

EJE
RECTOR

1

SAN LUIS
PRÓSPERO



PROGRAMA SECTORIAL DE
**INFRAESTRUCTURA
CARRETERA**

PLAN ESTATAL
DE DESARROLLO
2015-2021



COPLADE
COMITÉ DE PLANEACIÓN
PARA EL DESARROLLO
DEL ESTADO



ÍNDICE



PROGRAMA SECTORIAL DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA EJE RECTOR 1: SAN LUIS PRÓSPERO

PRESENTACIÓN	3
EL PROGRAMA SECTORIAL Y ARTICULACIÓN CON EL SISTEMA DE PLANEACIÓN	5
VISIÓN Y PRINCIPIOS DEL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2015-2021	7
1. VISIÓN DEL PROGRAMA SECTORIAL	7
2. INTRODUCCIÓN	8
3. MARCO NORMATIVO	9
4. CONTEXTO	12
4.1 Retos y Prioridades	15
5. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN	16
5.1 Alineación con la Planeación Nacional	17
6. MATRIZ DE PROGRAMAS	18
7. MATRIZ DE INDICADORES ESTRATÉGICOS	21
8. SISTEMA DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	23



PRESENTACIÓN

El Programa Sectorial de Infraestructura Carretera es vincular a las personas a través de una infraestructura carretera que garantice enlaces terrestres rápidos y seguros.

El reto es consolidar una red carretera amplia, segura y eficiente, capaz de satisfacer las necesidades de comunicación terrestre de la población y las demandas de la dinámica económica actual.

Sabremos aprovechar la privilegiada localización geográfica de la entidad, constituyéndonos en nodo logístico de alto valor estratégico para la red de flujos comerciales, tanto al interior del Estado como a nivel nacional e internacional.

Las 10 líneas de acción que configuran el Programa de Trabajo del sector de Infraestructura Carretera son:

- Optimizar los ejes troncales de San Luis Potosí
- Fortalecer los intercambios socioculturales y económicos entre las comunidades, a través de la construcción, la modernización y el mantenimiento de caminos y carreteras.
- Dotar a todas nuestras comunidades y a sus habitantes de un sistema de puentes, caminos y carreteras con niveles de excelencia. Esto les permitirá distribuir eficientemente sus productos, con la calidad de exportación que fijan los estándares internacionales.
- Impulsar el mejoramiento sustantivo de la infraestructura vial entre la Huasteca Norte y Sur.
- Conectar por vía terrestre a nuestra Huasteca con el Puerto de Altamira, Tamaulipas.
- Garantizar la conservación e incentivar la construcción de puentes vehiculares en todo el territorio potosino.
- Establecer alianzas con la industria de la construcción para el desarrollo y la implementación de proyectos de infraestructura.
- Apoyar con caminos de probada calidad a los inversionistas potosinos, a fin de que éstos fortalezcan la cadena productiva del Estado.
- Ofrecer a los usuarios de corredores y ejes carreteros en su paso por San Luis, un tránsito cómodo, ágil y seguro. Especial atención se brindará a la Zona Industrial de la capital, dotándola de las vías de enlace que requiere para su óptimo funcionamiento.
- Gestionar un desarrollo regional equilibrado en materia de caminos y carreteras: se invertirá con base en prioridades en cada una de las cuatro regiones de la entidad.

Vivimos en San Luis Potosí una coyuntura histórica de grandes expectativas. En el horizonte que avizoramos para el eficiente desarrollo y fortalecimiento del Estado, ubicamos una tarea



prioritaria: mejorar y construir las vías de comunicación terrestre que nos enlazan con puntos estratégicos de zonas comerciales y de exportación del país.

Hoy somos un importante referente del turismo mexicano y gran polo de producción industrial; la calidad de nuestras vías de comunicación terrestre será el garante de que esta privilegiada situación se mantenga y crezca aún más.

Nos mueve una misión de orden superior: hacer de San Luis Potosí un territorio bien comunicado, para la conquista de un mañana pleno de desarrollo y bienestar que alcance a toda la población.

El rostro global del mundo contemporáneo nos exige, si deseamos ser competitivos, contar con sistemas de comunicación en red para la organización inteligente y productiva de la vida particular y en comunidad. A nosotros nos toca responder a esta demanda con una Red Carretera Estatal de primer nivel.

Hay cosas que cambian el presente, y con ello, el porvenir de una sociedad. Una de ellas es la dotación de buenos caminos para la gente. Esto modifica sensiblemente el estado de ánimo de las personas, las impulsa a trabajar, a ser productivas; el abrirles caminos les abre la imaginación y el deseo de prosperar. Una comunidad de buen camino es una comunidad de gente motivada y contenta. Este es el verdadero patrimonio que el Estado está decidido a cuidar e incrementar. Más familias satisfechas con más puentes, más caminos y mejores carreteras.

Estamos convencidos que solo así coadyuvaremos para consolidar mayores niveles de productividad y aprovechamiento de las nuevas oportunidades que se nos presentan y lograr, por consecuencia, un desarrollo sostenido que nos permita prosperar juntos.

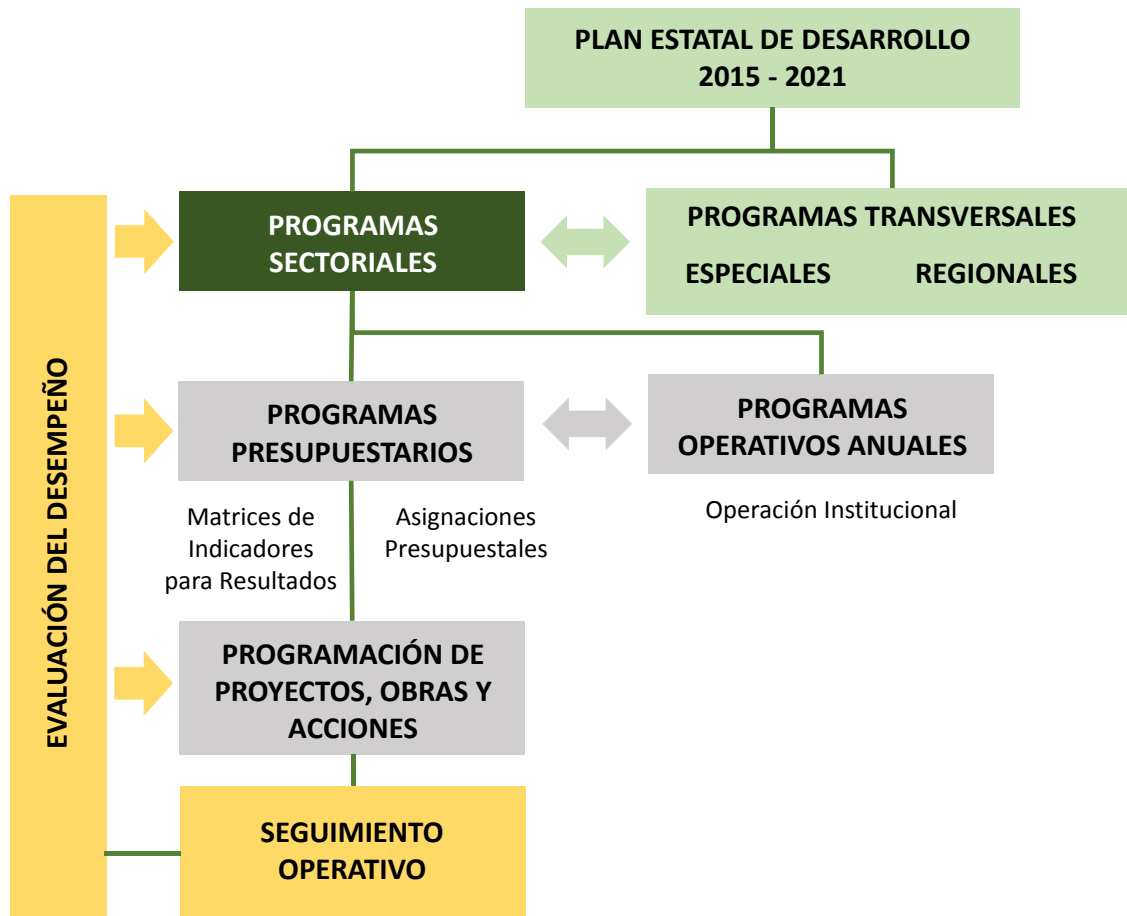
Ing. Porfirio Jesús Flores Vargas
Director General de la Junta Estatal de Caminos.



EL PROGRAMA SECTORIAL Y ARTICULACIÓN CON EL SISTEMA DE PLANEACIÓN

En apego a la normatividad vigente en materia de planeación, los Programas Sectoriales definen con mayor precisión y detalle las políticas públicas a implementar en cada una de las Vertientes, mediante la definición de programas, proyectos, indicadores y metas anuales alineados a los objetivos, estrategias y líneas de acción contenidos en el Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021.

Asimismo, el Sistema Estatal de Planeación contempla la realización de programas transversales de carácter regional y especial, los cuales complementan las políticas públicas contenidas en los Programas Sectoriales, para la atención específica de grupos poblacionales y zonas territoriales de interés para el desarrollo del Estado.



Para lograr la operatividad de los Programas Sectoriales, estos derivan en Programas Presupuestarios, los cuales definen con precisión los productos y componentes a entregar como resultado de las políticas públicas implementadas, en el marco de Matrices de Indicadores para Resultados, con asignaciones presupuestales definidas.



De igual forma, los Programas Sectoriales sientan las bases para la integración de Programas Operativos Anuales que definirán el actuar institucional del Gobierno como soporte y con base a los Programas Presupuestarios definidos.

Como una actividad permanente en el transcurso de cada ejercicio fiscal, la programación de proyectos, obras y acciones, como derivación de los Programas Presupuestarios, se someterá a un ejercicio de seguimiento operativo y evaluación del desempeño, mismos que retroalimentarán las diversas etapas del proceso de planeación, programación y ejecución de las políticas públicas.





VISIÓN Y PRINCIPIOS DEL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2015-2021

El Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021 se sustenta en los valores republicanos y democráticos de nuestra historia, en nuestra autoestima colectiva y en nuestra capacidad para construir juntos el desarrollo.

Se enmarca en una Visión de largo plazo para hacer de San Luis Potosí:

Un Estado próspero, con empleo, ingreso y bienestar social sostenidos, integrado a las transformaciones globales y a la sociedad del conocimiento. Con derechos sociales y libertades plenas. Comprometido con la protección del medio ambiente. Con instituciones de seguridad y justicia eficaces y confiables. Con gobiernos honestos, transparentes y eficientes, y una sociedad informada y participativa.

Esta Visión atiende y proyecta los Principios que la sociedad privilegió en sus aportaciones para la construcción del Plan Estatal de Desarrollo:

- Eficacia para generar oportunidades de crecimiento económico, con más y mejores empleos.
- Disminución de la pobreza y acceso a derechos sociales plenos.
- Convivencia pacífica con seguridad y justicia para todos.
- Preservación y fomento de una cultura de respeto al medio ambiente.
- Honestidad y transparencia en el ejercicio público.
- Democracia participativa, para procesar civilizadamente las diferencias y generar los acuerdos más provechosos para la ciudadanía.
- Colaboración para el crecimiento y desarrollo integral de las cuatro regiones.
- Respeto a nuestra diversidad étnica y cultural.
- Defensa de los derechos humanos y la equidad social.

1. VISIÓN DEL PROGRAMA SECTORIAL

San Luis Potosí contará con una infraestructura carretera suficiente, segura, y en buenas condiciones, a fin de satisfacer la demanda de la población y de los sectores productivos en el Estado; garantizando la movilidad de sus habitantes y de los bienes producidos; contribuyendo, de ésta manera, al desarrollo económico y social del Estado.



2. INTRODUCCIÓN

El Plan Estatal de Desarrollo 2015–2021 está conformado por cinco Ejes Rectores del desarrollo integral de nuestro Estado, que en conjunto tienen el objetivo de disminuir la pobreza, promover la inversión y el empleo, desarrollar las capacidades que nos permitan aprovechar las oportunidades que nos ofrecen el país y el mundo. Cada uno de los ejes está conformado a su vez por vertientes que atienden las principales necesidades de nuestra entidad.

Los Programas Sectoriales, se definen como una extensión del Plan Estatal de Desarrollo y concretan programas y proyectos, indicadores y metas anuales; vinculados con los objetivos, estrategias y líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo. El presente documento forma parte de un conjunto programas que serán la base para articular las acciones institucionales que permitan alcanzar un desarrollo económico incluyente y sustentable y un mayor bienestar. El Programa Sectorial de Infraestructura Carretera 2015–2021, no pretende ser un documento exhaustivo, pero sí dejar pautas claras, objetivos, estrategias, líneas de acción y metas que permitan en su momento, ser evaluado.

Para cumplir con el objetivo del Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021, es necesario aprovechar todas las ventajas competitivas que posee San Luis Potosí, como su ubicación geográfica y su infraestructura. Es innegable que la infraestructura, en este caso la carretera, está ligada directamente a la competitividad de las entidades y por tanto del país, favoreciendo el crecimiento de otros sectores productivos.

El contar con una infraestructura carretera amplia, moderna y eficaz, es la meta que se pretende lograr con el presente Programa Sectorial, para ello se han de reorientar las inversiones públicas hacia proyectos de gran impacto social y económico, proyectos que a su vez, tendrán como fin optimizar la infraestructura carretera actual y subsanar sus deficiencias; de igual manera, es necesario dar seguimiento a las obras en proceso de inversión público-privada que fortalecen la movilidad de largo itinerario en la zona metropolitana de San Luis Potosí, y en el resto del Estado.



3. MARCO NORMATIVO

El Programa Sectorial de Infraestructura Carretera se encuadra en un conjunto de normas que constituyen el marco normativo que regula la actuación de las dependencias y entidades coordinadas en este sector.

a) *Normatividad Federal:*

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo 25

Establece la rectoría del Estado para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. La competitividad se entenderá como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo.

- Ley de Vías Generales de Comunicación

Regula las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellas, facultades ejercidas por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y que comprende, entre otras, la construcción, el mejoramiento, la conservación y la explotación de dichas vías generales de comunicación.

- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y reglamentos que de ellas se desprenden

Tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías.

- Ley de Expropiación

Tiene por objeto establecer las causas de utilidad pública y regular los procedimientos, modalidades y ejecución de las expropiaciones. Entre las causas consideradas como de utilidad pública, se establecen la apertura, ampliación o alineamiento de calles; la construcción de calzadas, puentes, caminos y túneles para facilitar el tránsito urbano y suburbano.



- Ley General de Bienes Nacionales

Establece los bienes que constituyen el patrimonio de la Nación, entre ellos los caminos, carreteras, puentes y vías férreas, que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares y demás partes integrantes establecidas en la ley federal de la materia.

- Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su reglamento

Esta ley, entre otros objetivos, establece el Sistema General de Unidades de Medida.

- Plan Nacional de Desarrollo

Traza los objetivos de las políticas públicas y establece las acciones específicas para alcanzarlos. Un plan viable y claro para alcanzar un México en Paz, un México Incluyente, un México con Educación de Calidad, un México Próspero y un México con Responsabilidad Global.

- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

Su objeto es propiciar el desarrollo sustentable, estableciendo las bases para definir los principios de política ambiental y los instrumentos para su aplicación; la preservación, la restauración y el mejoramiento del ambiente; el establecimiento de los mecanismos de coordinación, inducción y concertación entre autoridades en materia ambiental, entre otras.

- Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018.
- Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018.
- Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y Zonas Aledañas.
- Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.
- Reglamento de Tránsito en Carreteras.

b) Normatividad Estatal:

- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí

Artículos 57 y 80

Señalan la atribución del Ejecutivo de presentar ante el Congreso del Estado el Plan Estatal de Desarrollo para su aprobación, en el plazo y con el procedimiento que dispongan las leyes de la materia.



- Ley de Planeación del Estado y Municipios

Artículos 1, 4 y 5

Refieren a la formación del Sistema Estatal de Planeación Democrática. Al proceso sujeto a un instrumento rector denominado Plan Estatal de Desarrollo, del que derivan los demás instrumentos de la planeación del desarrollo estatal, tales como planes municipales, programas regionales, sectoriales, especiales e institucionales, congruentes con los establecidos en la planeación nacional, los cuales serán obligatorios para las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal, y que serán la base para la coordinación de acciones entre los tres niveles de gobierno y servirán para inducir la participación de los sectores social y privado.

- Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado

Capítulo I

Define estructuras y funciones de las dependencias y entidades del ejecutivo estatal con un enfoque dirigido a la planeación estratégica.

- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas, para el Estado y Municipios de San Luis Potosí

Tiene por objeto regular las acciones relativas a la planeación, programación, presupuestación, contratación, gasto, ejecución y control de las obras públicas, así como de los servicios relacionados con las mismas, que contraten o realicen, entre otros, los organismos descentralizados o autónomos que realicen obras con recursos públicos.

- Ley Ambiental del Estado de San Luis Potosí
- Ley de Aguas para el Estado de San Luis Potosí
- Ley de Protección y Conservación de Árboles Urbanos del Estado de San Luis Potosí
- Ley de Adquisiciones del Estado de San Luis Potosí
- Plan Estatal de Desarrollo Urbano de San Luis Potosí 2012-2030



4. CONTEXTO

El Estado cuenta con una población urbana de 1 millón 764 mil 106 habitantes (65% de la población total), con la siguiente distribución: 40% en la zona conurbada San Luis – Soledad; 12% en Matehuala, Ciudad Valles, Rioverde y Tamazunchale, y 48% en 61 localidades de entre 2,500 y 25 mil habitantes.

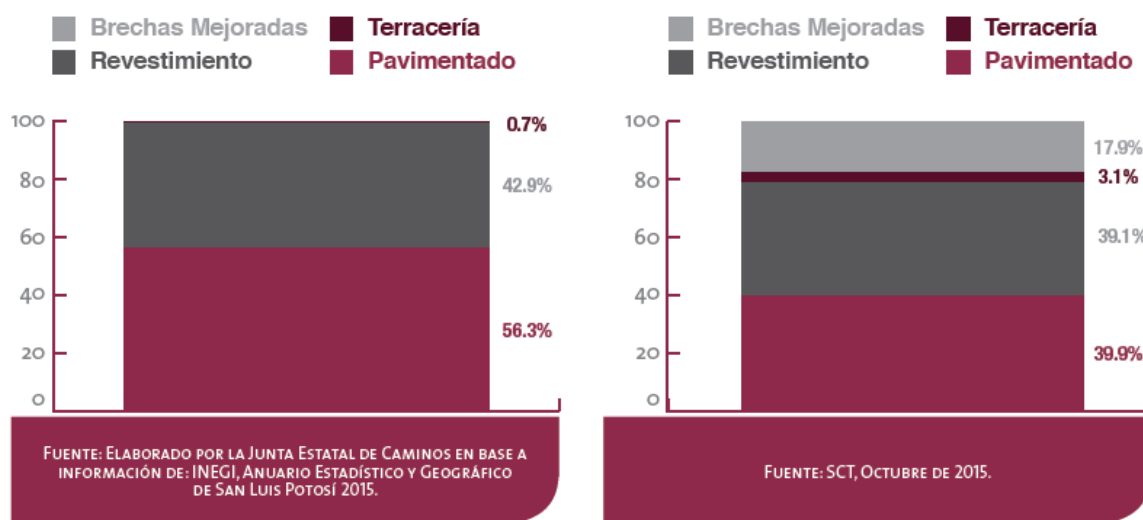
La población rural de 953,714 habitantes, representa 35% del total del Estado y se encuentra dispersa en 6,766 localidades menores de 2,500 habitantes.

San Luis Potosí tiene dos conurbaciones: la Zona Metropolitana de la ciudad Capital y Soledad de Graciano Sánchez (con más de un millón de habitantes) que es la onceava mayor concentración urbana en el país; y otra conurbación integrada por Rioverde y Ciudad Fernández, con cerca de 140 mil habitantes.

San Luis Potosí es de los estados con mayor densidad carretera del país (19.3 kilómetros de carreteras por cada 100 kilómetros cuadrados de superficie territorial). A diciembre de 2014, la red se integra con 12,545 kilómetros de carreteras y caminos. De estos, el 19.2% corresponden a carreteras federales y de cuota; el 37% a carreteras estatales pavimentadas, y un 44% a brechas y terracerías.

RED CARRETERA ESTATAL
(% de la longitud total)

RED CARRETERA NACIONAL
(% de la longitud total)

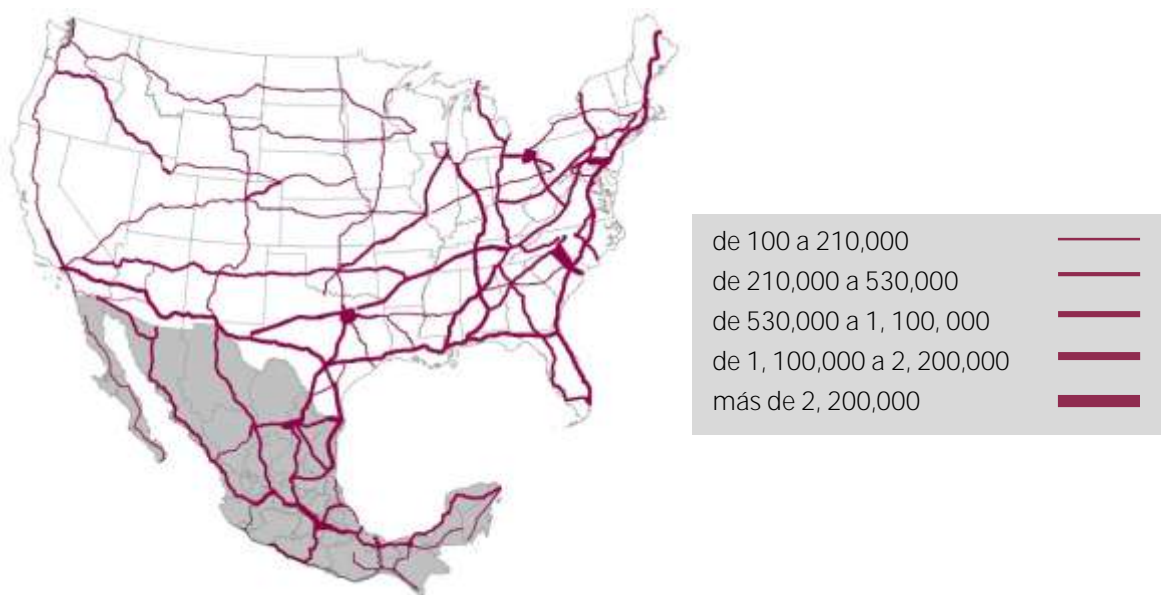


Es prioritario mejorar las condiciones físicas de caminos y carreteras, sobre todo en las regiones Huasteca y Media, a través de un esfuerzo permanente entre los tres niveles de gobierno.



Se estima que para los próximos años el crecimiento de transporte de carga por territorio potosino demandará de mayor infraestructura y servicios logísticos.

TRANSPORTE DE CARGA A 2020
en miles de millones de toneladas/kilómetros



Fuente: SCT. Dirección General de Desarrollo Carretero, 2010.

San Luis Potosí es una de las siete entidades con mayor longitud ferroviaria al sumar 1,234.7 kilómetros, que lo comunican con los principales puertos, ciudades y ejes comerciales del país.

En el contexto de movilidad, la ubicación, infraestructura carretera y de comunicaciones de San Luis Potosí es la parte fundamental que ha dado origen al clúster logístico que fortalece la infraestructura de transporte, y mejora la capacidad de una conexión coherente con las necesidades del sector productivo, fomentando el desarrollo de un sistema logístico avanzado de comunicación con los centros que integrarán el Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.

Esta plataforma de conectividad ha facilitado gran parte el desarrollo económico del Estado, como un fenómeno natural que ofrece la oportunidad de dimensionarlo bajo una concepción regional que compartirá sus beneficios con los estados cercanos, con efectos multiplicadores en el desarrollo propio.

En carga aérea, el Aeropuerto Internacional Ponciano Arriaga de San Luis Potosí registró en 2014 el tercer mayor volumen de carga en el país.



El Estado requiere ampliar su infraestructura de comunicaciones y transportes para promover con mayor dinamismo la inversión nacional y extranjera, fortalecer sus capacidades y servicios logísticos e interconectar de manera eficiente todas las modalidades de transporte.

Dado que San Luis Potosí es un nodo logístico a nivel nacional, es importante destacar que cuenta con terminales intermodales de gran tamaño y con un recinto fiscalizado estratégico, que ofrece ventajas de tiempo y costo en los flujos de distribución de mercancías.





4.1 Retos y Prioridades

A partir del análisis del contexto se perfilan los siguientes retos y prioridades del sector para los próximos años.

- Ampliar la infraestructura de comunicaciones y transportes para mover con mayor dinamismo la inversión nacional y extranjera.
- Promover con los tres órdenes de gobierno, la modernización de la infraestructura carretera y de caminos.
- Mejorar las condiciones físicas de caminos y carreteras en todo el Estado, sobre todo, dadas las condiciones orográficas y de tipo de suelo, de la Huasteca y la zona Media.





5. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

El Plan Estatal de Desarrollo establece los objetivos, estrategias y líneas de acción para la Vertiente Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad correspondiente al Eje Rector 1 San Luis Próspero.

El Programa Sectorial de Infraestructura Carretera deriva de ahí sus objetivos, estrategias y líneas de acción, que son:

OBJETIVO B. Mejorar la infraestructura de conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

ESTRATEGIA B.1 Promover con los tres órdenes de gobierno, la modernización de la infraestructura carretera y de caminos.

LÍNEAS DE ACCIÓN

- Consolidar los ejes troncales del Estado.
- Construir y modernizar caminos y carreteras que fortalezcan los intercambios económicos y sociales entre las comunidades.
- Impulsar la modernización de la infraestructura carretera entre la Huasteca Norte y Sur.
- Promover las conexiones carreteras entre la Huasteca Potosina y el puerto de Altamira, Tamaulipas.
- Impulsar la conservación y construcción de puentes vehiculares.
- Desarrollar estudios y proyectos de infraestructura con los organismos empresariales de la industria de la construcción.



5.1 Alineación con la Planeación Nacional

A continuación se presenta una tabla que muestra el alineamiento de los objetivos, estrategias y líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021 respecto del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021 Eje Rector: San Luis Próspero Vertiente 5: Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad			Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 Meta Nacional: México Próspero		
OBJETIVO	ESTRATEGIA	LÍNEAS DE ACCIÓN	OBJETIVO	ESTRATEGIA	LÍNEAS DE ACCIÓN
B. Mejorar la infraestructura de conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.	B.1 Promover con los tres órdenes de gobierno, la modernización de la infraestructura carretera y de caminos.	Construir y modernizar caminos y carreteras que fortalezcan los intercambios económicos y sociales entre las comunidades.	4.9. Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.	Sector carretero
		Impulsar la modernización de la infraestructura carretera entre la Huasteca Norte y Sur.			<ul style="list-style-type: none"> Consolidar y/o modernizar los ejes troncales transversales y longitudinales estratégicos, y concluir aquellos que se encuentren pendientes. Mejorar y modernizar la red de caminos rurales y alimentadores.
		Promover las conexiones carreteras entre la Huasteca Potosina y el puerto de Altamira, Tamaulipas.			<ul style="list-style-type: none"> Conservar y mantener en buenas condiciones los caminos rurales de las zonas más marginadas del país, a través del Programa de Empleo Temporal (PET). Modernizar las carreteras interestatales.
		Impulsar la conservación y construcción de puentes vehiculares.			<ul style="list-style-type: none"> Llevar a cabo la construcción de libramientos, incluyendo entronques, distribuidores y accesos. Ampliar y construir tramos carreteros mediante nuevos esquemas de financiamiento.
		Desarrollar estudios y proyectos de infraestructura con los organismos empresariales de la industria de la construcción.			<ul style="list-style-type: none"> Realizar obras de conexión y accesos a nodos logísticos que favorezcan el tránsito intermodal. Garantizar una mayor seguridad en las vías de comunicación, a través de mejores condiciones físicas de la red y sistemas inteligentes de transporte.



6. MATRIZ DE PROGRAMAS

A continuación se presentan los programas que enmarcan el desarrollo de proyectos y acciones a realizar por las dependencias agrupadas en este sector.

PROGRAMA	DESCRIPCIÓN
CAMINOS RURALES	
Construcción	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la construcción de caminos en el medio rural.
Modernización y/o ampliación	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la modernización y/o ampliación de caminos en el medio rural.
Reconstrucción y/o rehabilitación	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la reconstrucción y/o rehabilitación de caminos en el medio rural.
Conservación y/o mantenimiento	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la conservación y/o mantenimiento de caminos en el medio rural.
Infraestructura complementaria	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la construcción de infraestructura complementaria de los caminos en el medio rural
Indemnizaciones por afectaciones	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para cubrir los pagos e indemnizaciones de las afectaciones ocasionadas por la construcción de caminos en el medio rural.
Estudios y proyectos	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la formulación y preparación de investigaciones, diagnósticos y documentos que apoyen la gestión de las políticas públicas en materia de caminos rurales.
Fortalecimiento de la gestión institucional	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para apoyar a las áreas sustantivas en la provisión de recursos humanos, materiales y financieros.
CARRETERAS ALIMENTADORAS	
Construcción	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la construcción de carreteras alimentadoras estatales
Modernización y/o ampliación	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la modernización y/o ampliación de carreteras alimentadoras estatales



PROGRAMA	DESCRIPCIÓN
Reconstrucción y/o rehabilitación	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la reconstrucción y/o rehabilitación de carreteras alimentadoras estatales
Conservación y/o mantenimiento	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la conservación y/o mantenimiento de carreteras alimentadoras estatales.
Infraestructura complementaria	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la construcción de infraestructura complementaria de carreteras alimentadoras estatales.
Indemnizaciones por afectaciones	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para cubrir los pagos e indemnizaciones de las afectaciones ocasionadas por la construcción de carreteras alimentadoras estatales.
Estudios y proyectos	Es el conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la formulación y preparación de investigaciones, diagnósticos y documentos que apoyen la gestión de las políticas públicas en materia de carreteras alimentadoras estatales.
Fortalecimiento de la gestión institucional	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para apoyar a las áreas sustantivas en la provisión de recursos humanos, materiales y financieros.
EJES TRONCALES	
Construcción	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la construcción de carreteras de la red federal.
Modernización y/o ampliación	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la modernización y/o ampliación de carreteras de la red federal.
Reconstrucción y/o rehabilitación	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la reconstrucción y/o rehabilitación de carreteras de la red federal.
Conservación y/o mantenimiento	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la conservación y/o mantenimiento de carreteras de la red federal.
Infraestructura complementaria	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para la construcción de infraestructura complementaria de carreteras de la red federal.
Indemnizaciones por afectaciones	Son las unidades responsables para cubrir los pagos e indemnizaciones de las afectaciones ocasionadas por la construcción de carreteras de la red federal.



PROGRAMA	DESCRIPCIÓN
Estudios y proyectos	Son las operaciones que realizan las unidades responsables para la formulación y preparación de investigaciones, diagnósticos y documentos que apoyen la gestión de las políticas públicas en materia de carreteras de la red federal.
Fortalecimiento de la gestión institucional	Comprende al conjunto de operaciones que realizan las unidades responsables para apoyar a las áreas sustantivas en la provisión de recursos humanos, materiales y financieros.





7. MATRIZ DE INDICADORES ESTRATÉGICOS

Programa Sectorial de Infraestructura Carretera											
OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	INDICADOR	LÍNEAS DE ACCIÓN	PROGRAMAS / PROYECTOS	METAS ANUALES						UNIDAD DE MEDIDA
					2016	2017	2018	2019	2020	2021	
B. Mejorar la infraestructura de conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.	B.1 Promover con los tres órdenes de gobierno, la modernización de la infraestructura carretera y de caminos.	2.1 Kilómetros de carreteras construidos o rehabilitados en ejes troncales.	Consolidar los ejes troncales del Estado.	Modernización de Carreteras Federales	12	15	12	16	20	25	Kilómetros
				Contrato Plurianual de Conservación de Carreteras	755	755	755	755	755	755	Kilómetros
				Conservación Periódica y Rutinaria de Carreteras Federales	1,338	1,363	1,383	1,433	1,483	1,483	Kilómetros
				Señalamiento Vertical	4,930	4,000	3,000	2,000	3,000	2,500	Kilómetros
				Señalamiento Horizontal	1,345	500	600	550	650	600	Kilómetros
				Colocación de barreras de contención	5,610	5,000	4,000	3,000	7,000	7,500	Metro Lineal
				Ampliación y Modernización de la carretera Xolol - Tamuin	-	28	28	-	-	-	Kilómetros
			Ampliación y Modernización del Anillo Periférico Sur-Poniente	-	4	4	4	4	4	Kilómetros	
			Vialidades de conectividad a la Zona Industrial	-	20	20	20	20	20	Porcentaje	
			Construcción del Boulevard de acceso a la cabecera municipal de Santa María del Río	-	1	-	-	-	-	Kilómetros	
			Ampliación de la carretera Villa de Arista-Entronque Carretera 57	-	10	17	-	-	-	Kilómetros	
			Puentes peatonales sobre el Anillo Periférico	-	3	3	4	-	-	Puentes	
			Modernización de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras	74	171	132	129	173	113	Kilómetros	
		Conservación de caminos rurales	PET	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	Kilómetros	
		2.2 Porcentaje del estado físico de las carreteras estatales pavimentadas	Conservación de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras	374	300	315	320	300	310	Kilómetros	
		2.3 Porcentaje de estado físico de las carreteras federales libres de peaje pavimentadas		Conservación del Eje Carretero Cárdenas-Alaquines-Ciudad del Maiz		19	20			Kilómetros	
		Conservación de 60 km de caminos de las localidades del municipio de San Nicolás Tolentino		10	10	10	10	10	10	Kilómetros	

Continúa..



Programa Sectorial de Infraestructura Carretera											
OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	INDICADOR	LÍNEAS DE ACCIÓN	PROGRAMAS / PROYECTOS	METAS ANUALES						UNIDAD DE MEDIDA
					2016	2017	2018	2019	2020	2021	
B. Mejorar la infraestructura de conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.	B.1 Promover con los tres órdenes de gobierno, la modernización de la infraestructura carretera y de caminos.	2.1 Kilómetros de carreteras construidos o rehabilitados en ejes troncales.	Conservación de la red carretera estatal	Conservación de 90 km de caminos de las localidades de Salinas de Hidalgo:	30	10	15	10	15	10	Kilómetros
				Conservación de los caminos de las principales localidades del municipio de Guadalcázar	25	17	16	16	16	16	Kilómetros
				Conservación del Bulevar Pedro Antonio de los Santos	-	3	-	-	-	-	Kilómetros
				Conservación de Vialidades en Zona Industrial	46	-	-	-	-	-	Kilómetros
				Calificación de la Red Estatal Pavimentada	10	15	15	20	25	15	Porcentaje
				Conservación de Carreteras Alimentadoras	291	154	154	142	135	116	Kilómetros
		2.2 Porcentaje del estado físico de las carreteras estatales pavimentadas	Impulsar la modernización de la infraestructura carretera entre la Huasteca Norte y Sur.	Ampliación y Modernización de la carretera El Naranjo - Matlapa	-	-	44	44	44	38	Kilómetros
				Promover las conexiones carreteras entre la Huasteca Potosina y el puerto de Altamira, Tamaulipas.	Desarrollar proyectos de conectividad entre la Huasteca Potosina y El Puerto de Altamira	-	1	2	1	2	1
		2.3 Porcentaje de estado físico de las carreteras federales libres de peaje pavimentadas	Impulsar la conservación y construcción de puentes vehiculares.	Conservación Periódica y Rutinaria de Puentes en la Red Carretera Federal	505	152	182	172	152	152	Puente
				Construcción del Puente Vehicular Enrique Estrada	-	1	-	-	-	-	Puente
				Construcción de Puentes en la Red Carretera Estatal	1	3	4	3	3	3	Puente
				Reconstrucción de Puentes en la Red Carretera Federal	2	2	2	2	2	2	Puente
		2.5 Incremento porcentual del aforo vehicular en carreteras federales	Desarrollar estudios y proyectos de infraestructura con los organismos empresariales de la industria de la construcción.	Estudios y Proyectos	17	11	14	14	9	14	Estudios y Proyectos

La gran mayoría de los Programas y Proyectos incluidos en este Apartado 7, se realizarán mediante inversión federal directa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través del Centro SCT San Luis Potosí. Los recursos están etiquetados en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2016.



8. SISTEMA DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Antecedentes y Objetivos del Sistema

El Artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que los recursos públicos de que dispone el Estado deben ser evaluados, con el objeto de que se administren con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez, para satisfacer los objetivos a los que están destinados.

Asimismo, para afianzar la confianza de la sociedad en sus instituciones, es preciso transitar hacia un Gobierno orientado a la generación de valor público, abierto a la evaluación, comprometido con los resultados y la medición de su desempeño.

Con estos propósitos, la presente administración implementará un Sistema de Seguimiento y Evaluación del Desempeño que permitirá realizar una valoración objetiva sobre los alcances de las políticas públicas definidas en los Programas Sectoriales, su impacto real en la satisfacción de las necesidades de la población, así como en el cumplimiento de los objetivos, estrategias y líneas de acción establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021.

Dicho sistema permitirá implementar mejoras progresivas conforme a las oportunidades identificadas, así como priorizar la asignación de recursos públicos con base en los resultados generados.

MODELO CONCEPTUAL





En términos del Modelo Conceptual de Seguimiento y Evaluación del Desempeño, los Programas Sectoriales deberán traducirse en Programas Presupuestarios que, bajo la integración de Matrices de Indicadores para Resultados (MIR), identifiquen claramente la vinculación entre las políticas públicas definidas en la etapa de planeación, y las financiadas en la etapa de presupuestación y programación.

En una etapa subsecuente, se fortalecerán los mecanismos de seguimiento operativo de los programas presupuestarios a través de la ejecución físico – financiera de las obras y acciones programadas, para finalizar con la Evaluación del Desempeño que permitirá:

- a) Fortalecer los Programas Presupuestarios, a través de la implementación de oportunidades de mejora identificadas, y una reasignación presupuestal con base en desempeños operativos.
- b) Brindar elementos que permitan actualizar los instrumentos de planeación para asegurar el alcance de los objetivos de desarrollo establecidos.

En la práctica, el Sistema de Evaluación del Desempeño (SED) contará con dos vertientes operativas:

Sistema Estatal de Indicadores

Para brindar un seguimiento permanente a las políticas públicas del Estado se pondrá en marcha un Sistema Estatal de Indicadores (SEI), que permitirá monitorear las principales variables del desempeño gubernamental bajo criterios de claridad, relevancia, economía, monitoreabilidad, adecuación y aportación marginal, y en apego a las siguientes categorías metodológicas:

- *Indicadores de Referencia.*- Dan seguimiento a las principales variables del desarrollo del Estado, las cuales permiten compararle con otras entidades y parámetros nacionales e internacionales; su formulación técnica y/o construcción generalmente depende de instancias externas al Gobierno del Estado, y su comportamiento no depende exclusivamente del impacto generado por las políticas públicas implementadas.
- *Indicadores Estratégicos.*- Miden el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos en los documentos rectores de la planeación del desarrollo; sus metas y resultados alcanzados miden directamente el cumplimiento de las políticas gubernamentales.

Su cumplimiento se vincula directamente con los resultados e impactos obtenidos en los Programas Presupuestarios y se relacionan primordialmente con los fines y propósitos de la Matriz de Indicadores para Resultados; también pueden incluir el nivel de componente, en el caso que considere subsidios, bienes y servicios que impactan directamente en la población o área de enfoque.



- *Indicadores de Gestión.*- Miden el avance y logro en procesos y actividades, es decir, sobre la forma en que los bienes y servicios públicos son generados y entregados. Se relacionan con las actividades y componentes de la Matriz de Indicadores para Resultados.
- *Indicadores de Eficiencia.*- Dan seguimiento a la ejecución de Programas Presupuestarios en términos de recursos financieros, administrativos y condiciones de ejecución. Se relacionan primordialmente con el uso eficiente de los recursos públicos y el cumplimiento de las obligaciones en materia de armonización, transparencia y fiscalización.

En el marco del Modelo Conceptual, los indicadores incluidos en la Matriz de Indicadores de Evaluación y Seguimiento del presente Programa Sectorial, corresponden a los niveles de Referencia y Estratégicos; por su parte los indicadores de Gestión y Eficiencia serán definidos en las MIR de los Programas Presupuestarios, y estarán vinculados con la operación cotidiana de las políticas públicas.

Evaluaciones Específicas

Con el objeto de mejorar permanentemente los resultados alcanzados con la implementación de los Programas Presupuestarios, se conformará un Programa Anual de Evaluación (PAE), el cual incluirá ejercicios internos y externos conforme a los siguientes modelos metodológicos:

25

Etapa de Instrumentación 2016-2017

- Evaluación de Diseño: instrumento dirigido a los programas de nueva creación para analizar su lógica interna y su impacto en la consecución de los objetivos sectoriales a los que está dirigido.
- Evaluación de Consistencia y Resultados: analiza la capacidad institucional, organizacional y de gestión de un programa en términos de diseño, planeación estratégica, operación, cobertura y focalización, resultados alcanzados y percepción de los beneficiarios.

Etapa de consolidación 2018-2019

- Evaluación Específica de Desempeño: es una valoración sintética del desempeño progresivo de los programas presupuestarios mediante el análisis de indicadores de resultados, de servicios y de gestión.
- Evaluación de Procesos: analiza si el programa lleva a cabo sus procesos operativos de manera eficaz y eficiente, y si contribuye al mejoramiento de la gestión.



Etapa de maduración 2020-2021

- Evaluación de Impacto: Identifica el cambio en los indicadores a nivel de resultados atribuible a la ejecución de programas presupuestarios.
- Evaluaciones Estratégicas: evaluaciones que se aplican a un programa o conjunto de programas presupuestarios conforme a su impacto acumulativo en torno a las estrategias y políticas públicas de mediano plazo.

Productos Generados

En apego a la normatividad vigente, el Sistema de Seguimiento y Evaluación del Desempeño establecerá productos que permitirán:

- Analizar el cumplimiento de los objetivos de desarrollo establecidos, a través de la integración de los Informes de Gobierno y de Ejecución del Plan Estatal de Desarrollo, así como del Sistema Estatal de Indicadores;
- Dar cumplimiento a las obligaciones en materia de Armonización Contable, a través de las Cuentas Públicas, anuales y trimestrales; y
- Mejorar la eficacia de los Programas Presupuestarios a través de evaluaciones específicas y de eficiencia presupuestal.

26

Con ello, los Programas Sectoriales forman parte de un proceso integrado de instrumentación, operación, seguimiento y evaluación, orientado a asegurar la transformación de las condiciones socio económicas de la población, y la atención a sus necesidades y demandas ciudadanas.

