MORELOS
2018 - 2024

Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Dirección General de Legislación.
Subdirección de Jurismática.

Última Reforma: Texto original

CONSEJERÍA
JURÍDICA

PROGRAMA ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA 2019 – 2024

OBSERVACIONES GENERALES.- Fe de Erratas al Sumario del Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5735 de fecha 14 de agosto de 2019.

Publicación	2019/08/14
Expidió	Poder Ejecutivo del Estado de Morelos
Periódico Oficial	5735 “Tierra y Libertad”

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS

PROGRAMA ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA 2019-2024

OBSERVACIÓN: Fe de Erratas al Sumario del Periódico Oficial "Tierra y Libertad" 5735 de fecha 14 de agosto de 2019.

ÍNDICE

I. PRESENTACIÓN.....2
II. INTRODUCCIÓN.....3
III. MARCO NORMATIVO.....5
De la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos.
De la Ley Estatal de Planeación.
De la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Morelos.
Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos.
Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionadas.
El Reglamento Interior de la Secretaría de Obras Públicas.
IV. MISIÓN Y VISIÓN DEL PROGRAMA.....8
V. ELABORACIÓN DEL DIAGNÓSTICO.....9
VI. ELABORACIÓN DE ÁRBOL DE PROBLEMAS Y ÁRBOL DE OBJETIVOS.....12
VII. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN.....14
VIII. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.....15
IX. MATRIZ DE INDICADORES PARA EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PROGRAMA.....16

1

I. PRESENTACIÓN

Es compromiso de este gobierno satisfacer con eficiencia y eficacia las necesidades de infraestructura, espacios físicos y desarrollo urbano, que permita un crecimiento ordenado y sustentable en todo el estado apegado a un marco de legalidad y equidad, en concordancia con las dependencias, entidades y municipios del estado.

Las obras de infraestructura son un medio que coadyuva a detonar el crecimiento de la economía en su conjunto, y al mismo tiempo contribuye a incrementar la competitividad, además de ser un factor que ayuda a disminuir la pobreza y la marginación, generando bienestar social, ya que facilita el traslado de las personas, los bienes, las mercancías, además de facilitar el acceso a los servicios básicos que el estado brinda a la población. La infraestructura es, sin lugar a duda, factor determinante para mejorar la calidad de vida y promover el crecimiento económico.

Por ello, continuamos con el desarrollo de infraestructura de calidad, para dar soluciones a las problemáticas que existen en esta materia en el estado, por lo que se requiere ampliar y modernizar la infraestructura básica de acuerdo con estándares tecnológicos internacionales, para lograr niveles máximos de cobertura del territorio y satisfacer con eficacia las necesidades de servicios de infraestructura de los agentes económicos y población.

Siempre optimizando los Recursos Financieros autorizados a esta Secretaría de Obras Públicas, de tal manera que se puedan cumplir con las metas sociales en nuestro Estado de Morelos. Dando prioridad a la conservación de los activos carreteros, que es una necesidad que debe ser abordada desde distintos puntos de vista, tanto técnicos, como económicos para poder detonar un desarrollo económico sostenible en el tiempo, lo anterior acompañado de presupuestos adecuados a las necesidades actuales que demanda el sistema carretero estatal.

II. INTRODUCCIÓN

Durante varias décadas, Morelos vivió una promesa incumplida de futuro, un panorama lleno de carencias, pobreza y desigualdad, que ha tenido fuertes repercusiones negativas en la vida de miles de morelenses; con las acciones de este gobierno se pretende una transformación, queremos en los años venideros cambiar esa historia de limitaciones y carencias por un futuro de logros y progreso. La tarea, debemos reconocerlo, no será fácil; existen fuerzas que pretenden que los morelenses regresemos a ese pasado improductivo e ineficiente.

Históricamente, la conservación de carreteras ha venido evolucionando al pasar de la intervención con base a la experiencia de los encargados de los tramos que actuaban de manera reactiva, a llegar a utilizar planes de gestión que permitan optimizar los recursos y conservar el estado físico de la infraestructura carretera.

Nuestro Plan Sectorial es el resultado de las demandas de la gente, de su sentir, de sus preocupaciones, de sus angustias y también de sus propuestas. Su contenido es sustancialmente ciudadano, y lo seguirá siendo porque es un libro abierto para recibir más ideas, propuestas y demandas de la gente que quiere que sigamos avanzando. Se trata de un documento incluyente, porque en él se encuentran reunidas diversas voces y opiniones; es también plural, porque en él confluyen diferentes posturas políticas y partidistas; es, finalmente, resultado del diálogo directo con los ciudadanos, a quienes se ha escuchado con todo respeto y atención. Está estructurado con bases técnicas, y busca el desarrollo equitativo de las regiones. Este documento de planeación será nuestra hoja de ruta, pues guiará cada una de las acciones de este gobierno, hasta llegar a su conclusión. Esto significa que el Plan se cumplirá en su totalidad. Atrás quedaron los proyectos inconclusos, la lista de buenos deseos, las promesas incumplidas y, sobre todo, las ocurrencias.

La mejora de la infraestructura es un imperativo del desarrollo del Estado por ser un elemento fundamental para disminuir los costos de producción de bienes y servicios, por ello se propondrán acciones con las que estaríamos cumpliendo con uno de los principales objetivos del **PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA 2019-2024**, que es Resolver los puntos de conflicto con la infraestructura de las zonas

Publicación 2019/08/14
Expidió Poder Ejecutivo del Estado de Morelos
Periódico Oficial 5735 “Tierra y Libertad”

urbanas, que permita el tránsito ágil y seguro de personas y bienes por el territorio nacional y que dé a todos la posibilidad personal, comercial, cultural y política de conectarse con el resto de los mexicanos y con el mundo. Así como darle atención a una de las prioridades de este Gobierno, que es la Conservación y el mantenimiento de toda la infraestructura existente y terminación de las obras útiles, suspendidas o en proceso.

4

III. MARCO NORMATIVO

En este apartado se establecen las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que fundamentan la integración de los Programas Sectoriales y Especiales que se derivan del PED 2019-2024, así como el caso específico de las disposiciones legales relativas al Programa Sectorial de Infraestructura y Obra Pública.

El marco jurídico en que se sustenta la elaboración del presente programa, está comprendido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos; la Ley de Planeación; la Ley Estatal de Planeación; la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos; la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; la Ley de Obra Pública y Servicios Relacionados con la Misma del Estado de Morelos; la Ley Orgánica Municipal del Estado de Morelos y, el Reglamento Interior de la Secretaría de Obras Públicas.

De la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos.

De conformidad en lo dispuesto por los artículos 25 y 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, mismos que hacen mención sobre las atribuciones como estado, sus facultades, obligaciones y restricciones del gobernador los artículos 70, fracción XXVI; 119, fracción III, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos.

De la Ley Estatal de Planeación.

El artículo 16 de la Ley de Planeación establece la responsabilidad de las dependencias para elaborar programas sectoriales, tomando en cuenta las propuestas que presenten las entidades del sector, los gobiernos de las entidades federativas y las opiniones de los grupos sociales y de los pueblos y comunidades indígenas interesados; asegurando la congruencia de los programas sectoriales con

el PED y los programas regionales y especiales que determine el Presidente de la República.

Por su parte, la Ley Estatal de Planeación, en los artículos 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, señala el Sistema Estatal de Planeación Democrática y hace mención que dicha ley tiene por objeto establecer las normas y funcionamiento del Sistema Estatal de Planeación Democrática y el Proceso de Planeación a que deberán sujetarse las actividades conducentes a la formulación, instrumentación, control y evaluación de los planes y programas a que se refiere este ordenamiento así como el capítulo cuarto de esta Ley, en sus artículos del 23 al 46 refiere de Planes y Programas que establece como se llevará a cabo la eficacia del desempeño de la responsabilidad del Estado sobre el desarrollo integral de la Entidad así como los planes y programas que deberán llevarse por el Estado y el municipio.

De la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Morelos.

En la ley Orgánica de la Administración Pública del Estado Libre y Soberano de Morelos, artículo 26. A la Secretaría de Obras Públicas le corresponde ejercer las siguientes atribuciones: Fracción VII. Participar de manera coordinada con las unidades administrativas involucradas en la formulación y ejecución de programas, proyectos y acciones para el abastecimiento y tratamiento de aguas, así como la prestación de los servicios de agua potable, drenaje, alcantarillado y pluvial, en su caso y conforme a los instrumentos legales que se emitan.

Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos.

Asimismo, el artículo 32 de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos; contempla que el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano sustentable de los centros de población en la Entidad forman parte, como política sectorial, de los Sistemas Nacional y Estatal de Planeación Democrática, y se llevarán a efecto a través de: I. El Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable; II. Programas de

Publicación 2019/08/14
Expidió Poder Ejecutivo del Estado de Morelos
Periódico Oficial 5735 “Tierra y Libertad”

Ordenamiento de Zonas Conurbadas y Zonas Metropolitanas interestatales e intermunicipales; III. Programas Municipales de Desarrollo Urbano Sustentable; IV. Programas de Desarrollo Urbano Sustentable de Centros de Población; V. Los Programas de Desarrollo Urbano Sustentable, derivados y/o modalidades de los tres últimos anteriores, que son: 1. Programas Regionales; 2. Programas Parciales y 3. Programas Sectoriales.

Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionadas.

Del Título Segundo comprendido de los artículos 17 al 26 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionadas con las Mismas, nos menciona como llevar a cabo la Planeación, Programación y Presupuestación de las obras públicas y los servicios relacionados con las mismas.

En el artículo 1 de la Ley de Obra Pública y Servicios Relacionadas con las Mismas del Estado de Morelos hace mención que este ordenamiento es de orden público e interés social y 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 realice la Administración Pública Central y Paraestatal y sus Organismos Auxiliares, así como la Administración Pública Municipal y Paramunicipal. Así como el Título Segundo que establece de la planeación, programación y presupuestación de las obras públicas y servicios relacionados con las mismas que comprende los artículos 15 al 22.

El Reglamento Interior de la Secretaría de Obras Públicas.

El Reglamento Interior de la Secretaría de Obras Públicas, establece en el artículo 7 fracción I las atribuciones del Secretario, nos menciona que El Secretario, además de las atribuciones que le confiere la normativa, cuenta con las que a continuación se señalan, mismas que ejercerá conforme a las necesidades del servicio: I. Proponer, dirigir, coordinar, intervenir y verificar la ejecución de la obra pública, relativa a los Programas que planearán las Secretarías, Dependencias o Entidades de la Administración Pública Estatal que así lo requieran, así como todos aquellos de carácter sectorial que establezca el Plan Estatal de Desarrollo vigente.

IV. MISIÓN Y VISIÓN DEL PROGRAMA

MISIÓN

Planear y ejecutar proyectos de construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera de carácter estatal, mediante procesos administrativos, jurídicos y constructivos, buscando optimizar los recursos financieros, materiales y humanos, con la finalidad de contribuir en el desarrollo económico, cultural y social del Estado, de manera transparente y eficiente, en apego al Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024.

VISIÓN

Ser un Gobierno del Estado que ejecute proyectos de infraestructura carretera de calidad, confiables y seguros que aceleren el crecimiento de la economía Estatal y Nacional; contribuyendo a incrementar la economía en aquellas regiones con menores niveles de desarrollo, integrando el comercio entre los principales centros de producción y consumo y a la articulación de numerosas cadenas productivas y corredores industriales en todo el Estado, fortaleciendo así la competitividad económica, social y cultural de todo el país, además de ver por el bienestar y la seguridad de los usuarios que transitan diariamente por la red estatal carretera.

V. ELABORACIÓN DEL DIAGNÓSTICO

La infraestructura carretera proporciona una base esencial para el funcionamiento de todas las economías nacionales y genera una amplia gama de beneficios económicos y sociales. Conservar adecuadamente la infraestructura vial es imprescindible para preservar y aumentar estos beneficios. Los responsables de la toma de decisiones deben reconocer la importancia de la conservación, así como la de financiarla y administrarla adecuadamente para extraer el máximo valor de la red. La insuficiencia de las inversiones o una mala administración de la red carretera tendrá graves consecuencias para la economía y el bienestar social. Este programa proporciona argumentos en favor de la importancia de la conservación de las vías con base en evidencias consistentes procedentes de todo el mundo.

La Red Estatal Carretera del Estado de Morelos consta de 1,717.26 kilómetros de la siguiente forma:

Red Básica…… 627.31 km

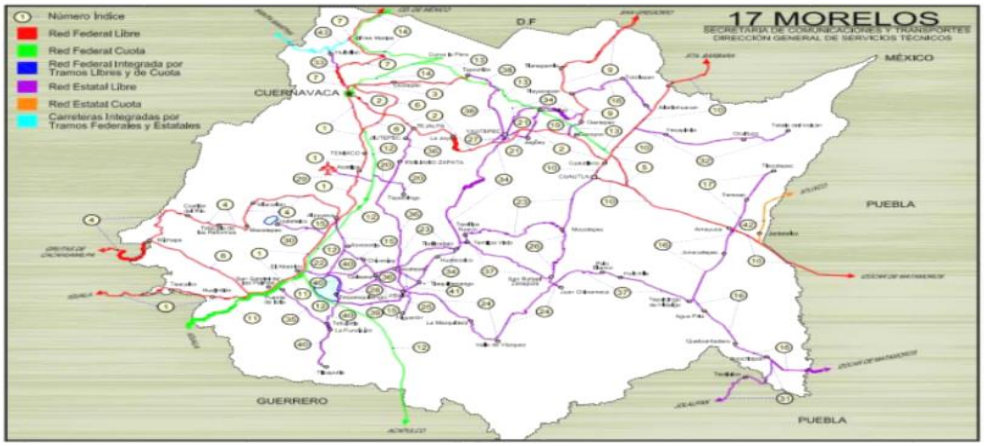
Red Secundaria…… 423.09 km

Red Menor…… 275.30 km

Red Rural…… 384.86 km

Red Estatal de Cuota…… 6.70 km

Actualmente no se cuenta con un programa de conservación rutinaria de dicha red, el único trabajo que se ejecuta es el Programa de Bacheo Asfáltico Superficial de los Tramos, y para ello solo se cuenta con 3 cuadrillas. Lo anterior hace prácticamente imposible que la red estatal sea atendida en sus mínimos requerimientos de conservación, para mantenerla en un estado regular. Lo que detona en incremento de costos asociados al tránsito vehicular sobre caminos en mal estado superficial y aquellos generados en las zonas de trabajo por actuaciones en la estructura del camino.



Datos viales 2019, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Dirección General de Servicios técnicos
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2019/17_MOR.pdf

La conservación de los activos carreteros es una necesidad que debe ser abordada desde distintos puntos de vista tanto técnicos y económicos para poder detonar un desarrollo económico sostenible en el tiempo, todo esto acompañado de presupuestos adecuados a las necesidades actuales que demanda el sistema carretero estatal. Las decisiones deben ir acompañadas de una evaluación beneficio-costo en el tiempo, en un periodo de análisis dado, para que se pueda justificar la inversión económica de las capas de rodadura empleadas. Consideraciones de tipo ambiental, de seguridad y confort al usuario también deben ser analizadas. La selección del tipo de capa de rodadura a emplear depende en gran medida del tránsito esperado (tipo de camino), debido a que, para caminos de bajo volumen de tránsito puede que no se justifique en términos del análisis económico de costo de ciclo de vida la inversión en capas de mayor costo, a menos que las diferencias económicas entre ambos tipos de capas de rodadura no sean significativas y puedan tener mayor influencia los aspectos de tipo funcionales, o las características particulares del proyecto, partiendo de esto proponemos implementar el Programa de Conservación Rutinaria de Tramos. Por otro lado, en caminos de medio y alto volumen de tránsito vehicular, es técnica y económicamente viable el uso de capas de rodadura de mayores prestaciones y vida

10

útil que se verá reflejado el beneficio en los ahorros a los usuarios por actuaciones más espaciadas en el tiempo, que se verán solventadas con el Programa de Conservación Periódica de Tramos. Es necesario evaluar los costos de operación generados por el tránsito vehicular debido a las condiciones de la carretera en términos del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) para valorar de forma integral si las propuestas de conservación son viables considerando todos los costos de operación implicados. Partiendo de este esquema de trabajo, entendemos que es complejo darle un correcto mantenimiento a toda la red carretera que es competencia del ámbito gubernamental por lo que se ha decidido ampliar el tiempo de vida de todos aquellos tramos carreteros con baja afluencia de Transito Diario Promedio Anual (TDPA) con el Programa de Bacheo, de esta forma se atenderá de manera integral al sistema carretero del estado, beneficiando a 1.904 millones de habitantes que transitan diariamente por el estado.

VI. ELABORACIÓN DE ÁRBOL DE PROBLEMAS Y ÁRBOL DE OBJETIVOS

ÁRBOL DE PROBLEMAS

Red estatal carretera ineficiente con altos costos y tiempos de traslado

EFECTO 1.1
Inseguridad Vial y pérdidas humanas

EFECTO 1.3
Mayores emisiones de contaminantes

EFECTO 2.2
Mayor consumo de combustibles

EFECTO 2.1
Pérdida de capital social

EFECTO 2.2
Mayores gastos de operación

EFECTO 1
Deterioro en la red carretera

EFECTO 2
Retroceso en el sector económico

PROBLEMA
Ineficiente administración, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera de administración estatal.

CAUSA 1
Carencia de un programa de conservación y mantenimiento

CAUSA 2
Deficientes administración de recursos en cuanto a la ejecución de la obra

CAUSA 1.1
Deficiente conservación rutinaria de tramos.

CAUSA 1.2
Defectuosa conservación periódica de tramos.

CAUSA 1.3
Deficiente mantenimiento de bacheo.

CAUSA 2.1
Deficientes lineamientos para la supervisión de obra.

CAUSA 2.2
Carencia de catálogos de costos unitarios.

12

Publicación 2019/08/14
Expidió Poder Ejecutivo del Estado de Morelos
Periódico Oficial 5735 “Tierra y Libertad”

ÁRBOL DE OBJETIVOS

Red estatal carretera eficiente con mínimos costos y tiempos de traslado

EFECTO 1.1
Red carretera segura

EFECTO 1.3
Menores emisiones de contaminantes

EFECTO 2.2
Ahorro de consumo de combustibles

EFECTO 2.1
Incremento de capital social

EFECTO 2.2
Menores gastos de operación

EFECTO 1
Mejoramiento permanente de la red carretera

EFECTO 2
Avancen en el sector económico

PROBLEMA
Eficiente administración, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera de administración estatal.

CAUSA 1
Implementación de un programa de conservación y mantenimiento

CAUSA 2
Eficientes administración de recursos en cuanto a la ejecución de la obra

CAUSA 1.1
Eficiente conservación rutinaria de tramos.

CAUSA 1.2
Eficaz conservación periódica de tramos

CAUSA 1.3
Enérgico mantenimiento de bacheo.

CAUSA 2.1
Eficaces lineamientos para la supervisión de obra.

CAUSA 2.2
Eficiente de catálogos de costos unitarios

13

VII. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

1 Objetivo estratégico

Fortalecer la administración, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera de administración estatal.

1.1 Estrategia

Implementar un programa de conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera de administración estatal.

Línea de acción

1.1.1 Implementar un programa de conservación rutinaria de tramos de la infraestructura carretera de administración estatal.

1.1.2 Implementar un programa de conservación periódica de tramos de la infraestructura carretera de administración estatal.

1.1.3 Implementar un programa de bacheo de tramos de la infraestructura carretera de administración estatal.

1.2 Estrategia

Fortalecer la administración de recursos para la ejecución de obra.

Línea de acción

1.2.1 Crear o modificar lineamientos para la supervisión de obra de infraestructura carretera de administración estatal.

1.2.2 General catálogos de costos unitarios para la construcción de obra de infraestructura carretera.

VIII. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El Gobierno del Estado de Morelos a través de la Secretaría de Obras Públicas, asume el compromiso de hacer un uso eficiente de los recursos, mediante una gestión pública transparente y eficaz. En este contexto, se ha adoptado la metodología de Presupuesto basado en Resultados (PbR), que nos permitirá mejorar la calidad del gasto público y promover una adecuada rendición de cuentas.

Por lo anterior y para dar seguimiento y evaluación se elaboró este Programa Especial de Infraestructura Carretera; se realizarán proyectos institucionales que habrán de alinearse al objetivo específico a desarrollar en las unidades administrativas de la Secretaría de Obras Públicas.

Asimismo los indicadores que se establecen en el presente documento normativo, están alineados con los objetivos del Plan Estatal de Planeación los cuales se aplican dentro de la Administración Pública Estatal.

Los indicadores de desempeño, es la expresión cuantitativa construida a partir de variables cuantitativas o cualitativas, que proporciona un medio sencillo y fiable para medir logros (cumplimiento de objetivos y metas establecidas), reflejar los cambios vinculados con las acciones del programa, monitorear y evaluar sus resultados.

IX. MATRIZ DE INDICADORES PARA EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PROGRAMA

Ficha técnica del indicador			
Dependencia	Secretaría de Obras Públicas de Gobierno del Estado de Morelos		
Responsable del indicador:	Dirección de Infraestructura		
Clave del objetivo del Plan Estatal de Desarrollo:	5.9 Ampliar y consolidar la infraestructura carretera estatal con una visión sustentable y de calidad que permita la conectividad y movilidad eficiente y segura de las personas, agentes económicos y visitantes, para propiciar el desarrollo económico y social de las diversas regiones del estado, logrando el bienestar de los morelenses.	Clave del objetivo del programa:	1 Fortalecer la administración, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera de administración estatal.

Datos del indicador			
Nombre del indicador:	Porcentaje de kilómetros bacheados de la red carretera de administración estatal	Identificación del indicador:	1. SOP-DGCYP- 3.
Dimensión a medir:	Eficacia	Definición:	Mide el porcentaje de el programa de bacheo de tramos de la red carretera de administración estatal, entre lo realizado y lo programado.
Método de cálculo:	Total de km de bacheados de la red carretera de administración estatal realizado/ Total de km de la red carretera de administración estatal * 100	Unidad de medida:	Porcentaje
Desagregación geográfica	Estatal	Frecuencia de medición:	Semestral

Características del indicador					
Claro	Relevante	Económico	Medible	Adecuado	Aporte marginal
Si	Si	Si	Si	Si	Si

Determinación de metas					
Línea base			Meta		
Valor	Año	Periodo	Valor	Año	Periodo
10%	2019	Enero-Diciembre	85%	2024	Enero-Diciembre
Comportamiento del indicador hacia la meta			Parámetros de semaforización		
ASCENDENTE			Verde	Amarillo	Rojo
Factibilidad		Si	Cumplimiento de metas del 80% al 100% o defases menores o iguales al 120%	Cumplimientos de metas del 70% al 79% o defases por arriba del 120% y menores al 130%	Cumplimientos de metas menores a 70% o defases por arriba del 130%

Programación de la meta por año							
Año	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**Observaciones**
Avance	10%	25%	40%	55%	70%	85%	Estas metas anuales están en base al presupuesto asignado a esta Secretaría de Obras Públicas

Metadatos	
Variable 1	
Nombre:	Total de km bacheados de la red carretera de administración estatal realizado
Descripción de la variable:	Cuantifica el total de kilómetros del programa de bacheo por tramos de la red carretera red de administración estatal que se ha realizado
Unidad de medida:	Kilómetros
Fuente de información:	Registros Administrativos
Frecuencia:	Semestral
Desagregación geográfica:	Estatal
Método de recopilación de datos:	Bitácora de supervisión en campo
Fecha de disponibilidad de la información:	Cada semestre a finales del mes de Junio/Diciembre
Dirección URL del dato:	No Aplica
Variable 2	
Nombre:	Total de kilómetros de la red carretera de administración estatal
Descripción de la variable:	Cuantifica el total de kilómetros de la red carretera de administración estatal
Unidad de medida:	Kilómetros
Fuente de información:	Dirección de Infraestructura
Frecuencia:	Semestral
Desagregación geográfica:	Estatal
Método de recopilación de datos:	Bitácora de supervisión en campo
Fecha de disponibilidad de la información:	Cada semestre a finales del mes de Junio/Diciembre
Dirección URL del dato:	No Aplica

16

Ficha técnica del indicador			
Dependencia	Secretaría de Obras Públicas de Gobierno del Estado de Morelos		
Responsable del indicador:	Dirección de Infraestructura		
Clave del objetivo del Plan Estatal de Desarrollo:	5.9 Ampliar y consolidar la infraestructura carretera estatal con una visión sustentable y de calidad que permita la conectividad y movilidad eficiente y segura de las personas, agentes económicos y visitantes, para propiciar el desarrollo económico y social de las diversas regiones del estado, logrando el bienestar de los morelenses.	Clave del objetivo del programa:	1 Fortalecer la administración, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera de administración estatal

Datos del indicador			
Nombre del indicador:	Porcentaje de conservación rutinaria de la red carretera de administración estatal	Identificación del indicador:	1 SOP-DGCYP- 1
Dimensión a medir:	Eficacia	Definición:	Mide el porcentaje de kilómetros conservados y rehabilitados de la red carretera de administración estatal.
Método de cálculo:	Total de km de conservación rutinaria de la red carretera de administración estatal realizado/Total de km de la red carretera de administración estatal * 100	Unidad de medida:	Porcentaje
Desagregación geográfica	Estatal	Frecuencia de medición:	Semestral

Características del indicador					
Claro	Relevante	Económico	Medible	Adecuado	Aporte marginal
Si	Si	Si	Si	Si	Si

Determinación de metas					
Línea base			Meta		
Valor	Año	Periodo	Valor	Año	Periodo
5%	2019	Enero-Diciembre	80%	2024	Enero-Diciembre
Comportamiento del indicador hacia la meta			Parámetros de semaforización		
ASCENDENTE			Verde	Amarillo	Rojo
Factibilidad		Si	Cumplimiento de metas del 80% al 100% o defases menores o iguales al 120%	Cumplimientos de metas del 70% al 79% o defases por arriba del 120% y menores al 130%	Cumplimientos de metas menores a 70% o defases por arriba del 130%

Programación de la meta por año							
Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Observaciones
Avance	10%	25%	40%	55%	70%	80%	Estas metas anuales están en base al presupuesto asignado a esta Secretaría de Obras Públicas

Metadatos	
Variable 1	
Nombre:	Total del kms de conservación rutinaria de la red carretera de administración estatal realizado
Descripción de la variable:	Cuantifica del total de kilómetros de conservación de la red de administración estatal que se ha realizado de manera rutinaria
Unidad de medida:	Kilómetros
Fuente de información:	Registros Administrativos
Frecuencia:	Semestral
Desagregación geográfica:	Estatal
Método de recopilación de datos:	Bitácora de supervisión en campo
Fecha de disponibilidad de la información:	Cada semestre a finales del mes de Junio/Diciembre
Dirección URL del dato:	No Aplica
Variable 2	
Nombre:	Total de kilómetros de red carretera de administración estatal
Descripción de la variable:	Cuantifica el total de kilómetros de la red carretera de administración estatal
Unidad de medida:	Kilómetros
Fuente de información:	Dirección de Infraestructura
Frecuencia:	Semestral
Desagregación geográfica:	Estatal
Método de recopilación de datos:	Bitácora de supervisión en campo
Fecha de disponibilidad de la información:	Cada semestre a finales del mes de Junio/Diciembre
Dirección URL del dato:	No Aplica

17

Ficha técnica del indicador			
Dependencia	Secretaría de Obras Públicas de Gobierno del Estado de Morelos		
Responsable del indicador:	Dirección de Infraestructura		
Clave del objetivo del Plan Estatal de Desarrollo:	5.9 Ampliar y consolidar la infraestructura carretera estatal con una visión sustentable y de calidad que permita la conectividad y movilidad eficiente y segura de las personas, agentes económicos y visitantes, para propiciar el desarrollo económico y social de las diversas regiones del estado, logrando el bienestar de los morelenses.	Clave del objetivo del programa:	1 Fortalecer la administración, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera de administración estatal.

Datos del indicador			
Nombre del indicador:	Porcentaje de conservación periódica de la red carretera de administración estatal	Identificación del indicador:	1. SOP-DGCYP- 2.
Dimensión a medir:	Eficacia	Definición:	Mide el porcentaje de kilómetros de lo conservado y mantenidos de la red carretera de administración estatal.
Método de cálculo:	Total de km de conservación periódica de la red carretera de administración estatal realizado/Total de km de la red carretera de administración estatal * 100	Unidad de medida:	Porcentaje
Desagregación geográfica	Estatal	Frecuencia de medición:	Semestral

Características del indicador					
Claro	Relevante	Económico	Medible	Adecuado	Aporte marginal
Si	Si	Si	Si	Si	Si

Determinación de metas					
Línea base			Meta		
Valor	Año	Periodo	Valor	Año	Periodo
5%	2019	Enero-Diciembre	80%	2024	Enero-Diciembre
Comportamiento del indicador hacia la meta			Parámetros de semaforización		
ASCENDENTE			Verde	Amarillo	Rojo
Factibilidad		Si	Cumplimiento de metas del 80% al 100% o defases menores o iguales al 120%	Cumplimientos de metas del 70% al 79% o defases por arriba del 120% y menores al 130%	Cumplimientos de metas menores a 70% o defases por arriba del 130%

Programación de la meta por año							
Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Observaciones
Avance	5%	20%	35%	50%	65%	80%	Estas metas anuales están en base al presupuesto asignado a esta Secretaría de Obras Públicas

Metadatos	
Variable 1	
Nombre:	Total del kms de conservación periódica de la red carretera de administración estatal realizado
Descripción de la variable:	Cuantifica el total de kilómetros de conservación de la red de administración estatal que se ha realizado de manera periódica
Unidad de medida:	Kilómetros
Fuente de información:	Registros Administrativos
Frecuencia:	Semestral
Desagregación geográfica:	Estatal
Método de recopilación de datos:	Bitácora de supervisión en campo
Fecha de disponibilidad de la información:	Cada semestre a finales del mes de Junio/Diciembre
Dirección URL del dato:	No Aplica
Variable 2	
Nombre:	Total de kilómetros de la red carretera de administración estatal
Descripción de la variable:	Cuantifica del total de kilómetros de la red carretera de administración estatal
Unidad de medida:	Kilómetros
Fuente de información:	Dirección de Infraestructura
Frecuencia:	Semestral
Desagregación geográfica:	Estatal
Método de recopilación de datos:	Bitácora de supervisión en campo
Fecha de disponibilidad de la información:	Cada semestre a finales del mes de Junio/Diciembre
Dirección URL del dato:	No Aplica

18