posibilite cumplir más compromisos de obras de infraestructura carretera con otras instancias federales y municipales. Así como hacer más con menos</p>
<p>Se cuenta con procesos de contratación y adquisiciones certificados para la ejecución de la obra pública, mediante el apego a la normatividad administrativa y jurídica en la materia.</p>	<p>La falta del pago oportuno de anticipos y de estimaciones a las empresas ejecutoras de la obra, retrasa sensiblemente su realización.</p>

Oportunidades	Amenazas
<p>Gestionar recursos de fuentes alternas de financiamiento para mejorar las condiciones de operación de la red vial primaria de peaje (Programas Federales, donaciones de PEMEX y otras instancias Federales).</p>	<p>De no atenderse con oportunidad la red vial primaria libre de peaje, ésta seguirá deteriorándose lo que implicará una inversión mayor. Lo que no se aplica de recursos hoy, crece exponencialmente en el tiempo.</p>
<p>Incrementar la capacidad de vías con saturación y la construcción de nuevas caminos que demanda la población.</p>	<p>De no construir más libramientos carreteros y nuevos caminos, se correrá el riesgo de saturar los caminos existentes, ante la falta de nuevas alternativas de comunicación terrestre. Complicándose cada vez más, por invasiones del derecho de vía.</p>
<p>Mejorar, actualizar e incrementar el banco de proyectos del organismo, que permita gestionar recursos ante las instancias Federales para incrementar y modernizar la red vial primaria libre de peaje.</p>	<p>De no contar con un Banco de proyectos actualizado y suficiente de Proyectos, se puede caer en la opción de ejecutar obras de infraestructura carretera que no cuenten con su respectivo proyecto y que se tengan que realizar de manera improvisada y sin una adecuada planeación y programación. Así como el recurso estatal no será suficiente para cubrir las necesidades mínimas de crecimiento.</p>
<p>Se cuenta con programas anuales de metas para el desarrollo de la infraestructura carretera en materia de construcción, modernización, conservación, rehabilitación y reconstrucción, de la red vial primaria libre de peaje.</p>	<p>La falta de liberación oportuna de los recursos autorizados, retrasa el cumplimiento de los subprogramas anuales, reflejándose en irritación de la ciudadanía, deterioro acelerado de los caminos, incremento en los tiempos de traslado y los costos de operación vehicular.</p>
<p>Promover la participación de la iniciativa privada, para involucrarse en esquemas novedosos de financiamiento de las obras de infraestructura carretera.</p>	<p>El incumplimiento de los pagos a las empresas, podría crear un clima de desconfianza en éstas, que provoque que no se involucren en la atención de los subprogramas de infraestructura carretera</p>
<p>Se cuenta con personal administrativo y operativo que cubre las necesidades para atender los programas de conservación, rehabilitación, reconstrucción y modernización</p>	<p>Cada año personal de base se jubila por el alto índice de años de servicio, sin embargo, las plazas se pierden por lo que es necesario reactivar dichas plazas para incentivar la permanencia de los trabajadores, así como se pierde un bien muy valioso que es la experiencia de nuestro personal carretero. No se sigue haciendo escuela derivado de que en su mayoría el personal es eventual.</p>



### Tendencias

De no atenderse de manera decidida los programas de la infraestructura vial primaria libre de peaje carretera, se presentarán las siguientes tendencias:

- Deterioro acelerado de la infraestructura carretera.
- Disminución de los niveles de servicio de los caminos, así como congestionamientos vehiculares y la saturación de los diversos tramos carreteros.
- Incremento de los tiempos de recorrido y de los costos de operación vehicular, tanto del transporte público como del privado.
- Disminución del desarrollo de las actividades productivas y socioeconómicas de las diversas regiones de la entidad
- Suspensión recurrente de las obras de conservación y mantenimiento de la red carretera libre de peaje.
- Encarecimiento innecesario y atrasos significativos en la realización de las obras de infraestructura carretera, por la frecuente invasión de los derechos de vía y la falta de preservación de estos derechos de vía

### Prospectiva

De atenderse con oportunidad las propuestas de atención de los subprogramas de la infraestructura vial primaria libre de peaje se alcanzarán las siguientes metas:

- Cumplimiento oportuno en la ejecución de los subprogramas considerados en materia de conservación, mantenimiento, modernización y construcción.
- La operación en buenas condiciones de transitabilidad, que posibilite la disminución de los riesgos de accidentes, los tiempos de recorridos, la pérdida de horas-hombre productivas y los costos de operación vehicular, entre otros factores.
- Contar con derechos de vía libres de invasiones y de obstáculos en las zonas laterales.
- Contar con una red vial primaria libre de peaje que favorezca el desarrollo de las actividades productivas de las diversas regiones de la entidad.

Objetivos	Estrategias
Seguir con la coordinación y gestión, ante diversas instancias gubernamentales Federales que coadyuven al desarrollo de la infraestructura carretera libre de peaje.	Involucrar a las organizaciones civiles en el esfuerzo que permita atender los programas de infraestructura carretera, principalmente la conservación y mantenimiento.
Contar con una red vial primaria libre de peaje en condiciones adecuadas de operación.	Incrementar las acciones inherentes a la construcción, modernización, ampliación, conservación, rehabilitación y reconstrucción de la infraestructura carretera, lo que posibilitará contar con una red carretera segura y en buenas condiciones de operación.
Incrementar el porcentaje de carreteras con un estado físico bueno.	



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

Contar con una red vial primaria libre de peaje cuyas zonas laterales y derechos de vía se encuentren libres de obstáculos.	Elaborar un inventario actualizado de los derechos de vía de los caminos estatales libres de peaje.  Preservar los derechos de vía, teniendo un mayor control y vigilancia.
---	---

## VII. CONCLUSIONES

Las conclusiones deberán ser precisas y fundamentadas en el análisis y la evaluación realizada en cada una de sus secciones; la extensión máxima será de dos cuartillas y no deberán limitarse a hacer una síntesis de los hallazgos de la evaluación.

Para la formulación de la población objetivo de los indicadores se fundamenta o se apoya con los aforos vehiculares o TDPA, el cual mide la cantidad de vehículos que transitan por las carreteras y vialidades que conforman la Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje, esta medición lo realiza el departamento de Ingeniería de Transito de la Junta de Caminos del Estado de México, así como de la elaboración de los proyectos ejecutivos y Estudios Costo – Beneficio de las obras que requiere modernizar o dar mantenimiento preventivo. Para la formulación o elaboración de las matrices de Marco Lógico se debe partir identificando a la población objetivo el cual servirá de base para identificar la problemática, en este caso será la necesidad de modernizar o bien mediante la conservación de carreteras o vialidades



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

## Anexos



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

## Bibliografía

Infraestructura Vial Primaria Libre de Peaje. Gaceta del Gobierno del Estado de México, No. 103, Toluca de Lerdo, México, lunes 08 de junio de 2015

Manual para la Formulación del Anteproyecto de Presupuesto de Egresos para el ejercicio fiscal 2017

Guía para la elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados

Lineamientos y reglas para la implementación del Presupuesto Basado en Resultados (PbR). Gaceta del Gobierno del Estado de México. No. 41, Toluca de Lerdo, México, lunes 01 de marzo de 2010

Plan de Desarrollo del Estado de México 2017-2023



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

## Anexo 3



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

Programa: 03050103 Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre					
Resumen Narrativo	Indicadores	Descripción de la Fórmula	Periodicidad	Medios de Verificación	Supuestos
<b>Fin</b>					
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.	Porcentaje de población con acceso a la infraestructura y servicios de comunicaciones.	( Sumatoria promedio de la población con acceso a los servicios de infraestructura de comunicaciones / Población total en el Estado de México ) *100	Anual	Estadísticas del Sector Comunicaciones estatal y federal. Censos de Población y Vivienda, INEGI; Estadística de proyecciones poblacionales de COESPO.	Participación efectiva del sector privado y social en el mejora e incremento de la infraestructura de comunicaciones.
<b>Propósito</b>					
Infraestructura vial estatal funciona en condiciones adecuadas de transitabilidad para una mayor conectividad y movilidad.	Porcentaje de infraestructura vial en buenas y regulares condiciones.	( 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	Anual	Levantamiento de la Información por la JCEM	Apoyo eficiente de los gobiernos federal y municipal y cumplimiento del concesionario de los Poyectos de Prestación de Servicios de carreteras y vialidades.
<b>Componentes</b>					
1. Carretera y vialidades libres de peaje de jurisdicción estatal incrementadas para mayor cobertura.	Construcción de carreteras estatales alimentadoras.	(( Kilómetros de carretera existente año anterior + kilómetros de carretera año actual/ Kilómetros de carreteras estatales existentes año anterior)- 1)*100	Trimestral	Registros administrativos por la JCEM con base en la cobertura de carreteras construidas.	Disponibilidad de la población para otorgar el derecho de vía y apoyo de los gobiernos federal y municipal.
2. Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal conservadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	% Conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.	( Kilómetros de caminos conservados en el periodo *100)/ Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje	Trimestral	Registro de las metas alcanzadas en conservación de carreteras libres de peaje, realizado por JCEM.	Apoyo y respeto de la sociedad a la preservación del derecho de vía.
3. Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal modernizadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Modernización de carreteras alimentadoras estatales.	( Kilómetros de carretera modernizados en el periodo / Kilómetros de carretera con saturación de nivel de servicios ) *100	Trimestral	Registros administrativos realizados por la JCEM sobre el avance de las metas de modernización de la vialidad primaria.	Participación y aceptación de la población y grupos organizados en derecho de vía.
4. Carreteras y vialidades de jurisdicción estatal rehabilitadas para un eficiente flujo vehicular y transporte de carga.	Mejoramiento de la estructura y superficie de rodamiento de la infraestructura vial libre de peaje	( Kilómetros de carreteras rehabilitados / Total de kilómetros de caminos de la Red Estatal primaria libre de peaje con requerimiento ) *100	Trimestral	Registros administrativos realizados por la JCEM sobre el avance de las metas de rehabilitación de la vialidad primaria.	Condiciones climaticas normales y apoyo de la población en el respeto y cuidado del derecho de vía.
5. Puentes y distribuidores viales construidos o rehabilitado para mejora de flujo vial y comodidad de la población.	Construcción y rehabilitación de puentes vehiculares en carreteras alimentadoras.	(Total de población del área geografica beneficiada/ Numero de puentes y distribuidores realizados)	Trimestral	Registros administrativos por la JCEM con base en la cobertura de puentes y distribuidores realizados.	Aceptación social para el incremento de la infraestructura vial.
6. Vialidades primarias modernizadas, para la disminución de los tiempos de recorrido.	Disminución de los tiempos de recorrido por la modernización de vialidades primarias.	( Tiempo de recorrido en vialidades por modernizar - Tiempo de recorrido en vialidades modernizadas )	Semestral	Estadística generada por Dirección General de Vialidad, en la supervisión de cumplimiento de avance de obras.	Aceptación de la población para la ejecución de las obras y liberación del derecho de vía.



GOBIERNO DEL  
ESTADO DE MÉXICO

Actividades					
4.1 - 5.1 Integración de información sobre la conservación y mantenimientos de carreteras y vialidades primarias libres de peaje.	Cobertura Poblacional de los Proyectos para la Prestación de Servicios (PPS) del Sector Comunicaciones.	( Población beneficiada con los PPS de Comunicaciones / Población total en el Estado de México ) *100	Trimestral	Empresa concesionaria PPS carretero. Información de la Coordinación de Seguimiento y Evaluación Sectorial.	Cumplimiento a lo establecido en el contrato y convenios de prestación de servicios.



## FICHAS TÉCNICAS DE DISEÑO Y SEGUIMIENTO DE INDICADORES 2017

### FICHA TÉCNICA DE DISEÑO Y SEGUIMIENTO DE INDICADORES 2017 DE GESTIÓN

**PILAR TEMÁTICO / EJE TRANSVERSAL:** Pilar temático 2: Estado progresista  
**OBJETIVO DEL PILAR O EJE TRANSVERSAL:** Promover una economía que genere condiciones de competitividad  
**ESTRATEGIA:** Desarrollar infraestructura.  
**LÍNEA DE ACCIÓN:** Mantener las redes primarias en óptimas condiciones de transitabilidad.  
**PROGRAMA PRESUPUESTARIO:** 03050103 - Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre  
**PROYECTO PRESUPUESTARIO:** 030501030202 - Conservación de carreteras alimentadoras  
**UNIDAD RESPONSABLE:** 22900 Secretaría de Infraestructura  
**UNIDAD EJECUTORA:** 229E0 Junta de Caminos del Estado de México

#### ESTRUCTURA DEL INDICADOR

**NOMBRE DEL INDICADOR:** [471] Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.  
**FÓRMULA DE CÁLCULO:** ( Kilómetros de caminos conservados en el periodo \*100)/ Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje  
**INTERPRETACIÓN:** Registra la proporción de la longitud primaria libre de peaje, respecto a la longitud total de esta vialidad conservada.  
**DIMENSIÓN QUE ATIENDE:** Eficiencia **FRECUENCIA DE MEDICIÓN:** Trimestral  
**DESCRIPCIÓN DEL FACTOR DE COMPARACIÓN:**  
**ÁMBITO GEOGRÁFICO:**  
**COBERTURA:** Estatal  
**SENTIDO:** Ascendente  
**LINEA BASE:** 100 Por ciento de vialidad libre de peaje coservada en el 2016

#### COMPORTAMIENTO DE LAS VARIABLES DURANTE EL CUARTO TRIMESTRE

VARIABLE	UNIDAD DE MEDIDA	OPERACIÓN	META ANUAL	AVANCE TRIMESTRAL				AVANCE ACUMULADO			
				PROG.	%	ALCAN.	%	PROG.	%	ALCAN.	%
Kilómetros de caminos conservados en el periodo	Kilómetro	Suma	4326.67	1351.33	31	906.28	21	4326.67	10	4326.67	10
Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje	Kilómetro	Constante	4326.67	4326.67	10	4326.67	10	4326.67	10	4326.67	10

#### COMPORTAMIENTO DEL INDICADOR

##### DESCRIPCIÓN DE LA META ANUAL:

Al término del ejercicio fiscal, se realizarán los trabajos de mantenimiento menor en la superficie de rodamiento de la red carretera estatal libre de peaje, al menos en un 95% del total de la Red.

META ANUAL	CUARTO TRIMESTRE							
	AVANCE TRIMESTRAL				AVANCE ACUMULADO			
	PROG	ALC	EF%	SEMÁFORO	PROG	ALC	EF%	SEMÁFORO
100.00	31.23	20.95	67.07	NARANJA	100.00	100.00	100.00	VERDE

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

Sin observaciones...

#### EVALUACIÓN DEL INDICADOR

Elaboró

Vo. Bo

M. en D. VERÓNICA VALDEZ CHÁVEZ  
DIRECTORA GENERAL

Lic. ANTONIO ARMANDO MERCADO ORDOÑEZ  
DIRECTOR DE INFORMACIÓN, PLANEACIÓN, PROGRAMACIÓN Y EVALUACIÓN



FICHA TÉCNICA DE DISEÑO Y SEGUIMIENTO DE INDICADORES 2017  
DE GESTIÓN

**PILAR TEMÁTICO / EJE TRANSVERSAL:** Pilar temático 2: Estado progresista  
**OBJETIVO DEL PILAR O EJE TRANSVERSAL:** Promover una economía que genere condiciones de competitividad  
**ESTRATEGIA:** Desarrollar infraestructura.  
**LÍNEA DE ACCIÓN:** Mantener las redes primarias en óptimas condiciones de transitabilidad.  
**PROGRAMA PRESUPUESTARIO:** 03050103 - Modernización de la infraestructura para el transporte terrestre  
**PROYECTO PRESUPUESTARIO:** 030501030202 - Conservación de carreteras alimentadoras  
**UNIDAD RESPONSABLE:** 22900 Secretaría de Infraestructura  
**UNIDAD EJECUTORA:** 229E0 Junta de Caminos del Estado de México

ESTRUCTURA DEL INDICADOR

**NOMBRE DEL INDICADOR:** [471] Porcentaje de conservación de la infraestructura vial primaria libre de peaje.  
**FÓRMULA DE CÁLCULO:**  $(\text{Kilómetros de caminos conservados en el periodo} * 100) / \text{Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje}$   
**INTERPRETACIÓN:** Registra la proporción de la longitud primaria libre de peaje, respecto a la longitud total de esta vialidad conservada.  
**DIMENSIÓN QUE ATIENDE:** Eficiencia **FRECUENCIA DE MEDICIÓN:** Trimestral  
**DESCRIPCIÓN DEL FACTOR DE COMPARACIÓN:**  
**ÁMBITO GEOGRÁFICO:**  
**COBERTURA:** Estatal  
**SENTIDO:** Ascendente  
**LÍNEA BASE:** 100 Por ciento de vialidad libre de peaje conservada en el 2016

COMPORTAMIENTO DE LAS VARIABLES DURANTE EL CUARTO TRIMESTRE

VARIABLE	UNIDAD DE MEDIDA	OPERACIÓN	META ANUAL	AVANCE TRIMESTRAL				AVANCE ACUMULADO			
				PROG.	%	ALCAN.	%	PROG.	%	ALCAN.	%
Kilómetros de caminos conservados en el periodo	Kilómetro	Suma	4326.67	1351.33	31	906.28	21	4326.67	100	4326.67	100
Total de kilómetros de la Red vial primaria estatal libre de peaje	Kilómetro	Constante	4326.67	4326.67	100	4326.67	100	4326.67	100	4326.67	100

COMPORTAMIENTO DEL INDICADOR

DESCRIPCIÓN DE LA META ANUAL:

Al término del ejercicio fiscal, se realizarán los trabajos de mantenimiento menor en la superficie de rodamiento de la red carretera estatal libre de peaje, al menos en un 95% del total de la Red.

META ANUAL	CUARTO TRIMESTRE							
	AVANCE TRIMESTRAL				AVANCE ACUMULADO			
	PROG.	ALC.	EF%	SEMÁFORO	PROG.	ALC.	EF%	SEMÁFORO
100.00	31.23	20.95	67.07	NARANJA	100.00	100.00	100.00	VERDE

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

Sin observaciones...

EVALUACIÓN DEL INDICADOR

Elaboró

Vo. Bo

M. en D. VERÓNICA VALDEZ CHÁVEZ  
DIRECTORA GENERAL

Lic. ANTONIO ARMANDO MERCADO ORDOÑEZ  
DIRECTOR DE INFORMACIÓN, PLANEACIÓN, PROGRAMACIÓN Y EVALUACIÓN