2021

INFORME FINAL DE LA EVALUACIÓN EN MATERIA DE DISEÑO DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO G008 "DERECHO DE VÍA"

Contenido

RESUMEN EJECUTIVO 1
SIGLAS Y ACRÓNIMOS 9
GLOSARIO 10
Introducción 12
I. Características generales del Programa Presupuestario G008 13
II. Problema o necesidad pública 16
III. Diseño de la propuesta de atención 23
IV. Diseño operativo 30
V. Consistencia programática y normativa 43
VI. Contribución a objetivos de la planeación nacional 49
VII. Complementariedades, similitudes y duplicidades 53
VIII. Instrumento de seguimiento del desempeño 55
IX. VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO 80
X. ANÁLISIS FODA 85
XI. CONCLUSIONES GENERALES 91
ANEXOS 94

RESUMEN EJECUTIVO

De acuerdo con lo establecido en el Programa Anual de Evaluación de los Programas Federales y de los Fondos de Aportaciones Federales para el Ejercicio Fiscal 2019 (PAE 2019), de manera específica con el Anexo 1a, al Pp G008 "Derecho de Vía" de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) le corresponde llevar a cabo la Evaluación en materia de diseño de dicho Pp; por lo cual se realizó una evaluación en apego a lo establecido en los Términos de Referencia TdR publicados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) en el ejercicio fiscal 2021, presentando a continuación los apartados que conforman la presente evaluación.

No.	APARTADO	PREGUNTAS
I.	Características generales del Pp	NA
II.	Problema o necesidad pública	1 a 5
III.	Diseño de la propuesta de atención	6 a 10
IV.	Diseño operativo	11 a 20
V.	Consistencia programática y normativa	21 a 22
VI.	Contribución a objetivos de la planeación nacional	23 a 24
VII.	Complementariedades, similitudes y duplicidades	25
VIII.	Instrumento de Seguimiento del Desempeño	26 a 29
IX.	Valoración final del diseño del Pp	NA
X.	Análisis FODA	NA
XI.	Conclusiones	NA
	TOTAL	29

Características Generales del Pp

El Programa Presupuestario G008 "Derecho de Vía" (Pp G008) es un programa de la Administración Pública Federal que forma parte de la Estructura Programática como parte del Ramo 9 Comunicaciones y Transportes a partir del año 2009[1], desempeñando la finalidad 3 Desarrollo económico, función 5 Transporte, subfunción 1 Transporte por carretera por clasificación funcional del gasto[2], contribuyendo a la actividad institucional 3

[1] https://www.pef.hacienda.gob.mx/es/PEF/Analiticos_PresupuestariosPEF
[2] Estructura Programática a emplear en el proyecto de Presupuesto de Egresos 2022, Categoría programática Base 2022. Disponible en:

Carreteras eficientes, seguras y suficientes; opera bajo la directriz de la SICT, de manera específica por la Dirección General de Carreteras (DGC).

Problema o necesidad pública

La creación del Pp G008 cuenta con sustento y justificación a partir de una necesidad identificada en el Documento Diagnóstico del Pp G008 Derecho de Vía la cual se define como:

" Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía "

Esta necesidad se encuentra identificada a partir de una situación que requiere ser revertida; a través de la intervención del Pp, así mismo muestra consistencia con la modalidad del Pp y plantea una oportunidad estratégica de desarrollo.

La definición de la necesidad proviene del establecimiento de un mecanismo causal planteado a través del esquema comúnmente conocido como árbol del problema, sustentando las causas a partir de los antecedentes y evolución de la problemática contenidos en su documento diagnóstico, en el cual se puede observar la aplicación de la Metodología del Marco Lógico (MML).

Diseño de la propuesta de atención.

El Pp G008 cuenta con un objetivo central único y especifico definido como Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía, el cual corresponde a la solución de la necesidad previamente identificada.

Así mismo, el Pp tiene correctamente identificadas las poblaciones: potencial, objetivo y atendida en el Documento Diagnóstico del Pp G008, mismas que fueron retomados para evaluar sus características, así como su consistencia con la MML, definidas como:

Población potencial	Población objetivo	Población atendida
Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje en México	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje con certeza jurídica sobre el Derecho de Vía en México.

La población guarda congruencia con la necesidad identificada; así mismo, se responde claramente a la pregunta ¿Quién recibe el componente generado por el programa?; siendo los proyectos de construcción y/o

https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF/2022/estructura_programatica/1_EstructurasProgramaticas_paraPPEF2022.pdf

modernización los beneficiados recibiendo la supervisión o regularización en el proceso de liberación del derecho de vía, para así cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra.

La supervisión y la regularización, a través del árbol de objetivos, fueron identificados como los servicios que genera el programa, los cuales se consideraron suficientes y necesarios para que los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplan con las condiciones legales.

Como parte de los elementos metodológicos que sustentan la intervención gubernamental para la atención de la necesidad identificada se encuentra la teoría del neoinstitucionalismo económico, quien mira la intervención estatal como un medio para marcar las restricciones legales bajo las cuales actúan los individuos.

La alternativa de "Convenientes acciones de verificación y regularización de la Liberación del Derecho de Vía", resulto ser la alternativa más viable en cuanto a tiempos, recursos y marco de competencia de la SICT y la Dirección General de Carreteras respecto a la Liberación del Derecho de Vía.

Diseño Operativo.

En el diseño operativo del Pp G008 se encontraron deficiencias en cuanto a la documentación y estrategia de atención de la población identificada, ya que la evolución de su atención se encuentra enfocada en las necesidades que vaya presentando el proceso de liberación de derecho de vía sin una documentación o seguimiento puntual que a su vez fortalecería al Pp en materia de transparencia y rendición de cuentas.

En suma, que no se cuentan con mecanismos de solicitud y entrega de los servicios que genera el Pp, ni las actividades que se realizan como parte de la operación del Programa se encuentran documentadas ni definidas en procedimientos a seguir para la atención de la población.

Asimismo, a pesar de que los Centros SICT llevan el seguimiento de los Proyectos que están efectuando la Liberación del Derecho de Vía, esta información no se encuentra estandarizada ni sistematizada.

Consistencia Programática y Normativa.

El Pp G008 es consistente con la modalidad a la que pertenece, modalidad G.- actividades destinadas a la reglamentación, verificación e inspección de las actividades económicas y de los agentes del sector privado, social y público[3].

MODALIDAD	**G.- *Regulación y Supervisión***

De sus elementos de diseño del Pp G008, es decir; objetivo, componentes y poblaciones potencial y objetivo; solo algunos de ellos son consistentes con los documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos en el marco en el que opera el Pp G008, principalmente las poblaciones y el objetivo son los elementos consistentes con documentos como el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, las leyes y reglamentos y Manuales que norman la Liberación del Derecho de Vía.

Contribución a objetivos de la planeación nacional.

A través de la operación del Pp la SICT contribuye con las metas planteadas por el Gobierno Federal para el desarrollo económico y social del país, esto a través de la alineación del Pp con los objetivos planteados en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND) de acuerdo con la siguiente alineación:

[3] Manual de Programación y Presupuesto 2020. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/486046/Anexos_del_Manual_de_Programacion_y_Presupuesto_2020.pdf

PRINCIPIO RECTOR:	No dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera

EJE DE POLÍTICA PÚBLICA:	Eje III – Economía

La alineación con este eje de política pública refiere a la intervención gubernamental con la finalidad de dar impulso a los sectores estratégicos que promuevan el crecimiento económico del país.

De manera particular el Pp G008 contribuye por medio de su operación con los objetivos sectoriales planteados en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2019-2024 de acuerdo con la siguiente alineación:

OBJETIVO PRIORITARIO	1. Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.
ESTRATÉGIA PRIORITARIA	1.5 Mejorar la planeación y prospectiva de la infraestructura carretera, para contar con procesos sólidos y ágiles de terminación de obra y detectar oportunamente las necesidades futuras de la infraestructura carretera.
ACCIÓN PUNTUAL	1.5.3 Reforzar el procedimiento de liberación del derecho de vía para el consenso social.

Asimismo, el equipo evaluador identificó la contribución del Pp con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) incluidos en la Agenda 2030 de acuerdo a lo siguiente:

ODS	Meta del ODS	Descripción de la contribución o aportación del Pp a la Meta del ODS
OBJETIVO 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y	**9.1** Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.	La liberación de Derecho de Vía, mediante una supervisión y regularización oportuna, constituyen a la garantía de contar con el espacio requerido para ejecutar los proyectos dirigidos a la modernización y/o

sostenible y fomentar la innovación.		ampliación de carreteras, evitando retrasos y perdida de recursos.

Complementariedades, similitudes y duplicidades

En apego a la definición de coincidencia o complementariedad entre programas presupuestarios como la similitud en objetivos, componentes o población se identificó que el Pp G008 cuenta con complementariedad con el Pp K048 "Servicios relacionados para la Liberación del Derecho de Vía"; toda vez que ambos programas generan condiciones para que los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras dispongan con el Derecho de Vía; el K048 mediante la contratación de servicios que realizan la liberación del Derecho de Vía y diferentes pagos que involucran dicho proceso como avalúos, servicios notariales y el pago de la tierra; y el G008 mediante la supervisión del proceso de Liberación del Derecho de Vía y regularización del Derecho de Vía para cumplir con las condiciones legales que brinden certeza sobre la tenencia de la tierra.

Así mismo, se identificó que el Pp G008 es complementario con el Pp K003, el cual va destinado a la construcción y modernización de las carreteras libres de peaje en México, y en cuyo caso para la ejecución de dichas obras se debe tener disponible la franja de terreno, por lo que es necesaria la intervención del Pp G008 quien realiza la supervisión y regularización de la Liberación de Derecho de Vía para garantizar el espacio en donde se realizará la construcción y/o modernización y así evitar contratiempos que influyan negativamente en el desarrollo de la infraestructura carretera libre de peaje.

Instrumento de Seguimiento del Desempeño

Actualmente el Pp G008 comparte MIR con el Pp K003 "Proyectos de construcción de carreteras"; por lo que para la presente evaluación se tomó como referencia este instrumento de acuerdo a lo contenido en el Portal Aplicativo de la SHCP (PASH) para valorar su lógica horizontal y vertical de acuerdo a los siguientes niveles de objetivos:

FIN	Contribuir al desarrollo económico incluyente mediante la Construcción y Modernización de la Infraestructura Carretera.
PROPÓSITO	La Red de Infraestructura Carretera del país se construye y moderniza para incrementar la conectividad vial.
COMPONENTE	Infraestructura carreteras construida o modernizada.
ACTIVIDAD	Gestión y seguimiento de proyectos para Construcción y Modernización de la Infraestructura Carretera.

El equipo evaluador al valorar los distintos niveles de objetivos de la MIR, así como los indicadores que dan cumplimiento identificó que se encuentran encaminados a la generación de infraestructura, siendo no consistentes con los elementos metodológicos definidos en el documento diagnóstico del Pp G008 Derecho de Vía, ya que se identificó la existencia de solo 2 indicadores que corresponden a la operación del programa; así como que el propósito no corresponde a la necesidad identificada que justifica la intervención gubernamental.

De acuerdo con lo anterior se identificaron inconsistencias entre los diferentes niveles de la MIR con la operación y componentes generados por el Pp G008, por lo que se sugiere la suscripción de una MIR diseñada de manera específica para el Pp G008 de acuerdo a sus características y particularidades.

Valoración final del Diseño del Pp

Como resultado del análisis realizado y de acuerdo con las respuestas identificadas en cada uno de los apartados de la presente evaluación se puede identificar cualitativa y cuantitativamente que el Pp G008 cuenta con elementos que fortalecen sus elementos de diseño del Pp, tales como la justificación de su creación, la contribución del Pp por medio de su operación con los planes nacionales y sectoriales, así como la identificación de su población; sin embargo, cuenta con áreas de oportunidad que fortalezcan y mejoren no solo el diseño, sino la operación del programa.

No.	Sección	Pregunta con valoración cuantitativa	Total de preguntas (A)	Puntuación obtenida (B)	Valoración cuantitativa (B)/(A)
II	Problema o necesidad pública	2-5	3	12	**4**
III	Diseño de la propuesta de atención	6-10	5	20	**4**
IV	Diseño operativo	11-20	8	11	**1.38**
V	Consistencia programática y normativa	22	1	2	**2**
VI	Contribución a objetivos de la planeación nacional	23	1	4	**4**
VIII	Instrumento de Seguimiento del Desempeño	26-29	4	10	**2.5**
	TOTAL	**25**	**22**	**59**	**2.68**

De manera general el Pp obtuvo una valoración cuantitativa del 2.68 de los 4 puntos posibles lo que muestra que los elementos de diseño del programa cuentan con áreas de oportunidad para su fortalecimiento, principalmente en lo que respecta al diseño de los mecanismos de documentación de la operación del programa que muestre la consistencia programática y normativa, así como el diseño del Instrumento de Seguimiento del Desempeño, toda vez que actualmente se encuentra enfocado a la generación de infraestructura a través de la inversión y no a la supervisión de un elemento esencial para el desarrollo de los proyectos como lo es el derecho de vía.

Hallazgos y Recomendaciones

- La necesidad que atiende el Pp G008 no identifica efectos diferenciados en grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente.
- El Pp no cuenta con información documentada disponible acerca de una estrategia de cobertura para cubrir la población potencial.
- El Pp cuenta con criterios de elegibilidad específicos que marcan las características específicas para el campo de acción del Pp G008; sin embargo, estos se encuentran solo en el Documento Diagnóstico y no cuentan con las características operativas que fortalezcan la misma.
- El Pp no cuenta con procedimientos documentados para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales que requieren la supervisión y/o regularización para cumplir con las condiciones legales que brinden certeza de la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.
- El Pp no cuenta con procedimientos establecidos ni documentados para la entrega de los componentes que genera**.**
- El programa no cuenta con documentación de las acciones que realiza que le permitan posteriormente establecer metas concretas que mejoren su operación.
- El Pp cuenta con información documentada que permite conocer a la población atendida, la cual incluye características de la misma, y cuenta con clave única para su identificación, sin embargo, esta no se encuentra sistematizada y estandarizada para los diversos proyectos; así mismo no cuenta con soporte tecnológico que respalde la información.
- El Pp cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas solo para los criterios de información financiera sobre el presupuesto asignado y de indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos.
- El Pp no cuenta con procedimientos propios en donde se pueda solicitar y dar respuesta sobre la información generada respecto al Pp.
- El nombre del Pp resulta ser ambiguo ya que se podría interpretar como que el programa interviene en todo lo relativo a la Liberación del Derecho de Vía, siendo que solo interviene, de acuerdo a su modalidad y campo de acción, en dar supervisión a la liberación del Derecho de Vía y regularización al Derecho de Vía.
- Los indicadores establecidos en el Instrumento de medición del desempeño no se encuentran adecuados al tipo de modalidad y acciones que realiza el Pp G008; ya que actualmente comparte la MIR con el Pp K003.
- Realizar un ejercicio de planeación donde converjan los proyectos que se planean ejecutar, que estén en ejecución y que ya hayan sido ejecutados y el estatus del derecho de vía de cada uno con la finalidad de documentar una estrategia de atención por parte del Pp G008.
- Diseñar una Guía Técnica Operativa para la liberación del derecho de vía que represente el documento institucional que conjunte las características de la población como con los criterios de elegibilidad bajo los cuáles se llevará a cabo la supervisión del derecho de vía.

- Considerar dentro del diseño de la Guía Técnica Operativa del Pp G008 un apartado para la integración de información referente a la liberación del derecho de vía, que permita contar con información homologada proveniente de cualquier centro SICT que fortalezca la transparencia y rendición de cuentas.
- Actualizar y formalizar el Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales, para que este sea el marco de referencia en el cual se debe apegar la supervisión y regularización de manera normativa y organizacional.
- Realizar un programa anual de supervisión de derecho de vía de la Dirección General de Carreteras que le permita identificar y dimensionar las posibles metas del programa basado en las acciones de supervisión realizadas por el mismo.
- Contar con un sistema en donde se concentre información del Pp o una base de datos homologada que cuente con toda la información necesaria para la identificación de un proyecto en tiempo, misma que cuente con mecanismos de depuración y actualización y almacenamiento que la resguarde.
- Considerar cambiar la denominación del Pp G008 “Derecho de Vía”, considerando su campo de acción y características propias del programa, así como los servicios que genera como lo es la Supervisión de la Liberación del Derecho de Vía y la Regularización del Derecho de Vía, lo cual permitiría identificar de manera precisa su intervención y a su vez la congruencia con la modalidad G.
- Retomar el objetivo sectorial al que se encuentra alineado el Pp G008; así como el indicador definido por el sector para este objetivo y plasmarlo a nivel Fin en la MIR específica del programa.
- Que el Pp G008 cuente con una MIR propia consistente con la necesidad identificada enfocada a las acciones de regularización y supervisión, ya que al compartir MIR con el Pp K003 no se logra identificar la intervención del Pp G008 en la atención de la necesidad identificada mediante la relación causal.
- Se sugiere retomar la MIR propuesta en el documento Diagnóstico del Pp G008; desincorporando los objetivos “Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el Derecho de Vía” y “Tiempo transcurrido para liberar derecho de vía de los terrenos” de la MIR del Pp K003 para consolidar un instrumento de desempeño único y acorde a las características de diseño y operación del programa; mostrando coherencia con la modalidad y las acciones relacionadas con la regularización y supervisión en la Liberación del Derecho de Vía.

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

APF: Administración Pública Federal

BANOBRAS: Banco Nacional de Servicios Públicos

CAPUFE: Caminos y Puentes Federales

CONEVAL: Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social

EAPp: Estructura analítica del Programa Presupuestario

FONADIN: Fondo Nacional de Infraestructura

GUIA MIR: Guía para la construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados

INDAABIN: Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales

LCPAF: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

LOPSRM: Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas

MIR: Matriz de Indicadores para Resultados

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible

PND: Plan Nacional de Desarrollo

RFC: Red Federal de Carreteras

SICT: Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes

SHCP: Secretaría de Hacienda y Crédito Público

SIGESPO: Sistema de Gestión de Banco de Proyectos de Obra

GLOSARIO

Afectaciones diferenciadas: patrones de comportamiento o manifestaciones del problema o necesidad pública que afectan de manera distinta a determinados grupos de población, territorios o medio ambiente, derivado de las condiciones de vulnerabilidad que experimentan;

Agenda 2030: plan de acción mundial entre los Estados Miembros de las Naciones Unidas, a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, basado en 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que tiene por objeto asegurar el progreso social y económico sostenible en todo el mundo y fortalecer la paz universal dentro de un concepto más amplio de la libertad;

Derecho de Vía: Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos;

Diagnóstico del programa: documento al que se refiere el numeral Vigésimo Primero de los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal;

Estructura Programática: conjunto de categorías y elementos programáticos ordenados en forma coherente, el cual define las acciones que efectúan los ejecutores de gasto para alcanzar sus objetivos y metas de acuerdo con las políticas definidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en los programas y presupuestos, así como ordena y clasifica las acciones de los ejecutores de gasto para delimitar la aplicación del gasto y permite conocer el rendimiento esperado de la utilización de los recursos públicos;

Matriz de Indicadores para Resultados (MIR): Herramienta que permite vincular los distintos instrumentos para el diseño, organización, ejecución, seguimiento, evaluación y mejora de los programas, resultado de un proceso de planeación realizado con base en la Metodología de Marco Lógico. Es una herramienta de planeación estratégica que en forma resumida y sencilla establece con claridad los objetivos del Pp y su alineación con los objetivos de la planeación nacional y sectorial; incorpora los indicadores que miden los objetivos y resultados esperados, y que son también un referente para el seguimiento y la evaluación; identifica los medios para obtener y verificar la información de los indicadores; describe los bienes y servicios que entrega el programa a la sociedad, para cumplir su objetivo, así como las actividades e insumos para producirlos e incluye supuestos sobre los riesgos y contingencias que pueden afectar el desempeño del programa;

FODA: Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.

PAE: Programa Anual de Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal, emitido conforme a lo dispuesto en el artículo 110 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria;

Población: personas físicas o morales, públicas o privadas; bienes; institución(es) o área(s) geográfica(s) que pueden agruparse por la presencia o ausencia de un atributo que le identifica como problemático(a), necesitado(a) y/o con oportunidades de mejora;

Población atendida: la población beneficiada por un Programa presupuestario en un ejercicio fiscal.

Población objetivo: la población que el Programa presupuestario tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa. La población objetivo de un Programa presupuestario debe ser medida en la misma unidad que la población potencial;

Población potencial: la población total que presenta la necesidad o problema que justifica la existencia de un programa y que, por lo tanto, pudiera ser elegible para su atención;

Problema o necesidad pública: conjunto de condiciones y situaciones indeseables, conflictos, oportunidades de mejora o necesidades que afectan a la Población y que son susceptibles de atención gubernamental por estar en el ámbito de las obligaciones constitucionales del Estado;

Programa presupuestario (Pp): Categoría programática que permite organizar, en forma representativa y homogénea, las asignaciones de recursos de los programas federales y de aquellos transferidos a las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, a cargo de los ejecutores del gasto público federal para el cumplimiento de sus objetivos y metas, así como del gasto no programable;

Unidad Responsable (UR): definida como el área administrativa de las dependencias y entidades, obligada a la rendición de cuentas sobre los recursos humanos, materiales y financieros que administra, para contribuir al cumplimiento de los Pp comprendidos en la Estructura Programática autorizada al Ramo o Entidad. .

Introducción

El análisis sistemático y objetivo de los programas presupuestarios permite determinar la pertinencia y el logro de sus objetivos y metas; por lo que de acuerdo a lo establecido en el PAE 2019, el Pp G008 "Derecho de vía", se ha sometido a un proceso de evaluación en materia de diseño que identifica si el programa cuenta con los elementos de diseño y metodológicos establecidos por la MML que justifiquen la intervención de la Administración Pública Federal (APF) en la resolución de un problema o necesidad.

En este contexto, a continuación, se presenta el Informe Final de Evaluación en Materia de Diseño del Programa Presupuestario G008 "Derecho de Vía"; dicha evaluación fue realizada en función del cumplimiento con los siguientes objetivos:

Objetivo General

Evaluar el diseño del Pp G008 "DERECHO DE VÍA", partiendo del análisis del tipo de intervención seleccionado para el logro de sus objetivos y la valoración de sus elementos conceptuales y operativos, a efecto de identificar áreas de oportunidad y potenciar la mejora continua del Pp.

Objetivos Específicos

- Analizar el problema o necesidad pública que justifica la creación o cambio sustancial del Pp.
- Analizar la pertinencia del diseño del Pp respecto al problema o necesidad pública que busca atender.
- Analizar la consistencia entre el diseño del Pp y la normatividad vigente aplicable.
- Analizar la contribución del Pp al cumplimiento de los objetivos de la planeación nacional y estratégicos.
- Identificar posibles complementariedades o similitudes, así como riesgo de duplicidades con otros Pp de la APF.
- Analizar la consistencia del Instrumento de Seguimiento del Desempeño respecto al diseño del Pp.

Para el desarrollo del presente informe se realizó una recolección de información basada en trabajo de gabinete consistente en el acopio de información pública e institucional que muestre el diseño y operación del Pp; así mismo se llevaron a cabo entrevistas que proporcionaran información relevante referente a la operación del mismo.

De acuerdo a la evidencia recopilada se desarrolló el presente informe que consta de 11 apartados que muestran de acuerdo a la MML una valoración del diseño del programa que permitiera al equipo evaluador realizar un análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, así como una propuesta de recomendaciones que fortalezca el diseño del Pp y con ello su operación y toma de decisiones para mejorar los resultados de la intervención gubernamental en la atención de la necesidad identificada.

I. Características generales del Programa Presupuestario G008

a) Antecedentes

El Programa Presupuestario G008 "Derecho de vía" (Pp G0008) tiene como origen su incorporación a la estructura programática del Ejercicio Fiscal 2009; año en que le es asignado presupuesto por primera vez de acuerdo al Presupuesto de Egresos de la Federación del Ejercicio Fiscal 2009; dejando atrás al entonces programa con modalidad específica "R", denominado R001 "Derecho de Vía", para dar paso a un nuevo programa que con una modalidad acorde a las funciones y facultades de la SICT, modalidad "G", apoyara a las actividades destinadas a la verificación e inspección de las actividades realizadas para la obtención del derecho de vía; contribuyendo con ello con el cumplimiento del Objetivo 14 del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012: Garantizar el acceso y ampliar la cobertura de servicios de transporte y comunicaciones, tanto a nivel nacional como regional.

b) Identificación del Pp

Nombre: Programa Presupuestario G008 "Derecho de vía"
Siglas: Pp G008
Dependencia responsable: 09 Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes
Unidad Responsable: 210 Dirección General de Carreteras
Año de Inicio de Operación: 2009
Modalidad: G-Actividades destinadas a la reglamentación, verificación e inspección de las actividades económicas y de los agentes del sector privado, social y público.
Finalidad: 3 Desarrollo Económico
Función: 5 Transporte
Subfunción: 1 Transporte por carretera
Actividad institucional: Carreteras eficientes, seguras y suficientes

c) Problema o necesidad publica que busca atender

"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."

d) Alineación a los elementos del Plan Nacional de Desarrollo y a los objetivos de los programas derivados vigentes

El Pp G008 cuenta con alineación al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, contribuyendo con la consecución del Eje de Política Pública III. "Economía"; ya que contribuye con el desarrollo económico del país a través de las acciones de supervisión y regularización que realiza y por medio de las cuáles se cuenta con el derecho de vía suficiente para el desarrollo de infraestructura carretera.

De manera específica el Pp G008 se encuentra alineado a los objetivos planteados por el sector al que pertenece a través del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2019-2024 de la siguiente manera:

Objetivo prioritario 1: Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.

Estrategia Prioritaria 1.5: Mejorar la planeación y prospectiva de la infraestructura carretera, para contar con procesos sólidos y ágiles de terminación de obra y detectar oportunamente las necesidades futuras de la infraestructura carretera.

Acción Puntual 15.3: Reforzar el procedimiento de liberación del derecho de vía para el consenso social.

e) Objetivo General y Objetivos Específicos[4]

Cada uno de los objetivos del Pp G008 se encuentran identificados en su propuesta de Documento Diagnóstico y definidos por medio de la construcción del resumen narrativo de la propuesta de Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) contenida en dicho documento.

En este contexto la contribución específica del programa con los logros que se plantea alcanzar el sector se encuentra definida mediante el objetivo "Contribuir al bienestar social mediante la construcción y modernización de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal".

Así mismo el objetivo que establece el efecto directo que el programa se propone alcanzar y por tal se ha considerado como objetivo general del programa es "Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía"

De manera específica, los objetivos que reflejan los productos o servicio entregados por el Pp G008, así como principales acciones para generarlos son:

- Supervisión durante el proceso de liberación del derecho de vía realizada.
- Cumplimiento de las resoluciones judiciales para la acreditación de la propiedad en carreteras federales.
- Seguimiento a la información acerca de los avances en la liberación del derecho de vía.
- Atención de predios regularizados por la vía contenciosa.

f) Descripción de los bienes o servicios que otorga

Acorde con la modalidad bajo la cual opera el Pp G008 y con lo establecido por el anexo 2 del Manual de Programación y Presupuesto para el ejercicio fiscal 2021, el programa realiza actividades destinadas a la verificación en inspección de los agentes del sector público y privado; por lo cual es importante identificar que son las empresas liberadoras quienes llevan a cabo el proceso de liberación del derecho de vía, bajo la coordinación de los Centros SICT; por lo cual el Pp G008 genera como componentes la supervisión realizada al proceso de liberación del derecho de vía, así como la verificación y cumplimiento de las resoluciones judiciales que acrediten la obtención del derecho de vía respecto a los tramos resueltos mediante la vía contenciosa.

[4] Retomando las etapas de la Metodología de Marco Lógico y de acuerdo con lo establecido en la Gua MIR se consultó la Etapa 3. Definición de objetivos; así como la estructura analítica de la MIR definidos en la propuesta de documento diagnóstico como base para identificar y homologar los objetivos generales y específicos del programa.

g) Identificación de las poblaciones potencial y objetivo

De acuerdo con el Documento Diagnóstico del Pp G008 y sus apartados 4.1 Identificación y caracterización de la población potencial y 4.2 Identificación y caracterización de la población objetivo; para el programa se identifica lo siguiente:

Población potencial: Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales

Población objetivo: Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje

h) Presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal en curso y, en su caso, el monto aprobado para los años anteriores disponibles.

El presupuesto aprobado del programa durante el presente ejercicio fiscal; así como de los últimos 5 ejercicios fiscales se integró de la siguiente manera:

Presupuesto asignado al Pp G008 2016-2021
(pesos)

Ejercicio Fiscal	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Presupuesto original	$362,916,890	$461,003,767	$453,348,285	$431,664,184	$466,569,860	$438,385,650
Presupuesto modificado	$680,062,831	$604,459,999	$600,856,847	$761,444,443	$466,569,860	$773,515,510

Fuente: Elaboración propia con datos de la Cuenta Pública Federal y sistema SICOP

II. Problema o necesidad pública

a. Verificación del diagnóstico

1. Con fundamento en el numeral Vigésimo primero de los Lineamientos de Evaluación, todos los Pp nuevos o con cambios sustanciales deberán elaborar un diagnóstico. En este sentido, ¿el Pp cuenta con un documento diagnóstico que presente el problema o necesidad pública que justifica el diseño del Pp?

Respuesta:

Respuesta	Consideraciones
Sí	- El diagnóstico proporcionado contempla algunos o todos los elementos establecidos en los Aspectos a considerar que emitan la SHCP y el CONEVAL.

El Pp G008 "Derecho de Vía" cuenta con un Documento Diagnóstico; el cual fue aprobado por la Unidad de Evaluación de Desempeño (UED) en octubre de 2021, dicho documento fue elaborado con la finalidad de fortalecer el programa, toda vez que no se contaba con un instrumento de esta naturaleza que justificara la manera en que el Pp contribuye al cumplimiento de los objetivos estratégicos de la dependencia en función de la identificación de la problemática o necesidad que atiende, la justificación de su creación, impacto presupuestario, fuentes de financiamiento, contribución con la Planeación Nacional, así como sus aportaciones al sector; tal como lo marca el numeral Vigésimo Primero de los Lineamientos Generales de Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal.

Al respecto, el documento diagnóstico del Pp G008, contempla cada uno de los elementos establecidos en los "Aspectos a considerar para la elaboración de Diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación" publicados por la SHCP y el CONEVAL; derivado del análisis del ya mencionado diagnóstico el equipo evaluador pudo corroborar que su contenido fue desarrollado con base en la aplicación de la Metodología de Marco Lógico (MML) como herramienta para conceptualizar y diseñar el programa, a través de la definición y análisis del problema o necesidad, definición de objetivos, selección de alternativas, definición de la Estructura Analítica del Programa Presupuestario (EAPp), para finalmente definir la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del programa.

El documento diagnóstico del Pp G008 resalta la importancia de la intervención gubernamental en la atención de la necesidad, que presentan los proyectos de construcción y/o modernización referente a la supervisión del proceso de derecho de vía, así como el apoyo al cumplimiento de las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra de los proyectos, justificando la intervención gubernamental para su atención; ya que corresponde al Gobierno Federal a través de la SICT, tanto la construcción y conservación de caminos y puentes federales[5], en aras de desarrollar una Red Federal que permita la conexión entre ciudades, puertos y aeropuertos para el intercambio de bienes; así como tramitar y obtener la propiedad o los derechos de propiedad incluyendo los derechos de vía, los cuales en la mayoría de casos son propiedad privada, ejidal o comunal, enfrentándose a diferentes factores que afectan el desenvolvimiento del proceso de liberación del Derecho de Vía, y que representan una amenaza para concretar la adquisición de los terrenos, por lo que es necesario dar supervisión al proceso y en los casos en donde exista la inconformidad de los afectados o la falta

[5] Artículo 36, Fracción XXI, Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153_220120.pdf

de acreditación de la propiedad de las tierras, llevar a cabo la regularización para la obtención del Título de propiedad a favor del Gobierno Federal, del Derecho de Vía.

b. Identificación del problema

2. ¿El problema o necesidad pública que busca atender el Pp cuenta con las características siguientes?

Criterios de valoración:

a) Se define de manera clara, concreta, acotada y es único (no se identifican múltiples problemáticas).
b) Se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.
c) Identifica a la población objetivo de manera clara, concreta y delimitada.
d) Identifica un cambio (resultado) sobre la población objetivo (es decir, no solo se define como la falta de un bien, servicio o atributo).

Respuesta:

- **Con evidencia**

Nivel	Criterios
4	Cuatro de los criterios de valoración.

El Pp G008 cuenta con la identificación de una necesidad que requiere intervención gubernamental; misma que se encuentra definida como:

"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."

En la identificación de la necesidad se cumple el criterio **a)** puesto que el planteamiento de la necesidad atendida por el Pp G008 se encuentra definida de manera clara y concreta al identificar una única necesidad, es decir el cumplimiento de las condiciones legales; así mismo se encuentra acotada a la certeza jurídica que se obtiene con este cumplimiento, todo ello para la obtención del derecho de vía; necesidad que puede ser atendida a través de la intervención gubernamental mediante el programa G008.

De acuerdo con la MML, el problema o necesidad tiene que definirse como un hecho negativo que puede ser revertido; la necesidad que busca atender el Pp G008 cumple con dicha premisa dando cumplimiento al criterio **b)**. De acuerdo al planteamiento de la necesidad a resolver a través del Pp, se pretende revertir y que los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cuenten con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.

El criterio **c)** se cumple al considerar dentro de la identificación de la necesidad a la población potencial, definida como los Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales, en donde posteriormente y bajo criterios de elegibilidad se atenderán a los Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje (población objetivo).

El criterio **d)** se cumple considerando que la atención de la necesidad identificada permite obtener un cambio sobre los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales, ya que estos contarán con la certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra, otorgándole a la SICT el derecho de utilizar la tierra para la construcción o modernización de las carreteras federales, dando además cumplimiento a las disposiciones

aplicables en materia de obra pública, como lo es la construcción y modernización de carreteras federales, ya que el Derecho de Vía constituye un elemento que se debe obtener según marca el Artículo 19 de la Ley Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas *"Las dependencias y entidades, cuando sea el caso, previamente a la realización de los trabajos, deberán tramitar y obtener de las autoridades competentes los dictámenes, permisos, licencias, derechos de bancos de materiales, así como la propiedad o los derechos de propiedad incluyendo derechos de vía, y expropiación de inmuebles sobre los cuales se ejecutarán las obras públicas, o en su caso los derechos otorgados por quien pueda disponer legalmente de los mismos…"*, por lo que integralmente la SICT, con apoyo de la Dirección General de Carreteras, en conjunto con los centros SICT y, en su caso, de las autoridades competentes de las Entidades Federativas les concierne los tramites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía de acuerdo con las disposiciones aplicables[6], efectuando la compraventa o promoviendo la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios para tal fin, no obstante, se debe cumplir con ciertas condiciones legales que den certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra, y esto se logra mediante la supervisión a lo largo del proceso de liberación de derecho de vía, constatando que este se esté haciendo de acuerdo a la normatividad y bajo las disposiciones aplicables, y en cuyo caso existan factores que influyen negativamente el proceso, tomar las medidas correspondientes, como lo es la regularización del Derecho de Vía, en donde interviene un juez para dar resolución respecto a la situación jurídica de los predios por adquirir, y con ello finalmente obtener el título de propiedad de la fracción de terreno por liberar en favor del Gobierno Federal.

c. Análisis del problema

3. ¿El problema o necesidad pública que busca atender el Pp se sustenta en los siguientes elementos?

Criterios de valoración:

a) Es consistente con los cambios que ha experimentado la problemática según información o estadísticas oficiales.
b) Se encuentra contextualizado en la situación socioeconómica actual del país, según información o estadísticas oficiales disponibles.
c) Considera los cambios esperados en la magnitud, naturaleza, comportamiento u otras características de la problemática.
d) Se encuentra caracterizado en un contexto territorial.

Respuesta:

- **Con evidencia**

Nivel	Criterios
	El problema o necesidad pública cuenta con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

[6] Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado 04-07-2021. Disponible: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regla/n161.pdf

En el Documento diagnóstico se argumenta que el crecimiento de las necesidades de movilidad por vía terrestre, ha impacto severamente el desarrollo de la infraestructura carretera en México, razón por la cual se deben doblar esfuerzos por parte del gobierno para la construcción y/o modernización de carreteras. En suma, que la vía principal de tránsito en México que permite la interconexión multimodal, son las carreteras federales, las cuales están compuestas por 10,843 Km[7] de cuota concesionados para su construcción, operación y mantenimiento y 40,562 Km[8] que constituyen las carreteras libres de peaje construidas, operadas y conservadas por el Gobierno Federal.

En México, la movilidad de mercancía se da principalmente a través del autotransporte. Durante 2020 el autotransporte de carga movilizo 512.70 millones de toneladas de productos y mercancías, lo que deja ver que la infraestructura carretera es necesaria, ya que el autotransporte impera como medio para el movimiento de mercancías.

Movimiento de la Carga Nacional por Modo de Transporte 2020
(Millones de toneladas)

Movilidad	Toneladas	Porcentaje
Autotransporte	512.7	56.90%
Marítimo	266.7	29.60%
Ferroviario	120.4	13.40%
Aéreo	0.6	0.10%
Total Nacional	900.4	100%

Fuente: Agenda Económica del Autotransporte de Carga 2021. CANACAR. Disponible en: https://canacar.com.mx/servicios/estadistica/

Una variante que también se considera, es el crecimiento demográfico en México, y que va directamente relacionado con un aumento en el parque vehicular; ante este aumento vehicular las carreteras federales existentes empiezan a presentar saturación, por lo que se evalúa la construcción y/o modernización de carreteras federales que permitan la conexión a todas las capitales estatales, así como a las más importantes poblaciones del país, y es que, en México el transporte por vía terrestre a través del autotransporte es el medio más utilizado, dada la flexibilidad operativa y su costo respecto a otros medios de transporte, facilitando el acceso a las personas y las mercancías a diferentes puntos geográficos del país y la conexión con otros nodos logísticos de trasporte.

La Dirección General de Carreteras, tiene entre sus principales atribuciones participar en la planeación, coordinación y evaluación de los programas carreteros para la construcción y modernización de la Red Federal de Carreteras. La ejecución de dichos proyectos corre a cargo de la SICT al igual que la liberación del derecho de vía, como una actividad que le antecede a la ejecución, con la finalidad de disponer en tiempo y forma con la franja de terreno en donde se ejecutarán los trabajos de construcción y/o modernización de acuerdo a la normatividad aplicable, no obstante, el cumplimiento de dicha normatividad no es garantía para la obtención del derecho de vía, ya que a lo largo del procedimiento inhiben factores como la negativa de venta o que la tierra por obtener se encuentre en estado irregular, generando la necesidad de que los ***"Proyectos de construcción***

[7] Estadística Mensual abril 2021, SCT. Fecha de consulta 07/07/2021. Disponible: http://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/estadistica-mensual/
[8] Estadística Mensual abril 2021, SCT. Fecha de consulta 07/07/2021. Disponible: http://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/estadistica-mensual/

y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."

La importancia de la obtención de la liberación de derecho de vía en México, radica en que esta constituye uno de los elementos de obra que se debe integrar para que las obras de construcción y/o modernización sean ejecutadas; tal como lo marca el Articulo 19. de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas. Sin embargo, el proceso es complejo, por lo que se debe dar supervisión para cumplir con las condiciones legales que den certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra, y en los casos en donde la liberación no se logre satisfactoriamente, llevar a cabo la regularización del Derecho de Vía para obtener el Título de Propiedad a favor del Gobierno Federal; y que así los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje que van en aumento, para lograr atender la demanda regional de los usuarios de dichas vías, sean ejecutados.

En cuanto a los cambios que ha experimentado la necesidad, ***"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."*****,** en México existen disposiciones legales y normativas que se deben cumplir en obra pública, así como en la materia que corresponda.

En los casos de la Liberación de Derecho de Vía, se debe de cumplir aquellas disposiciones que protegen los Derechos de Propiedad. Si bien hubo un tiempo en que las obras se realizaban sin mayor conflicto en cuanto a la disposición de terrenos, los cuales se ocupaban con o sin consentimiento de los propietarios a los que afectaban, considerándose como mecanismo de adquisición la expropiación por causa de utilidad pública, o la compra directa, en donde el pago se hacía posteriormente; hoy en día existe la Ley Agraria, la Ley de Expropiaciones, la Ley General de Bienes Nacionales, entre otras, que norman la adquisición de los predios.

Para cumplir las condiciones legales sobre la tenencia de la tierra, ante el mecanismo que ahora se considera en donde a los afectados por la ocupación de sus predios deben recibir el pago expedito y oportuno a que tienen derecho en términos de la Ley, a fin que los terrenos requeridos para realizar las obras correspondientes a carreteras y puentes federales a cargo de la SICT se pongan a disposiciones de las unidades ejecutoras y se cumpla cabalmente con las disposiciones legales aplicables, garantizando la propiedad de los terrenos a favor del Gobierno Federal; resulta importante la supervisión a lo largo del proceso y en los casos en que no se logre satisfactoriamente la liberación regularizar con actos jurídicos y materiales necesarios para el otorgamiento de la certeza jurídica en la tenencia de la tierra.

Ante los argumentos antes expuestos, se considera que la necesidad pública que busca atender el Pp se sustenta en los cambios que ha experimentado la necesidad; se contextualiza en la situación socioeconómica actual del país, considera los cambios esperados en la magnitud, naturaleza, comportamiento u otras características de la problemática y se encuentra caracterizado en el contexto del territorio mexicano, dando cumplimiento a cada uno de los criterios de la presente pregunta.

4. ¿El problema o necesidad pública identifica efectos diferenciados en grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente?

Respuesta:

- **No Aplica**

La población que presenta la necesidad definida para el Pp G008 son los proyectos de carreteras federales; esta definición implica que la población no cuente con características inherentes a grupos poblacionales, territorios

del país o medio ambiente y, por tal razón no se esté en posibilidad de realizar un análisis de afectaciones diferenciadas.

5. ¿El problema o necesidad pública identifica sus causas y efectos considerando las siguientes características?

Criterios de valoración:

a) Es resultado directo de las principales **causas** identificadas en el análisis de la problemática.
b) Se vincula directamente con los principales **efectos** identificados en el análisis de la problemática.
c) Existe **lógica causal** entre sus causas y efectos, incluyendo aquellas causas que no son atribución directa del Pp, pero inciden directamente en el problema público.
d) Presenta un análisis diferenciado de las causas y efectos de la problemática por grupos de población, territorios o medio ambiente o, en su caso, la justificación de por qué no aplica en la pregunta 4.

Respuesta:

Con evidencia

Nivel	Criterios
	El problema o necesidad pública cuenta con:
4	Cuatro de los criterios de valoración. (Se otorga la mayor valoración, en función que el criterio d. no aplica.)

En el Documento Diagnóstico del Pp G008, se encuentra identificada la necesidad que atiende el programa y las causas que le dieron origen, así como sus efectos. El análisis de las causas y efectos se localizan en la expresión gráfica conocida como, árbol de problema. El cual se encuentra en los anexos de esta Evaluación.

Siguiendo lo establecido en la Guía MIR, la estructura del árbol de problemas se expresa de la siguiente forma; el punto de partida, es la necesidad previamente definida la cual se encuentra en el tronco, las causas que la originaron son las raíces y en la copa del árbol, se encuentran los efectos, dicha estructura es la que guarda el Árbol del Problema del Documento Diagnóstico.

Las causas que originaron la necesidad y que fueron expresadas en el documento diagnóstico son: Desaprovechamiento de la asesoría especializada para llevar a cabo el proceso de liberación del derecho de vía; Normatividad obsoleta y deficiente; Deficiente integración de los procesos jurídico administrativos para la liberación del derecho de vía; Deficientes acciones de verificación y regularización de la LDV; Limitado alcance de contratación de los servicios para la liberación del derecho de vía; Limitado impulso a la actualización y reformas de la normatividad aplicable (Ley agraria, ley de expropiación, manuales y reglamento para la LDV); Retraso y expiración de los trámites y resoluciones ante las diversas instancias; Limitada supervisión durante el proceso de Liberación del Derecho de Vía; Limitado cumplimiento de las resoluciones judiciales para la acreditación de la propiedad en favor del Estado; Términos de referencia y especificaciones de contratación imprecisas; Bajo o nulo interés sobre las problemáticas presentadas en la adquisición de predios; Desconocimiento de la aplicación de procedimientos de SEDATU; así como para la obtención de dictámenes de valuación INDAABIN; Insuficiente seguimiento a la información de los avances en la liberación del derecho de vía; Insuficiente atención de predios que requieren ser regularizados por la vía contenciosa y Proyecto ejecutivo poco especifico respecto a la afectación de predios.

En sus diferentes niveles de las causas, se describen las condiciones negativas que están originando la necesidad, y son resultado directo de las causas identificadas, por lo que se da cumplimiento a la característica del criterio **a)**.

El no atender un problema o necesidad trae consigo consecuencias negativas; las cuales para el caso del Pp G008 se plasman como los efectos que traería consigo el que persista la necesidad, en cuyo caso se está cumpliendo con el criterio **b),** teniendo como efectos negativos vinculados a la necesidad de ***"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."*** ; el incremento en los tiempos de ocupación de los predios que comprenden la LDV; alta promoción de amparos, juicios y demandas de particulares, propietarios y ejidatarios; Rigidez en la aplicación de la ley de expropiación; demora en la obtención de Títulos de propiedad a favor del Gobierno Federal; continuas modificaciones al proyecto ejecutivo por cambio de trazo, Incertidumbre en la petición de los pagos de los predios; predios que conforman el Derecho de Vía en estado irregular; incremento en los costos de construcción de infraestructura carretera y un Retraso constante en la conclusión de proyectos carreteros; lo que finalmente repercutiría en el efecto superior ligado a la Planeación Nacional como lo es un Limitado Impulso a la economía a través de infraestructura carretera.

El criterio **c)** se cumple, puesto que los efectos identificados guardan congruencia con las causas atribuidas anteriormente a la necesidad, y tanto en las causas como en los efectos se identifica una lógica causal, lo que quiere decir que existe una relación directa derivada de la necesidad entre cada nivel de incidencia, y cada causa o efecto identificado va desencadenando y formando parte de otro, lo que finalmente repercutiría en un efecto superior ligado a la Planeación Nacional como lo es un limitado impulso a la economía a través de infraestructura carretera.

La necesidad identificada no cumple con el criterio **d)**, ya que como se mencionó en la pregunta No. 4 la población que presenta la necesidad son los proyectos de carreteras federales, por lo que no existen patrones de comportamiento o manifestaciones de la necesidad que afectan de manera distinta a determinados grupos de población, territorios o medio ambiente, por esta razón no se presenta un análisis diferenciado de causas y efectos.

III. Diseño de la propuesta de atención
a. Objetivos

6. ¿El objetivo central del Pp cuenta con las características señaladas a continuación?

Criterios de valoración:

a) Identifica a la población objetivo del Pp, es decir, aquella que presenta el problema o necesidad pública que el Pp tiene planeado atender y que cumple con los criterios de elegibilidad.
b) Identifica el cambio que el Pp busca generar en la población objetivo.
c) Es único, es decir, no se definen múltiples objetivos.
d) Corresponde a la solución del problema o necesidad pública que origina la acción gubernamental.

Respuesta:

Nivel	Criterios
	El objetivo central del Pp cuenta con:
4	Cuatro de los criterios de valoración

Retomando el objetivo central definido en el documento diagnóstico del Pp G008, ***"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."***, se identifica la población potencial, mas no a la población objetivo, sin embargo, en la Guía MIR, establece como elementos mínimos que se consideran en la definición del problema o necesidad: La población, la descripción de la situación o problemática central y la magnitud del problema o necesidad; por lo que el equipo evaluador considera que se cumple con el criterio **a)**, además cumple con los criterios de elegibilidad, planteando que se atenderán aquellos proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales que requieran cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.

Detallando lo anteriormente expuesto, se hace hincapié que la Red Nacional de Carreteras se divide en Carreteras Federales, Estatales, Rurales y Brechas Mejoradas; quien está presentando la necesidad son los proyectos de Carreteras Federales, puesto que cuando se pretende realizar una carretera nueva o modernizarla se concibe el proyecto el cual para ser ejecutado necesitara de los elementos necesarios de obra, entre ellos el derecho de vía, sin embargo, el hecho de Liberar el Derecho de Vía implica un proceso en donde no siempre se obtiene de manera satisfactoria el Título de Propiedad, por lo que se tiene que dar una supervisión constante en el proceso y en los casos en donde se lleve a juicio la adquisición de terrenos, lo cual implica recursos y tiempo, tomar las medidas necesarias, así el Pp G008 interviene buscando cumplir con las condiciones legales.

En cuanto al criterio **b)** se cumple puesto que el objetivo claramente identifica el cambio esperado en la población a través de la intervención del Pp G008, al describir que al cumplir con las condiciones legales se brindara certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra, esperando que se obtenga el Título de Propiedad a favor del Gobierno Federal del espacio físico en donde se emprenderá o se está ejecutando el proyecto, y así garantizar que no existan factores que inhiban en la continuidad o ejecución de este.

El objetivo central del Pp es único, pues solo se centra en cumplir las condiciones legales que los proyectos de construcción y/o modernización requieren referente al derecho de vía, con la finalidad de obtener el Título de

Propiedad a favor del Gobierno Federal que avale la tenencia de la tierra y el derecho para su uso, por lo que se da cumplimiento al criterio **c)**.

Finalmente, el cumplimento del criterio **d)** se sustenta en que el objetivo ***"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."***, corresponde a la solución de la necesidad identificada como ***"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."***

Las acciones de SICT en cumplir las condiciones legales, se basan en que los terrenos; que pueden ser de propiedad privada, ejidal o comunal; deben adquirirse invariablemente con apego a lo establecido en la legislación que aplica en todas las operaciones inmobiliarias tanto de particulares, como del gobierno, que es el que desarrolla los proyectos de infraestructura[9]. En suma que el Derecho de Vía es un elemento fundamental para el crecimiento de la infraestructura carretera y de esta forma elevar la competitividad de la economía del país, pues a la vez que se desarrollan nuevas vías de comunicación terrestre, se fomenta el intercambio de bienes y servicios a nivel nacional e internacional; impulsando el comercio exterior y local por medio de la integración logística que implica el tránsito por la Red Nacional de Carreteras; así mismo, que por medio de la creación, ampliación o modernización de infraestructura carretera federal se promueve el desarrollo social al facilitar la movilidad y el acceso de la población a servicios que eleven su calidad de vida.

b. Bienes y Servicios

7. ¿El diseño del Pp contiene los bienes y/o servicios suficientes y necesarios para alcanzar el objetivo central del Pp, considerando su factibilidad normativa, técnica y presupuestaria?

Respuesta:

- **Con evidencia**

Nivel	Criterios
4	Además de los tres criterios anteriores, en su conjunto, los bienes y servicios contribuyen de manera relevante a alcanzar el objetivo central del Pp (considerando factores externos al Pp, no falta o sobra ningún elemento).

El Pp G008 contempla dos componentes, la supervisión y la regularización, estos servicios corresponden a darle solución a la causa de "Deficientes acciones de verificación y regularización de la Liberación del Derecho de Vía", que provoca que los proyectos de construcción y o modernización requieran cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra, a través de los medios de un apropiado seguimiento a la información de los avances en la liberación del derecho de vía y una suficiente atención de predios que requieren ser regularizados por la vía contenciosa.

Dentro del árbol de objetivos fueron identificados los servicios que ofrece el Pp, como parte de los medios de solución a la necesidad.

[9] El Derecho de Vía en obras de Infraestructura, Colegio de Ingenieros Civiles en México, Disponible en: https://www.eluniversal.com.mx/opinion/colegio-de-ingenieros-civiles-de-mexico/el-derecho-de-en-obras-de-infraestructura

Los medios con los que cuenta el Pp y que fueron expresados en el documento diagnóstico a través del árbol de objetivos son: Aprovechamiento de la asesoría especializada para llevar a cabo el proceso de liberación del derecho de vía; Normatividad vigente y eficiente; Eficiente integración de los procesos jurídico administrativos para la liberación del derecho de vía; Convenientes acciones de verificación y regularización de la LDV; Idóneo alcance de contratación de los servicios para la liberación del derecho de vía; Eficaz impulso a la actualización y reformas de la normatividad aplicable (Ley agraria, ley de expropiación, manuales y reglamento para la LDV); Avance y vigencia de los trámites y resoluciones ante las diversas instancias; Adecuada supervisión durante el proceso de Liberación del Derecho de Vía; Oportuno cumplimiento de las resoluciones judiciales para la acreditación de la propiedad en favor del Estado; Términos de referencia y especificaciones de contratación precisas; Suficiente interés sobre las problemáticas presentadas en la adquisición de predios; Conocimiento de la aplicación de procedimientos de SEDATU; así como para la obtención de dictámenes de valuación INDAABIN; Apropiado seguimiento a la información de los avances en la liberación del derecho de vía; Suficiente atención de predios que requieren ser regularizados por la vía contenciosa; y Proyecto ejecutivo especifico respecto a la afectación de predios.

Tanto la supervisión como la regularización contribuyen al logro del objetivo del Pp, pues la supervisión forma parte sustancial para que el proceso de liberación de Derecho de Vía se lleve acorde a lo establecido en leyes, normas y reglamentos, para cumplir con las condiciones legales de la tenencia de la tierra.

En el caso de la regularización esta es necesaria para la obtención del Título de Propiedad a favor del Gobierno Federal a través de actos jurídicos que tienen como finalidad que los proyectos de construcción y/o modernización cumplan con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra.

Ambos componentes son necesarios para el logro del objetivo central, solo que atienden a la necesidad dadas las circunstancias por las que atraviese la Liberación del Derecho de Vía.

Los dos servicios identificados se pueden entregar sin mayor conflicto, puesto que se encuentran dentro del marco normativo y operativo del Pp G008, dado que a la SICT le corresponde por conducto de la Dirección General de Carreteras, coordinar las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en carreteras y puentes federales, con la participación de los Centros SICT y, en su caso, de las autoridades competentes de las entidades federativas; y, con la Dirección General de Autotransporte Federal, en aquellos casos que se refieran al uso del derecho de vía para la instalación de servicios relacionados con el autotransporte federal como paradores, centros fijos de verificación de peso y dimensiones y los demás servicios previstos en los ordenamientos aplicables; así como coadyuvar con los Centros SICT y las autoridades competentes de las entidades federativas para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables[10], por lo que es viable ofrecer dichos servicios, ya que forma parte de la Liberación de Derecho de Vía para la ejecución de proyectos de infraestructura carretera federal.

De manera adicional y para robustecer el análisis de la presente pregunta se presentan los fines que se logran, una vez atendida la necesidad como objetivo del programa: Impulso a la economía a través de infraestructura carretera; Disminución de los costos de construcción de infraestructura carretera; Avance constante en la conclusión de proyectos carreteros; Proyecto ejecutivo sin cambios de trazo; Certidumbre en la petición de los pagos de los predios; Predios que conforman el Derecho de Vía en estado regular; Disminución en los tiempos de ocupación de los predios que comprenden la LDV; Baja promoción de amparos, juicios y demandas de

[10] Reglamento Interior de la Secretaria de Transportes y Comunicaciones. Disponible en: https://ts.sct.gob.mx/normatecaNew/wp-content/uploads/2014/02/Reglamento_SCT_200831.pdf

particulares, propietarios y ejidatarios; Flexibilidad en la aplicación de la ley de expropiación; y Agilidad en la obtención de Títulos de propiedad a favor del Gobierno Federal.

c. Poblaciones

8. ¿Las poblaciones potencial, objetivo y atendida del Pp se encuentran correctamente identificadas?

Criterios de valoración:

a) El Pp identifica a la población total que presenta el problema público o necesidad que justifica su existencia (población potencial).
b) El Pp identifica a la población que tiene planeado atender para cubrir la población potencial y que es elegible para su atención (población objetivo).
c) El Pp identifica a la población atendida en un ejercicio fiscal y ésta corresponde a un subconjunto o totalidad de la población objetivo (población atendida).
d) Las poblaciones potencial, objetivo y atendida son consistentes entre los diversos documentos estratégicos del programa, por ejemplo: diagnóstico, documento normativo, lineamientos operativos, Instrumento de Seguimiento del Desempeño, entre otros.

Respuesta:

Con evidencia

Nivel	Criterios
	Las poblaciones cuentan con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

En la Guía MIR, se especifica que “los beneficiarios de un Pp pueden ser poblaciones o áreas de enfoque; en el caso concreto de áreas de enfoque se hace referencia a beneficiarios que no pueden ser referidos como poblaciones”, siguiendo esta lógica, el Pp G008 atiende a la población que es “Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales”.

En el mismo documento guía se describen las características que debe tener cada población, la población potencial, comprende todo el universo del área referida; la población objetivo, engloba la población que el programa aspira atender en un tiempo delimitado; y la población atendida, la cual indica la población que ya fue atendida por el Pp.

Por consiguiente, las poblaciones del Pp G008, quedan de la siguiente manera:

Población potencial	Población objetivo	Población atendida

Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje en México	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje con certeza jurídica sobre el Derecho de Vía en México.

El Pp G008 identifica como población potencial a los Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales, los cuales están presentando la necesidad de cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía, esto a partir de la situación en donde los terrenos deben de adquirirse con apego a la legislación aplicable para que se obtenga satisfactoriamente la liberación del derecho de vía y con ello la obtención del Título de Propiedad a favor del Gobierno Federal, lo que justifica la intervención del programa.

Como población objetivo, el Pp plantea atender durante el periodo fiscal a los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libre de peaje en México, lo cual corresponde a una parte de la población potencial.

A partir de los criterios de elegibilidad se delimita la población objetivo, de este modo el documento diagnóstico explica que las carreteras federales se dividen en carreteras de cuota y carreteras libres de peaje, y que de acuerdo al ámbito de acción que le corresponde a la Dirección General de Carreteras dentro de sus funciones, solo se encuentran las carreteras federales libres de peaje; así como coordinar las acciones de carácter técnico pendientes a la liberación del derecho de vía en carreteras y puentes federales, con la participación de los Centros SICT, y, en su caso, de las autoridades competentes de las entidades federativas; y que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables[11]; por lo que el alcance de la intervención del programa se delimita a este tipo de proyectos de carreteras libre de peaje.

Aquellos proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje con certeza jurídica sobre derecho de vía, será la población atendida; en donde a través del programa se haya logrado la obtención del Título de Propiedad a favor del Gobierno Federal para que SICT ejecute o de continuidad a los proyectos.

Como se puede observar la población potencial, objetivo y atendida son consistentes entre sí. En donde de todos los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales, se atenderán en un año fiscal los proyectos de construcción y modernización de carreteras libres de peaje que requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía, bajo criterios de focalización; los proyectos de construcción y modernización de carreteras federales libres de peaje con certeza jurídica sobre el derecho de vía, será la población atendida.

Por último, se considera que las poblaciones potencial, objetivo y atendida son consistentes entre los diversos documentos estratégicos del programa entre los que destaca el documento diagnóstico en donde se identifica que de los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales, se ha determinado atender en un periodo dado a los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje, dada la división de las carreteras federales en México (Carreteras federales Libres de Peaje y Carreteras Federales de

[11] Reglamento Interior de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Disponible en: https://ts.sct.gob.mx/normatecaNew/wp-content/uploads/2014/02/Reglamento_SCT_200831.pdf

Cuota); y una vez atendidos dichos proyectos, estos contaran con la certeza jurídica sobre el Derecho de Vía en México para poder ser ejecutados.

d. Experiencias de atención

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

Respuesta:

- **Con evidencia**

Nivel	Criterios
	La justificación teórica o empírica que sustenta el tipo de intervención:
4	Además de los tres criterios anteriores, presenta evidencia de efectos positivos atribuibles a los componentes, tipos de apoyo, bienes y/o servicios del Pp.

El criterio **nivel 1** se cumple, ya que existe documentación teórica, tal como estudios e investigaciones de experiencias de atención internacional que justifica la intervención del Pp. El análisis documentado sobre los casos de Liberación de Derecho de Vía en países como Ecuador, Bolivia y Perú están referidos en el Documento Diagnóstico del Pp.

Asimismo, da cumplimiento con el **nivel 2**, porque cuenta con un análisis de resultados basado en distintas experiencias de atención en el ámbito internacional. En el análisis llevado a cabo se precisa que las experiencias de atención mencionadas contienen información relacionada con la necesidad de contar con una planeación oportuna y eficaz del proyecto de obra, también se encuentra como resultado positivo el contar con una normatividad vigente y en todas las experiencias se obtienen mejoras en el procedimiento de liberación de derecho de vía, como resultado de llevar a cabo lo establecido por la ley.

Basándose en el árbol de problemas, existe evidencia que sustenta el mecanismo causal del Pp. La relación entre las causas y el problema central identificado es clara y coherente, y para cada rama existe documentación teórica y empírica que justifica su identificación como causa, así como su relación a suscitar el problema "Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren contar con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía".

En suma, que de acuerdo al Documento Diagnóstico del Pp G008, la intervención del Pp se sustenta en la teoría neoinstitucionalismo económico, fundamentando principios de gobierno para que las organizaciones del sector público formulen e implementen las directrices, políticas y prescripciones[12].

Ampliando la información que en el Documento Diagnostico se encuentra, el equipo evaluador considera acertada la teoría en que se sustenta el Pp, puesto que dicha teoría radica en definir la centralidad de las instituciones en la dinámica y desarrollo de los sistemas económicos, lo que da certidumbre al intercambio y prosperidad de las transacciones. Siendo las Instituciones quienes marquen las restricciones legales en el cual los individuos actúan, se organizan e intercambian, contemplando los costos que se incurren para obtener

[12] Vargas Hernández, José Guadalupe; Perspectivas del Institucionalismo y Neoinstitucionalismo. Disponible en: https://www.uv.mx/iiesca/files/2012/12/perspectivas2008-1.pdf

información, negociación, diseño, vigilancia y cumplimiento de contratos y protección de los derechos de propiedad[13].

De modo que la SCT como institución del Estado que gestiona lo relacionado a la liberación de Derecho de Vía, da certidumbre que el proceso se realice en marco de las leyes aplicables y de acuerdo al valor correspondiente, puesto que el Instituto de la Administración y Avalúos de Bines Nacionales (INDAABIN), apoya en lo que le respecta a dicho proceso, así como otras instituciones como la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y el Instituto Nacional de Antropología, a fin de garantizar que el espacio en donde se llevaran a cabo los proyectos cumplan con los especificaciones requeridas para su ejecución.

En contexto a lo anterior, la Organización de la Administración Pública Federal se constituye por un conjunto de Secretarías, Paraestatales, Instituciones y Organizaciones que coordinan las acciones de su competencia con mecanismos regulatorios para actuar sobre las estructuras del sistema económico. Dichas Instituciones se rigen por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, así como por sus propios reglamentos.

Se alcanza el **nivel 4**, en donde además de los criterios comentados anteriormente se presenta evidencia de efectos positivos atribuibles a los componentes, los cuales son la supervisión al derecho de vía realizada y la regularización de predios a través de resoluciones judiciales atendidas. Los efectos positivos que traerá los componentes son los medios para lograr que se cuente con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía, y de esta forma lograr una adecuada distribución de los costos de construcción de infraestructura carretera y el avance constante en la conclusión de proyectos carreteros.

e. Selección de alternativas

10. ¿El diseño del Pp se considera una alternativa óptima de intervención para atender el problema o necesidad pública que justifica la existencia del Pp?

Respuesta:

Nivel	Respuesta
4	La instancia evaluadora considera que el diseño del Pp **sí** es una alternativa óptima de intervención.

La selección de alternativas es el proceso mediante el cual se identifican las soluciones que son más viables y que generarán los mayores beneficios para la población, en este sentido se considera que la alternativa de solución elegida en el análisis de alternativa presentada en el documento diagnóstico, es la más óptima para dar respuesta a la necesidad que presentan los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales, puesto que esta alternativa cuenta con los medios disponibles y la factibilidad política para su operación.

El Pp G008 “Derecho de vía” es un programa operado por la SICT , de manera específica y de conformidad con lo establecido en el artículo 17 fracciones V y VI del Reglamento Interior de la SICT es la Dirección General de Carreteras la encargada de coordinar las acciones de carácter tendentes a la liberación del derecho de vía en carreteras y puentes federales, con la participación de los Centros SICT y, en su caso, de las autoridades competentes de las Entidades Federativas, asimismo como de coadyuvar con los Centros SICT y las autoridades

[13] Ayala Espino, José; Instituciones y economía. Una introducción al neoinstitucionalismo económico. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-39252001000200010

competentes de las entidades federativas para que los tramites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables[14].

Con base en lo anterior, se identificó que el Pp cuenta con una clara definición de su necesidad plasmada en el documento diagnóstico del Pp el cual tiene relación de causalidad que genera la misma, y a través de la cual se plantea los objetivos que en el ámbito de atribuciones la dependencia se puede establecer para atender dicha necesidad.

El análisis de alternativas presenta 4 alternativas, el "Aprovechamiento de la asesoría especializada para llevar a cabo el proceso de liberación del derecho de vía", la "Normatividad vigente y eficiente", la "Eficiente integración de los procesos jurídico administrativos para la liberación del derecho de vía" y las "Convenientes acciones de verificación y regularización de la LDV.", siendo las "Convenientes acciones de verificación y regularización de la LDV" la alternativa más optima de acuerdo a los criterios establecidos de: Nivel de incidencia en la solución de la necesidad; el grado de interdependencia entra las acciones propuestas, agrupando las complementarias; Verificando la factibilidad (física, técnica presupuestaria e institucional) y; que estén dentro del marco de la competencia de la Dependencia.

Todas las alternativas surgen como respuesta a la necesidad identificada, no obstante, algunas de ellas no se encuentran dentro de las atribuciones de la dependencia, ya que como se mencionó anteriormente, el procedimiento involucra a otras dependencias como SEDATU e INDAABIN. En otra de las alternativas como el "Aprovechamiento de la asesoría especializada para llevar a cabo el proceso de liberación del derecho de vía", le compete al programa K048 "Servicios Relacionados para la Liberación del Derecho de Vía", programa complementario al Pp G008; y en el caso de la "Normatividad vigente y eficiente" resalta el tiempo y los recursos que implicaría la actualización o modificación a las leyes y reglamento a las que se apega la Liberación del Derecho de Vía, además que también involucraría a otros agentes especializados en la materia.

El diseño del Pp G008 cumple en su mayoría con los criterios, su intervención proporcionara las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra, a través de la supervisión que dicho programa genera se inspeccionara que el procedimiento se lleve de acuerdo a la legislación y normatividad aplicable, y tomar las medidas correctivas como la regularización del Derecho de Vía, para la obtención del Título de Propiedad a favor del Gobierno Federal.

Si bien el derecho de vía es un elemento fundamental para la materialización de proyectos de inversión, se debe llevar una adecuada supervisión durante el proceso de Liberación del Derecho de Vía y un oportuno cumplimiento de las resoluciones judiciales para la acreditación de la propiedad de los predios.

IV. Diseño operativo

a. Cobertura

11. ¿El Pp cuenta con una estrategia de cobertura documentada para la atención de su población potencial y objetivo?

<u>Criterios de valoración:</u>

a) Cuantifica la evolución de la población potencial y objetivo para al menos los próximos tres años.

[14] Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consultado 10-07--2021. Disponible: https://ts.sct.gob.mx/normatecaNew/wp-content/uploads/2014/02/Reglamento_SCT_200831.pdf

b) Considera el presupuesto que requiere el Pp para atender a su población objetivo para al menos los tres próximos años.

c) Especifica metas de cobertura anuales para el plazo que se haya definido y los criterios con los que se establecen las metas son claros.

d) Con el diseño actual del Pp es posible alcanzar las metas de cobertura definidas (metas factibles).

Respuesta:

- **Sin evidencia**

Nivel	Criterios
	La estrategia de cobertura cuenta con:
0	**Ninguno** de los criterios de valoración

Como resultado del trabajo de Gabinete, no se encontró información documentada disponible acerca de una estrategia de cobertura del Pp para cubrir la población potencial y objetivo, sin embargo, se dispone de información que serviría como base para crear una estrategia de cobertura, considerando metas de cobertura anuales, así como para los próximos tres años.

Actualmente las gestiones referentes a la Liberación de Derecho de Vía se realizan en función de las necesidades que los proyectos vayan presentando, y no mediante una estrategia de cobertura documentada, en donde se consideren criterios de priorización de los proyectos que son susceptibles en realizar en años futuros. En el mismo sentido, conforme se realiza la Liberación del Derecho de Vía, se presentará la necesidad de dar cumplimiento a las condiciones legales que den certidumbre sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.

Como se ha mencionado anteriormente, la Liberación de Derecho de Vía forma parte de la integración de los elementos de obra, subproceso de la planeación de la obra pública, en función de los proyectos cuyo Registro en Cartera de Inversión ya fue otorgado por la SHCP, consecutivamente se tienen que integrar sus elementos a fin de ser proyectos elegibles para ser incorporados en la programación y presupuestación anual para la asignación de recursos fiscales. De esta manera la Cartera de Inversión de Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales permite focalizar los proyectos cuya liberación de Derecho de vía es necesaria, y por tanto requerirán de supervisión en el proceso, o cuando se caiga en juicio contencioso para la liberación del derecho de vía, de una regularización.

En el mismo sentido, la población potencial del Pp G008 son los proyectos de modernización y/o ampliación de carreteras federales, estos proyectos son considerados proyectos de inversión, por lo tanto, la SICT a fin de dar cumplimiento con el artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria debe de contar con un Mecanismo de Planeación (MECAPLAN) de las inversiones, en el cual se identifiquen los programas y proyectos de inversión en proceso de realización, así como aquellos que se consideren susceptibles de realizar en años futuros, estableciendo las necesidades de inversión a corto, mediano y largo plazo, mediante criterios de evaluación que permita establecer prioridades entre los proyectos, de esta manera, el MECAPLAN serviría de insumo para realizar una estrategia de cobertura en el corto, mediano y largo plazo a fin de identificar los proyectos que requerirán de la liberación de derecho de vía, para su futura ejecución y por tanto una supervisión o una regularización.

No obstante, un punto importante a considerar y que influye durante el establecimiento de metas del Pp G008, es que la Liberación del Derecho de Vía es un procedimiento complejo, en donde diferentes factores de carácter social, político y económicos influyen, el tiempo que transcurre hasta la obtención del Título de propiedad es variable, pudiendo pasar a ejercicios posteriores, por lo que el fijar metas, no garantiza el cumplimiento de estas, dada la complejidad del proceso.

Recomendación: Realizar un ejercicio de planeación donde converjan los proyectos que se planean ejecutar, que estén en ejecución y que ya hayan sido ejecutados y el estatus del derecho de vía de cada uno con la finalidad de documentar una estrategia de atención por parte del Pp G008.

b. Criterios de elegibilidad

12. ¿El Pp cuenta con criterios de elegibilidad documentados para la selección de su población objetivo y estos cumplen con las siguientes características?

Criterios de valoración:

a) Son congruentes con la identificación, definición y delimitación de la población objetivo.

b) Se encuentran claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.

c) Se encuentran estandarizados y sistematizados.

d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

Respuesta:

- **Con evidencia**

Nivel	Criterios
	Los criterios de elegibilidad cuentan con:
3	**Tres** de los criterios de valoración.

La evidencia que da cuenta de los criterios de elegibilidad para la selección de su población objetivo del Pp G008 es el Documento Diagnostico, el cual establece que como área objetivo son los Proyectos de Construcción y/o modernización de carreteras federales libres de Peaje que estén llevando a cabo el proceso de Liberación de Derecho de Vía y, por tanto, tengan que cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la Tierra, por lo que es necesaria la supervisión, o en su caso, la regularización, con dicho argumento se justifica el cumplimiento del criterio **a).**

Los criterios de elegibilidad se encuentran claramente especificados en el Documento Diagnostico, por lo que se cumple el criterio de valoración **b).** El primer criterio de elegibilidad va en función con la jurisdicción de las carreteras federales libres de peaje, en donde la responsabilidad de construir, modernizar y liberar el Derecho de Vía recae en el Gobierno Federal, otro criterio es que los proyectos de construcción y/ o modernización de carreteras federales libres de peaje, cuentan con clave de cartera y recursos para la liberación del Derecho de Vía, y al tener que llevar a cabo la liberación es necesario cumplir las condiciones legales para dicho fin.

Dichos criterios son congruentes con la población objetivo, puesto que son aplicables a los Proyectos de Construcción y/o modernización de carreteras federales libres de Peaje, seleccionados para ser atendidos. No obstante, estos no se encuentran estandarizados, ni sistematizados, por lo que no se cumple con el criterio **c)**.

Además, se debe de considerar que la Liberación del Derecho de Vía la llevan a cabo los Centros SICT, por lo que, en cuanto a criterios de elegibilidad, ellos priorizan los Proyectos de Construcción y/o modernización de carreteras federales libres de Peaje que serán atendidos, justificando esta priorización en criterios dada la importancia del Proyecto para el desarrollo regional y por lo cual se tiene que llevar a cabo la Liberación.

En cuanto a la accesibilidad a los criterios de elegibilidad para la selección de su población objetivo, estos están establecidos en el Documento Diagnóstico, por lo que se cumple con el criterio **d),** pues dicho documento es público y de acceso, si bien no para los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje en México, si para los actores involucrados en la ejecución del Pp.

Recomendación: Diseñar una Guía técnica operativa para la liberación del derecho de vía que represente el documento institucional que conjunte las características de la población como con los criterios de elegibilidad bajo los cuáles se llevará a cabo la supervisión del derecho de vía.

13. ¿El Pp establece criterios de elegibilidad diferenciados o criterios de priorización para la selección de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender?

Respuesta:

En congruencia con la Pregunta No. 4, la presente **NO APLICA.**

No existen criterios de elegibilidad o de priorización para la selección de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente. Tratándose de proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales como población potencial, que requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra, los criterios de elegibilidad son los mismos, es decir, que sean de jurisdicción federal, que cuentan con clave de cartera y recursos para la liberación del Derecho de Vía.

c. *Mecanismos de solicitud y entrega de bienes y/o servicios*

14. ¿El Pp cuenta con procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios que genera, están documentados y cumplen con las siguientes características?

Criterios de valoración:

a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
b) Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para atención.
c) Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para cada procedimiento.
d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

Respuesta:

- **Sin evidencia**

Nivel	Criterios
	Los procedimientos cuentan con:

0	**Ninguno** de los criterios de valoración.

Con base al trabajo de gabinete realizado, no se encontró evidencia de que el Pp cuenta con procedimientos documentados para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales que requieren la supervisión y/o regularización para cumplir con las condiciones legales que brinden certeza de la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.

El Pp G008 tiene estrecha relación con el procedimiento para la Liberación del Derecho de Vía, dichos procedimiento lo efectúa cada Centro SICT, los cuales cuentan con el control de los proyectos de construcción y/ modernización que requieren la liberación de derecho de vía, así como de los inconvenientes que vayan surgiendo dentro del proceso, no obstante, no se tiene evidencia que constate que se solicite se inicie con la supervisión en el proceso de Liberación hasta culminar con la obtención del Título de Propiedad; en este caso se debe de establecer como se debe solicitar formalmente la supervisión y bajo qué condiciones.

En cuanto a la regularización, si se realiza la solicitud de regularización del derecho de vía, emitida por los Centros SICT a la Subdirección Jurídica y de Derecho de Vía, en el siguiente caso:

Cuando el Centro SICT, ya realizo las acciones tanto técnicas como jurídicas, para la adquisición de predios requeridos en el proyecto de construcción y/o modernización a realizar, mismas que se encuentran en el Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales, y no se llegó a un acuerdo con la parte propietaria del terreno, se notifica a la Subdirección que se inició un juicio contencioso y la resolución de ese conflicto será sometido a la decisión de un tribunal.

Las solicitudes para la regularización se realizan mediante oficio el cual deberá contener todos los datos que se tengan del expediente y del juicio, así como deberá indicar que es lo que está solicitando el tribunal y el plazo establecido para dar respuesta al mismo.

Cabe mencionar que, esta información se obtuvo por medio de las entrevistas al personal de la Subdirección, en donde comentaron que dentro de sus actividades es recibir los oficios y atender lo solicitado, sin embargo, de manera particular no está documentado el procedimiento.

En cuanto a la definición de plazos, no se tienen definidos, además que estos por la índole de los componentes que entrega el Pp son variables.

Recomendación: Actualizar y formalizar el Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales, para que este sea el marco de referencia en el cual se debe apegar la supervisión y regularización de manera normativa y organizacional.

15. ¿El Pp cuenta con procedimientos para la entrega de los bienes y/o servicios documentados que cumplen con las siguientes características?

Criterios de valoración:

a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
b) Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para la atención al público.

c) Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para el procedimiento.
d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

Respuesta:

Nivel	Criterios
	Los criterios de selección cuentan con:
0	**Ninguno** de los criterios de valoración.

En el mismo sentido de la pregunta anterior, el Pp no cuenta con procedimientos establecidos ni documentados para la entrega de los componentes que genera. Sin embargo, considerando que la supervisión y regularización son parte de la Liberación de Derecho de Vía, como componentes que se generan para cumplir con las condiciones legales que den certidumbre sobre la tenencia de la tierra, se identificó que la supervisión se lleva para vigilar las actividades que se ejecutan, las cuales deben ser en apego a los establecido en los Manuales de:

- **Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales**
- **Manual De Procedimientos Tipo Para Los Centros SICT**

Dichos Manuales son públicos, disponibles en la "Normateca Interna de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes" en el sitio web de la SICT, ambos manuales se adaptan a las características de la población objetivo, puesto que su ámbito de aplicación es la Liberación de Derecho de Vía de Carreteras Federales, para ejecutar los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales; en ellos se establecen tiempos, requisitos, y, de manera específica, en el Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales, formatos. No obstante, no son manuales en donde se especifique el procedimiento para la entrega de la supervisión y regularización.

Además, es importante precisar que el Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales usado en la actualidad como marco de referencia para la liberación del derecho de vía, se encuentra catalogado como histórico, por lo que al ser consultado o utilizado como referencia se debe ser cuidadoso con las actualizaciones de disposiciones normativas y legislativas, que aún no se contemplan en dicho documento.

El Pp G008, al ofrecer supervisión debe verificar que las actividades del proceso sean acordes a lo establecido en dichos Manuales, así como en la legislación aplicable, y en caso de observar posibles desviaciones tomar las medidas correctivas necesarias para lograr cumplir con las condiciones legales, como es en el caso de la regularización que ofrece el Pp, en donde en el proceso interviene un juez para resolver las controversias que se dieran por la adquisición de los terrenos, y que pudieran frenar el cumplimiento de las condiciones legales, para acreditar la posesión de las tierras a favor del Gobierno Federal.

Recomendación: Actualizar y formalizar el Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales, para que este sea el marco de referencia en el cual se debe apegar a la supervisión; así como incluir el proceso que describa la regularización.

Realizar un programa anual de supervisión de derecho de vía de la Dirección General de Carreteras que le permita identificar y dimensionar las posibles metas del programa basado en las acciones de supervisión realizadas por el mismo.

16. ¿El Pp establece procedimientos diferenciados o prioritarios para la atención de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender?

Respuesta:

En congruencia con la Pregunta No. 4, **NO APLICA.**

Al ser los proyectos de carreteras federales quienes presentan la necesidad, no aplica el establecimiento de procedimientos diferenciados o prioritarios para la atención de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender.

d. Padrón

17. ¿El Pp cuenta con información documentada que permite conocer a la población atendida, que cumpla con las siguientes características?

Criterios de valoración:

a) Incluye características de la población atendida.
b) Incluye características del tipo de bien o servicio otorgado.
c) Se encuentra sistematizada y cuenta con mecanismos documentados para su depuración y actualización.
d) Incluye una clave única por unidad o elemento de la población atendida que permite su identificación en el tiempo.

Respuesta:

Con evidencia

Nivel	Criterios
	La información cuenta con:
3	**Tres** de los criterios de valoración.

La Ley General de Desarrollo Social establece la definición de Padrón como, *"relación oficial de beneficiarios que incluye a las personas atendidas por los programas federales de Desarrollo Social"*[15], y en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, se encuentran los datos que debe contener el padrón de beneficiarios, tales como: nombre de la persona física o denominación social de las personas morales beneficiarias, el monto, recurso, beneficio o apoyo otorgado para cada una de ellas, unidad territorial, en su caso, edad y sexo.

Expuesto lo anterior, y tomando en cuenta la necesidad identificada, la modalidad, operación y la población del Pp, se considera que no es factible la integración de un padrón de beneficiarios.

A pesar de ello, se cuenta con información acerca de los proyectos que están en proceso de Liberación del Derecho de Vía, y, por tanto, son supervisados. Solo que esta información es generada por los Centros SICT, quienes son los encargados de llevar a cabo el proceso. De los 31 Centros SICT, cada uno de ellos lleva un registro

[15] Ley General de Desarrollo Social, Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/264_250618.pdf

en donde se encuentra la información sobre el avance y seguimiento del proceso de liberación del Derecho de Vía que se está desarrollando en su entidad atribuida, por lo que no se encuentra sistematizada la información incumpliendo con el criterio **c).**

El registro que lleva cada Centro SICT es integrado de acuerdo a las características de la población atendida, lo que da cumplimiento al criterio **a)** puesto que la liberación está ligada al proyecto de construcción o modernización al que corresponde, así como información de este, tal como el estado, municipio, carretera, tramo, cadenamiento, longitud, superficie total del proyecto, superficie liberada y superficie por liberar, de esta manera se puede identificar los proyectos que requieren cumplir con las condiciones jurídicas, y por tanto, son susceptibles de darles supervisión a fin que el proceso se logre satisfactoriamente, o en su caso, identificar los proyectos en cuyo caso se está llevando un juicio por lo que aún no se cuenta con el título de propiedad y son susceptibles de regularización. Lo que no se cumple es con el criterio b) pues no se tiene registro del servicio que se otorga, ya sea supervisión o regularización, ya que se ve el avance de la liberación del derecho de vía del proyecto en su conjunto.

Pero como se mencionó anteriormente, a pesar de contar con el registro de cada proyecto que está pasando por el proceso de liberación del Derecho de Vía, y que requiere la supervisión o regularización, esta información solo se tiene a nivel Centro SICT, ya que a nivel central no se tiene concentrada esta información y solo es enviada a solicitud de la Subdirección Jurídica y de Derecho de Vía. Además, que no existen formatos homologados entre los Centros, cada uno ellos crean las bases de datos como parte del control del seguimiento a la Liberación del Derecho de Vía, y con la información que para ellos es de utilidad, entre lo que se encuentra la clave de registro de cartera del proyecto y su nombre, por lo que se da cumplimiento al criterio **d).**

Recomendación: Se recomienda contar con un sistema en donde se concentre dicha información o una base de datos homologada que cuente con toda la información necesaria para la identificación de un proyecto en tiempo, misma que cuente con mecanismos de depuración y actualización y almacenamiento que resguarde la información.

e*. Transparencia y rendición de cuentas*

18. ¿El Pp cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas a través de los cuales pone a disposición del público la información de, por lo menos, los temas que a continuación se señalan?

Criterios de valoración:

a) Los documentos normativos y/u operativos del Pp.
b) La información financiera sobre el presupuesto asignado, así como los informes del ejercicio trimestral del gasto.
c) Los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos y resultados, así como las evaluaciones, estudios y encuestas financiados con recursos públicos;
d) Listado de personas físicas o morales a quienes se les asigne recursos públicos.

Respuesta:

- **Con evidencia.**

Nivel	Criterios
	La información cuenta con:

2	**Dos** de los criterios de valoración.

El Pp G008 cuenta solo con algunos mecanismos de transparencia y la rendición de cuentas en lo refiere a la información financiera sobre el presupuesto asignado, así como los informes del ejercicio trimestral del gasto y los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos y resultados, así como las evaluación, estudios y encuestas financiados con recursos públicos.

En cuanto al criterio **a),** es en la normateca de la SICT donde se encuentran documentos normativos como es el Manual de procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales.

Se cumple con el criterio **b).** puesto que la información financiera sobre el presupuesto asignado se encuentra en los Analíticos del Presupuesto de Egresos de la Federación del año correspondiente, que permiten visualizar los recursos asignados al Pp G008; así como el mismo PEF.

Asimismo, en la página de cuenta pública https://www.cuentapublica.hacienda.gob.mx/es/CP/2020 está disponible la información referente el ejercicio de los recursos del Pp G008.

En cuanto al inciso **c)**, los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos y resultados, así como las evaluaciones, estudios y encuestas financiados con recursos públicos; es en la página de transparencia presupuestaria en donde se encuentra dicha información.

El Pp G008 fue sometido a una evaluación de procesos en el año 2016, dichos informe se encuentran disponibles en:
https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/programas/sed/evaluaciones/2016/09g008phpr16.pdf

Es también en la página de transparencia presupuestaria en donde se encuentra su instrumento de seguimiento del desempeño, MIR, la cual es compartida con el Pp K003, reportando dos indicadores de dicha MIR, los cuales son:

Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el Derecho de Vía	(Presupuesto ejercido del Programa de Construcción y Modernización / Presupuesto asignado al Programa de Construcción y Modernización) *100
Tiempo transcurrido para liberar derecho de vía de los terrenos.	(Número de meses transcurridos en liberar el derecho de vía de todos los trámites del año / número de trámites de liberación de derecho de vía en el año) * 100

De manera complementaria, en el Portal Aplicativo de la Secretaría de Hacienda se reporta sobre el ejercicio, destino, resultados obtenidos con la aplicación y evaluaciones realizadas a los recursos federales del Pp G008.

En los otros temas considerados en la presente pregunta, el Pp G008 no cuenta con mecanismos de transparencia y la rendición de cuentas, puesto que los responsables del control operativo y la ejecución de la Liberación de Derecho de Vía son los Centros SICT, siendo ellos quienes integran los expedientes de cada proceso que se está

llevando, sin embrago, al no estar estandarizada la integración de la información, estos no rinden la información necesaria que dé cuenta del avance y conclusión de las gestiones que se realizan para la Liberación de Derecho de Vía.

Además, no existe un sistema en donde se le dé seguimiento a la Liberación del Derecho de Vía, en el cual se tendría la información certera y disponible en tiempo real del avance y desarrollo de la liberación.

Del mismo modo, no existen Guía de operación del Pp G008, en donde se delimitará la documentación mínima para integrar los avaneces, en donde tantos los Centros SICT, como la propia Dirección, manejaran la misma información.

No dejando de lado el tema referente a la contratación de terceros para la ejecución de los trabajos de Liberación de Derecho de Vía, lo que propicia que estos no reporten el grado de avance de las gestiones referentes a la Liberación de Derecho de Vía de cada proyecto, pues ellos solo se enfocan en cumplir con la Liberación de acuerdo con los términos y condiciones en las que fueron contratadas para dicho fin.

Es importante, que se dicten mecanismos de rendición de cuentas y transparencia que guarden tanto la población potencial como la objetivo, a fin de dar cumplimiento con las disposiciones normativas de informar, justificar y argumentar periódicamente las acciones emprendidas a través del programa, considerando además que la información debe estar disponible no solo por los responsables del programa, sino de todo aquel que quisiera consultarla.

Recomendación: Realización de Guía Técnica Operativa del Pp G008 que contenga un apartado para la integración de información referente a la liberación del derecho de vía que permita contar con información homologada proveniente de cualquier centro SICT que fortalezca la transparencia y rendición de cuentas.

19. ¿El Pp cuenta con mecanismos para fomentar los principios de gobierno abierto, la participación ciudadana, la accesibilidad y la innovación tecnológica?

Criterios de valoración:

a) El Pp cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información.
b) El Pp establece mecanismos de participación ciudadana en procesos de toma de decisiones.
c) El Pp promueve la generación, documentación y publicación de la información en formatos abiertos y accesibles.
d) El Pp fomenta el uso de tecnologías de la información para garantizar la transparencia, el derecho de acceso a la información y su accesibilidad.

Respuesta:

- **Sin evidencia**

Nivel	Criterios
	La información cuenta con:
0	**Ninguno** de los criterios de valoración.

El Pp no cuenta con procedimientos propios en donde se pueda solicitar y dar respuesta sobre la información generada respecto al Pp, sin embargo, cualquier persona puede solicitar información a través de las "Solicitudes de acceso a la Información" a través de la Plataforma Nacional de Transparencia, del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI) en la siguiente liga; https://www.plataformadetransparencia.org.mx/web/guest/inicio. Así como en cualquier momento se puede acceder a la información ya publicada, ya que, como parte de las obligaciones de la Administración Pública Federal, está el publicar y dar respuesta a la información solicitada.

Cabe mencionar que la información también se encuentra disponible para quien la solicite en la Dirección General de Carreteras, ubicada en Avenida de los Insurgentes Sur 1089, Colonia Noche Buena, C.P. 03720, Alcaldía Benito Juárez, CDMX. Sin embargo, no existen procedimientos establecidos para la recepción y atención de dichas solicitudes.

En el caso del Pp G008, no existen mecanismos de participación ciudadana en los procesos de toma de decisiones, ya que, por la índole de la necesidad que atiende el programa, se requiere de profesionales en la materia, que conozca y aplique la normatividad en materia de Liberación de Derecho de Vía, los cuales harán la toma de decisiones de manera acertada.

El Pp G008 no promueve la generación, documentación y publicación de la información en formatos abiertos y accesibles, ni fomenta el uso de tecnologías de la información, ya que como se expresó anteriormente la información que generan los Centros SICT, no se encuentra en formatos homologados sobre los avances del programa, ni se cuenta con algún sistema que sirva para el concentrado de información la cual pudiera servir como base para hacer pública la información, ya que el Sistema de Gestión de Banco de Proyectos de Obra (SIGESPO), que se tenía como herramienta informática para organizar y controlar la gestión de los proyectos de obra desde su planeación hasta su conclusión, y en donde se podía apreciar el grado de avance de la incorporación del Derecho de Vía de cada uno de los proyectos, es un sistema que en la actualidad es obsoleto.

Recomendación: Realización de Guía Técnica Operativa del Pp G008 que contenga un apartado para la integración de información referente a la liberación del derecho de vía que permita contar con información homologada proveniente de cualquier centro SICT que fortalezca la transparencia y rendición de cuentas.

Para el cumplimiento de lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública se recomienda a la Dirección General de Carreteras la publicación del Documento Diagnostico del Pp G-008 en el portal de la SICT, de modo que al estar publicada cumplirá con las características que deben tener los datos abiertos. La información será accesible a cualquier persona que entre al sitio; integrable, ya que contiene el tema que describe a detalle; es información gratuita, el entrar al sitio o hacer uso de la información no genera ningún costo; no es discriminatoria, los datos estarán disponibles para cualquier persona; serán oportunos y permanentes, el documento diagnostico será actualizado conforme a lo solicitado y se conservara como versión histórica; será información primaria, legible y se encontrara en formatos abiertos, también será de libre uso, lo que quiere decir que puede ser utilizada libremente con el único requisito de citar la fuente de origen.

Además de la publicación del Documento Diagnostico en el portal, para que toda persona pueda tener acceso a la información, también pueden ejercer su derecho a la información al hacer uso de las solicitudes de información mediante el portal de transparencia, y así se cumpliría con las condiciones de accesibilidad.

No es posible realizar recomendaciones respecto a la participación ciudadana en el Pp, ya que como se mencionó anteriormente para dar respuesta a la necesidad del Pp, se requiere de personal capacitado en materia de Liberación de Derecho de Vía quienes realizaran la toma de decisiones y guiaran el proceso de liberación.

f. Presupuesto

20. ¿El Pp identifica y cuantifica los gastos que se realizan para generar los bienes y/o los servicios que ofrece, y cumplen con los siguientes criterios?

Criterios de valoración:

a) Desglosa el presupuesto por capítulo de gasto y fuente de financiamiento.
b) Presenta estimaciones presupuestarias en el corto plazo.
c) Estima el gasto unitario, como gastos totales/población atendida.
d) Existe coherencia entre los capítulos de gasto y las características de las actividades que realiza y los bienes y/o servicios que entrega.

Respuesta:

Nivel	Criterios
	El Pp cuenta con:
3	**Tres** de los criterios de valoración

Respecto al apartado **a),** la operación del Pp G008 se lleva a cabo con una sola fuente de financiamiento, la de recursos federales, en este sentido la Dirección General de Carreteras en conjunto con los 31 Centros SICT estimaron la cantidad de $438,385,650.00 para el ejercicio fiscal 2021 de los cuales el 98% es para servicios personales y solo el 2% para gastos de operación, mismos que fueron solicitados y se encuentran registrados en el PEF 2021.

DEFINICIÓN	MONTO
Servicios personales	$431,344,097.00
Gastos de operación	$7,041,553.00
Total	**$438,385,650.00**

Fuente: Elaboración propia con datos del Resumen Económico por Destino del Gasto del Presupuesto de Egresos de la Federación 2021. Disponible en: https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/PEF2021/docs/09/r09_redg.pdf

Siendo que los componentes que genera el programa es la supervisión y la regularización; y las actividades van encaminadas al seguimiento a los reportes del avance de la liberación del Derecho de Vía, la atención de las sentencias emitidas de un juez referentes al Derecho de Vía, y el seguimiento al gasto de la supervisión y regularización; existe coherencia entre los capítulos de gasto y las características de las actividades que realiza y los bienes y/o servicios que entrega, ya que los servicios personales son aquellos sueldos y salarios que se destinan a las personas para ejecutar las actividades de supervisión y de regularización y los gastos de operación también forman parte para dar esta supervisión y regularización. Es por ello que se considera que sí cumple con el criterio **d)**.

Para dar respuesta al inciso **c)** y siendo que se habla de supervisión y regularización, como componentes para que se cumplan las condiciones legales que den certidumbre sobre la tenencia de la tierra, no se estima un gasto unitario, por población atendida, puesto que como se especificó anteriormente en el presente documento, el proceso es variado en tiempo y recursos a causa de diferentes factores que inhiben en el proceso y que hacen que el gasto sea variable en cada situación.

En los documentos, "Analíticos presupuestarios 2021" del Presupuesto de Egresos de Federación 2021, que publica la SCHP se encuentra desglosado el presupuesto por capítulo del gasto. A continuación, se presenta los recursos por Unidad Responsable para la operación del Pp.

Recurso asignado del Pp G008 por Unidad Responsable

Unidad	Monto	Unidad	Monto
210 Dirección General de Carreteras	$122,336,200	637 Centro SICT Morelos	$2,923,761
621 Centro SICT Aguascalientes	$4,451.75	638 Centro SICT Nayarit	$7,622,913
622 Centro SICT Baja California	$6,709,517	639 Centro SICT Nuevo León	$7,253,420
623 Centro SICT Baja California Sur	$5,438,643	640 Centro SICT Oaxaca	$13,724,837
624 Centro SICT Campeche	$8,998,375	641 Centro SICT Puebla	$10,026,362
625 Centro SICT Coahuila	$9,660,306	642 Centro SICT Querétaro	$8,296,007
626 Centro SICT Colima	$5,872,539	643 Centro SICT Quintana Roo	$6,828,193
627 Centro SICT Chiapas	$18,443,586	644 Centro SICT San Luis Potosí	$11,610,429
628 Centro SICT Chihuahua	$9,776,096	645 Centro SICT Sinaloa	$14,141,809
630 Centro SICT Durango	$8,887,740	646 Centro SICT Sonora	$10,777,448
631 Centro SICT Guanajuato	$5,799,748	647 Centro SICT Tabasco	$11,819,630
632 Centro SICT Guerrero	$17,808,422	648 Centro SICT Tamaulipas	$16,871,139
633 Centro SICT Hidalgo	$11,700,818	649 Centro SICT Tlaxcala	$7,256,068
634 Centro SICT Jalisco	$6,856,130	650 Centro SICT Veracruz	$20,876,858
635 Centro SICT México	$10,770,911	651 Centro SICT Yucatán	$10,076,812
636 Centro SICT Michoacán	$13,268,015	652 Centro SICT Zacatecas	$11,501,167
Total	**$438,385,650**		

Fuente: Elaboración Propia con información de Analíticos del Presupuesto de Egresos de la Federación 2021. Disponibles en: https://www.pef.hacienda.gob.mx/en/PEF2021/analiticos_presupuestarios

V. Consistencia programática y normativa

21. ¿La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el objetivo que éste persigue, con los bienes y/o servicios que genera, con sus actividades sustantivas y, en conjunto, con su mecanismo de intervención?

Respuesta:

Para dar respuesta a la pregunta, se retoma el objetivo del Pp identificado en el documento diagnóstico el cual se expresa como:

"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."

Así como, la Estructura Programática a emplear en el proyecto de Presupuesto de Egresos 2022 en el cual se considera la siguiente información:

[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
9 Comunicaciones y Transportes	G008	Derecho de Vía	3 Desarrollo económico	5 Transporte	1 Transporte por carretera	3. Carreteras eficientes, seguras y suficientes

El Pp G008 "Derecho de Vía", corresponde a la modalidad G; en dicha modalidad se concentran las actividades destinadas a la reglamentación, verificación e inspección de las actividades económicas y de los agentes del sector privado, social y público[16].

MODALIDAD	**G.- *Regulación y Supervisión***

La adquisición de los terrenos es una actividad en donde se involucran diferentes agentes ya sean privados (propiedad privada), sociales (propiedades ejidales o comunales) o públicos, en donde se debe dar cumplimiento a la legislación aplicable en la operaciones de la compra- venta o expropiación de terrenos, de tal manera que, de acuerdo a las acciones que ejecuta el programa las cuales constituyen la supervisión al proceso de la liberación del derecho de vía y la regularización del derecho de vía a través de juicios, su modalidad es congruente y acertada.

No obstante, es necesario precisar que, si bien es congruente la modalidad del programa con el objetivo que persigue, los servicios que genera y sus actividades sustantivas, el nombre del programa "Derecho de Vía" resulta ser ambiguo, pudiendo entender que el programa va destinado a todo lo relacionado con la Liberación del Derecho de Vía, siendo que como se ha ido analizando a lo largo de la evaluación, el Pp G008 se limita a dar

[16] Manual de Programación y Presupuesto 2020. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/486046/Anexos_del_Manual_de_Programacion_y_Presupuesto_2020.pdf

supervisión y regularización al Derecho de Vía, para que los Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplan con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía; y las gestiones para la Liberación del Derecho de Vía, incluidos todos los servicios relacionados con el proceso, son del ámbito de otro Pp de la Administración Pública Federal con Estructura Programática K048 "Servicios Relacionados para la Liberación del Derecho de Vía" ; por lo que el equipo evaluador considera se hiciera la precisión en el nombre del Pp G008, considerando el campo de acción de esté, así como sus características, a modo que cualquiera que consulte el Programa identifique a que va dirigido.

Para el caso de Pp G008, la supervisión y regularización en la adquisición del derecho de vía, es realizada por la Dirección General de Carreteras como Unidad responsable en conjunto con los Centros SICT, para llevar a cabo las actividades correspondientes a la liberación de derecho de vía.

Clave	Dependencia	Clave	Dependencia
210	Dirección General de Carreteras	637	Centro SICT Morelos
621	Centro SICT Aguascalientes	638	Centro SICT Nayarit
622	Centro SICT Baja California	639	Centro SICT Nuevo León
623	Centro SICT Baja California Sur	640	Centro SICT Oaxaca
624	Centro SICT Campeche	641	Centro SICT Puebla
625	Centro SICT Coahuila	642	Centro SICT Querétaro
626	Centro SICT Colima	643	Centro SICT Quintana Roo
627	Centro SICT Chiapas	644	Centro SICT San Luis Potosí
628	Centro SICT Chihuahua	645	Centro SICT Sinaloa
630	Centro SICT Durango	646	Centro SICT Sonora
631	Centro SICT Guanajuato	647	Centro SICT Tabasco
632	Centro SICT Guerrero	648	Centro SICT Tamaulipas
633	Centro SICT Hidalgo	649	Centro SICT Tlaxcala
634	Centro SICT Jalisco	650	Centro SICT Veracruz
635	Centro SICT México	651	Centro SICT Yucatán
636	Centro SICT Michoacán	652	Centro SICT Zacatecas

La intervención de la DGC, así como de los Centro SICT, en lo que respecta a la liberación de Derecho de Vía, se encuentra fundamentada en el artículo 17 fracciones V y VI del Reglamento Interior de la SICT, por lo que dicha intervención es congruente con las acciones encaminadas para atender la necesidad que presentan los Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras, en la obtención del Derecho de Vía, ya sea por medio de la jurisdicción voluntaria o por la vía contenciosa, según las circunstancias que surjan a lo largo de la Liberación del Derecho de Vía.

Cabe mencionar que el análisis respecto a lo elementos antes mencionados, se realizó de acuerdo al Documento Diagnóstico, en este ya se encuentran definidos el objetivo que persigue el programa, los servicios que genera y las actividades sustantivas que realiza y que constatan la intervención del programa y que son congruentes entre sí.

Recomendación: Se recomienda considerar cambiar la denominación del Pp G008 "Derecho de Vía", tomando en cuenta su campo de acción y características propias del programa, así como los servicios que genera como lo es la Supervisión de la Liberación del Derecho de Vía y la Regularización del Derecho de Vía, lo cual permitiría identificar de manera precisa su intervención y a su vez la congruencia con la modalidad G.

22. ¿Los elementos del diseño de la propuesta de atención del Pp (objetivos, bienes y/o servicios generados y poblaciones) se retoman y guardan congruencia entre sus documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos?

Respuesta:

Con evidencia

Nivel	Respuesta
2	Algunos de los documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos del Pp son consistentes con el diseño de la propuesta de atención del Pp.

Los elementos del diseño de la propuesta de atención del Pp se encuentran definidos en su Documento Diagnóstico y propuesta de la MIR, los cuales serán retomados para dar respuesta a la presenta pregunta:

Objetivo:	"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."
Componente (Bienes y/o servicios generados):	Supervisión a la liberación del derecho de vía. Regularización del Derecho de Vía.
Población Potencial:	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales.
Población Objetivo:	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje en México.

Dichos elementos de diseño, así como el propio Pp, giran en torno a los documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos del Sector de Comunicaciones y Transportes, ya que en sí la obtención del derecho de vía constituye un elemento de obra pública enfocado al cumplimiento integral de disposiciones normativas de carácter general como leyes y reglamentos; así como de carácter particular como lo es la normativa de SICT. No obstante, al hacer la revisión de estos documentos el equipo evaluador identificó que solo algunos de ellos son consistentes con los objetivos, componentes y poblaciones del diseño del Pp, esto a partir del hecho que solo se hace referencia que para la adquisición de los terrenos se debe cumplir con disposiciones legales y normativas, sin embargo, no establece que se haga presente una supervisión constante en el proceso para contrarrestar posibles eventualidades que amenacen el proceso de liberación del Derecho de Vía; así mismo no se identifica

la existencia de juicios contenciosos para llevar a cabo la liberación del Derecho de vía y cumplir con las condiciones legales, en donde es necesaria la regularización del Derecho de Vía.

Los principales documentos analizados fueron:

Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas

Artículo 19.-Las dependencias y entidades que realicen obras públicas y servicios relacionados con las mismas, sea por contrato o por administración directa, así como los contratistas con quienes aquellas contraten, observarán las disposiciones que en materia de asentamientos humanos, desarrollo urbano y construcción rijan en el ámbito federal, estatal y municipal.

Las dependencias y entidades, cuando sea el caso, previamente a la realización de los trabajos, deberán tramitar y obtener de las autoridades competentes los dictámenes, permisos, licencias, derechos de bancos de materiales, así como la propiedad o los derechos de propiedad incluyendo derechos de vía y expropiación de inmuebles sobre los cuales se ejecutarán las obras públicas, o en su caso los derechos otorgados por quien pueda disponer legalmente de los mismos. En la convocatoria a la licitación se precisarán, en su caso, aquellos trámites que corresponderá realizar al contratista.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo 2o.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

III. Derecho de vía: Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría (SICT), la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos;

Artículo 22.- Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes. La Secretaría (SICT) por sí, o a petición de los interesados, efectuará la compraventa o promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios para tal fin. La compraventa o expropiación se llevará a cabo conforme a la legislación aplicable.

En el caso de compra venta, ésta podrá llevarse a cabo a través de los interesados, por cuenta de la Secretaría.

Los terrenos y aguas nacionales, así como los materiales existentes en ellos, podrán ser utilizados para la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes conforme a las disposiciones legales.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

Artículo 36. A la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre y aéreo, de acuerdo a las necesidades del país;

XXI. Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal;

XXII. Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares;

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes[17].

Artículo 17. Corresponde a la Dirección General de Carreteras

I. Participar en la planeación, coordinación y evaluación de los programas carreteros para la construcción y modernización de la red federal de carreteras, así como para la construcción, modernización, reconstrucción y conservación de los caminos rurales y alimentadores:

V. Coordinar las acciones de carácter técnico tendentes a la liberación del derecho de vía en carreteras y puentes federales, con la participación de los Centros SICT y, en su caso, de las autoridades competentes de las entidades federativas; y, con la Dirección General de Autotransporte Federal, en aquellos casos que se refieran al uso del derecho de vía para la instalación de servicios relacionados con el autotransporte federal como paradores, centros fijos de verificación de peso y dimensiones y los demás servicios previstos en los ordenamientos aplicables;

V. Coadyuvar con los Centros SICT y las autoridades competentes de las entidades federativas para que los trámites relativos a la adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía se lleven a cabo de acuerdo con las disposiciones aplicables;

Asimismo, fueron analizados los manuales de:

Manual de Organización de la Dirección General de Carreteras;
Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales (Histórico);
Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras y
Manual de Procedimientos de la Dirección General de Carreteras.

En este contexto, se puede observar que en los documentos analizados se logra identificar las áreas de enfoque potencias y objetivo, en donde para llevar acabo los proyectos de construcción y/o modernización es necesario la liberación del Derecho de Vía, sin embargo, para el caso del Pp G008 el objetivo es que los proyectos de construcción y/o modernización cumplan con las condiciones legales que brinde certeza jurídica de la tenencia de la tierra, esto a partir del hecho que existen casos en los cuales a causa de la negativa de los afectados por vender o irregularidades en los terrenos por adquirir, no se logra concluir el procedimiento satisfactoriamente, propiciando juicios por la adquisición de la tierra y por tanto la intervención del programa, si bien está definido el campo de atención de la Liberación de Derecho de Vía por el Sector de Comunicaciones y Transportes y la Dirección, en documentos específicos como el **Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales**; no se identifica congruencia con lo referente a la regularización, misma situación en el **Manual de Procedimientos de la Dirección General de Carreteras;** en el mismo sentido también no se hace referencia sobre la supervisión la cual es necesaria para poder lograr el objetivo que es la liberación oportuna del derecho de vía.

Como Documentos estratégicos del Programa se revisó el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2019-2024 en donde se identifica el Objetivo Prioritario 1. Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal; Estrategia Prioritaria 1.5 Mejorar la planeación y prospectiva de la infraestructura carretera, para contar con procesos sólidos y ágiles de terminación de obra y detectar oportunamente las necesidades futuras de la infraestructura carretera y Acción Puntual 1.5.3 Reforzar el procedimiento de liberación del derecho de vía para el consenso social; en lo cual el

[17] Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regla/n161.pdf

equipo evaluador puede determinar que algunos de los elementos del Pp G008 guardan congruencia con lo que el sector se ha planteado alcanzar durante la presenta administración, identificando conceptos comunes entre las áreas de enfoque y los objetivos a los cuáles contribuye.

VI. Contribución a objetivos de la planeación nacional

23. ¿El objetivo central del Pp contribuye al cumplimiento de alguno de los objetivos o estrategias que se definen en los programas que se derivan del Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente?

Respuesta:

Con evidencia

Nivel	Respuesta
4	Sí se identifica contribución

El Pp G008 se encuentra alineado al Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2019-2024 en función de la contribución al desarrollo de la infraestructura carretera; misma que logra el Pp a través de la supervisión y regularización al derecho de vía que hace posible la generación de esta infraestructura. De tal manera que la vinculación se da de la siguiente manera:

OBJETIVO PRIORITARIO	ESTRATÉGIA PRIORITARIA	ACCIÓN PUNTUAL
1. Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.	1.5 Mejorar la planeación y prospectiva de la infraestructura carretera, para contar con procesos sólidos y ágiles de terminación de obra y detectar oportunamente las necesidades futuras de la infraestructura carretera.	1.5.3 Reforzar el procedimiento de liberación del derecho de vía para el consenso social.

Sin embargo, todo objetivo sectorial e institucional debe encontrarse alienado a los que se plantea lograr el Gobierno Federal a través del PND, por lo que a continuación se presenta el principio rector y objetivo/eje de política pública al que se encuentra alineado el Pp y por tal contribuye por medio de su operación:

PRINCIPIO RECTOR:	No dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera

La supervisión y regularización que se realiza para la liberación de derecho de Vía, para cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra, que requieren los proyectos de construcción y modernización respecto al derecho de Vía, se realiza conforme al marco de la ley, siguiendo los procedimientos y normas aplicables en la materia, de este modo se es sensible a las modalidades y singularidades económicas regionales y locales siendo conscientes de las necesidades de los habitantes, tal como lo marca el principio rector antes referido.

EJE DE POLÍTICA PÚBLICA:	Eje III – Economía

Para vincular el propósito del Pp G008 con los ejes de política pública, se analiza la Estructura Programática a emplear en el Proyecto de Presupuesto de Egresos 2022, en donde de acuerdo a las Categorías Programáticas Base para 2022[18], el G008 se estructura de la siguiente manera:

Modalidad y Clave	Denominación del Pp	Finalidad	Función	Subfunción	Actividad Institucional
G-008	**DERECHO DE VÍA**	**3 Desarrollo Económico**	**5 Transporte**	**1 Transporte por carretera**	**3 Carreteras eficientes, seguras y suficientes**

Dada la estructura programática, el criterio para la vinculación con los ejes del PND 2019-2024, para el ejercicio fiscal 2022 se realiza conforme al Eje 3 "Economía" en donde se sujetan aquellos Pp relacionados con la promoción del desarrollo económico y fomento a la producción y comercialización agropecuaria, agroindustrial, acuacultura, pesca, desarrollo hidroagrícola y fomento forestal, así como la producción y prestación de bienes y servicios públicos, en forma complementaria a los bienes y servicios que ofrecen los particulares, los cuales se encuentran comprendidos en las funciones y subfunciones que forman parte de la finalidad 3 "Desarrollo Económico" en términos de la clasificación funcional del gasto vigente[19].

24. ¿El objetivo central del Pp se vincula con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030?

Respuesta:

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible se encuentran establecidos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, en ella se establece una visión transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los 193 Estados Miembros que la suscribieron, entre los cuales se encuentra México. En este sentido, México ha adoptado dicha herramienta como guía de referencia para la planificación y seguimiento hacia un desarrollo sostenido, inclusivo y armonioso con el medio ambiente, a través de políticas públicas orientadas a dicho fin.

De este modo el Pp G008 cuya necesidad que pretende resolver ***"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la***

[18] Categorías Programáticas Base para 2022. Disponible en: https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF/2022/estructura_programatica/1_EstructurasProgramaticas_paraPPEF2022.pdf

[19] Lineamientos para el proceso de Programación y Presupuestación para el ejercicio fiscal 2022. Anexo 1, Vinculación de las Estructuras Programáticas con el PND 2019-2024 y sus programas derivados Disponibles en: https://www.gob.mx/shcp/documentos/disposiciones-para-la-programacion-y-presupuestacion-2022

tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.", se vincula con el ODS 9 de la Agenda 2030, dirigido al desarrollo de infraestructura.

Si bien el programa no va dirigido a materializar los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras, es importante mencionar que la supervisión y regularización que se realizan para la liberación de Derecho de Vía, constituyen un elemento necesario para ejecutar los proyectos que desarrollan infraestructura carretera. La Vinculación del Pp con las metas de los ODS es la siguiente:

ODS	Meta del ODS	Descripción de la contribución o aportación del Pp a la Meta del ODS
OBJETIVO 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.	**9.1** Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.	La liberación de Derecho de Vía, mediante una supervisión y regularización oportuna, constituyen la garantía de contar con el espacio requerido para ejecutar los proyectos dirigidos a la modernización y/o ampliación de carreteras, evitando retrasos y perdida de recursos.

Siguiendo la metodología para la vinculación del presupuesto a los Objetivos del Desarrollo Sostenible, establecida en los Lineamientos para el Proceso de Programación y Presupuestación 2022, con la finalidad de hacer más objetiva la identificación de la vinculación a los ODS y sus metas, dada la variedad de temas que abordan, se realiza el análisis de los elementos de: Definición de submetas e identificación de tipos de contribución.
Las submetas en las que el Pp G008 se relaciona según el ámbito de atención y de acuerdo a las vinculaciones vigentes cargadas en el sistema del Proceso Integral de Programación y Presupuesto (PIPP) para el ciclo 2022, son:

Definición de Subtemas

Clave de la Submeta 1.	Descripción de la Submeta 1.	Clave de la Submeta 2.	Descripción de la Submeta 2.	Clave de la Submeta 3.	Descripción de la Submeta 3.
2	Fomentar el desarrollo económico	2	Fomentar el bienestar humano	2	Acceso equitativo y asequible a la infraestructura

En cuanto al del tipo de contribución, con la finalidad de tener una mayor objetividad en la identificación de la contribución del Pp a la meta del ODS, en el sistema del Proceso Integral de Programación y Presupuesto (PIPP) para el ciclo 2022 se tiene la siguiente información.

Identificación de Tipo de contribución

Tipo de Contribución	Descripción del Tipo de contribución
Contribución Directa	El Pp contribuye al Objetivo de Desarrollo Sostenible y a su meta o submeta de forma clara, sin depender de resultados intermedios.

No obstante, el equipo evaluador considera que el tipo de contribución es indirecta, puesto que el programa, como se mencionó anteriormente, no materializa la infraestructura carretera, sino genera las condiciones, como lo es el tener disponible la franja de terreno, en donde a través de otro programa se llevaran a cabo las acciones para construcción y modernización de infraestructura carretera.

Tipo de Contribución	Descripción del Tipo de contribución
Contribución Indirecta	El Pp genera las condiciones que contribuyen a la meta o submeta, como consecuencia de sus acciones, mas no atiende directamente alguna de las metas o submetas identificadas.

VII. Complementariedades, similitudes y duplicidades

25 ¿En la Estructura Programática de la APF vigente, se identifican Pp que sean similares, se complementen o se dupliquen con el Pp evaluado?

Respuesta:

En el documento, "Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación" se especifica en qué situación se trata de una similitud o complementariedad entre Pps.

Si al analizar los objetivos de los programas vigentes se identifica que, sus objetivos son similares, se trata de una similitud o coincidencia entre programas. Por el contrario, si mediante la revisión de la población o áreas de enfoque de los programas, se encuentra que los programas cuentan con la misma población objetivo, se considera como complementariedades entre los mismos.

En ese contexto, después de un análisis a los programas vigentes de la APF, se identifica que el Pp G008 "Derecho de vía", el cual tiene como objetivo que los ***"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.",*** no tiene similitudes con ningún otro programa, no obstante, si cuenta con complementariedades.

Puesto que la población del G008 es ***Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales,*** se encontró que tiene complementariedades con dos Pp vigentes, el K048 "Servicios relacionados para la Liberación del Derecho de Vía" y el K003 "Proyectos de construcción de carreteas".

	G008 "Derecho de vía"	K048 "Servicios relacionados para la Liberación del Derecho de Vía"	K003 "Proyectos de construcción de carreteas"
Modalidad	G – Regulación y Supervisión	K – Proyectos de Inversión	K – Proyectos de Inversión
Objetivo	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.	Contratación de todo tipo de servicios necesarios para llevar a cabo las acciones de liberación del derecho de vía, que permita contar con el área requerida para llevar a cabo la construcción y/o modernización de carreteras, a través de la adquisición de terrenos de propiedad particular o expropiación ejidal o comunal	Red Federal de Carreteras Libres de peaje presenta eficiente conectividad vial entre nodos logísticos y principales ciudades del país
Población	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales	Proyectos de infraestructura carretera federal en México	Red Federal de Carreteras Libres De Peaje con Proyecto de

			Modernización y/o Construcción

Las carreteras federales libres de peaje en México permiten una conectividad integral, por ello es sustancial que su construcción y/o modernización se realice con eficacia, para de esta forma contar con una red de carreteras federales libres de peaje más amplia y en mejores condiciones. En la ejecución de dichos proyectos de construcción y/o modernización coexisten diferentes elementos de diferentes indoles entre ellos, la liberación de derecho de vía, por lo cual son indispensables los mecanismos de comunicación entre estos tres Pp G008, K048 y K003.

El Pp K048 participa en la contratación de todo tipo de servicios y/o asesorías que demande el proceso, así como el pago del valor de los predios a adquirir para la ejecución de los proyectos de construcción y/o modernización de las carreteras federales, mientras que el Pp G008 participa en la supervisión y regularización del proceso de liberación del derecho de vía, el Pp G008 complementa al Pp K048, ya que durante el proceso de la liberación del Derecho de Vía ejecutado a través del Pp K048, es necesaria la supervisión a fin de que el proceso se ejecute de acuerdo a la normatividad aplicable y bajo los términos que a cada propietario le corresponde, y en caso de requerirlo, llevar a cabo la regularización del Derecho de Vía.

El Pp K003 tiene como finalidad la ejecución de proyectos de modernización y/o ampliación de carreteras federales libres de peaje en México, en donde es necesario la Liberación del Derecho de Vía, la cual es ejecutada a través del Pp K048, pero que se mencionó anteriormente es necesaria la intervención del Pp G008 para llevar a cabo la supervisión y/o en su caso la regularización del Derecho de Vía para cumplir con las condiciones legales para garantizar que los terrenos utilizados quedaran escriturados a favor del gobierno federal.

VIII. Instrumento de seguimiento del desempeño

26. ¿El Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, ¿permite obtener información relevante sobre los siguientes elementos de diseño del Pp?

Respuesta:

- **Con evidencia.**

Nivel	Criterios
	El Instrumento de Seguimiento del Desempeño permite obtener información relevante sobre:
1	La gestión de los principales procesos (actividades) del Pp: recursos humanos, financiamiento, la adquisición de insumos, la operación, recepción, registro, supervisión, entre otros.

De acuerdo con la Matriz de Indicadores para Resultados vigente en el Portal Aplicativo de la Secretaría de Hacienda y el portal de Transparencia[20], a cargo de la Dirección General de Carreteras, es una MIR que se encuentra compartida con el Pp K003 "Proyectos de Construcción de Carreteras".

Bajo esta premisa, se considera que el instrumento de seguimiento de desempeño para el Pp G008 solo permite obtener información relevante a nivel de actividades, pues es en el que se incluyen de manera específica el objetivo e indicadores relacionados al Derecho de Vía.

- Objetivo:
  - Gestión y seguimiento de proyectos para Construcción y Modernización de la Infraestructura Carretera.
- Indicadores:
  - Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el Derecho de Vía.
  - Tiempo transcurrido para liberar derecho de vía de los terrenos.

Adicionalmente, para la generación y/o entrega de los servicios no se considera relevante la información que genera la MIR para el Pp G008, dado que los componentes refieren de manera concreta a los bienes y servicios que entrega el Pp K003 como se muestra a continuación:

- Objetivo:
  - Infraestructura carretera construida o modernizada
- Indicador:
  - Porcentaje de kilómetros en operación

[20] 20 Portal de Transparencia, disponible en: https://nptp.hacienda.gob.mx/programas/jsp/programas/fichaPrograma.jsp?id=09K003

El objetivo a nivel de componente permite exponer los resultados alcanzados con el presupuesto asignado y las acciones realizadas con relación a la construcción y modernización de infraestructura carretera reflejando el incremento de atención en la conectividad vial del país.

Respecto a la cobertura y el cambio producido en la población, se considera adecuada y relevante la información que genera la MIR, dado que permite medir el resultado logrado con la operación del programa, así como, evaluar el cambio generado en la población objetivo.

Sin embargo, como se ha mencionado los objetivos no son congruentes con la modalidad y operación del Pp G008, ya que no permiten medir el grado de cumplimiento de las acciones relacionadas con la verificación, regularización, inspección y supervisión a la que alude la misma modalidad G del Pp G008.

Por otra parte, es de resaltar que dicha MIR compartida incumple con lo establecido en los "**Lineamientos generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal"**, Capitulo II, artículo NOVENO. - Las dependencias y entidades deberán elaborar la matriz de Indicadores para cada programa federal[21]… Así como, en la **Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados**, en la que menciona que solo deberá existir una MIR por Pp[22].

Recomendación: Se recomienda que el Pp G008 retome la relación causal establecida en el árbol del problema y objetivos para establecer un resumen narrativo que adopte los elementos de diseño del programa y los traduzca en el registro de una MIR única para el Pp G008.

Se sugiere considerar el objetivo sectorial al que se encuentra alineado el Pp G008; así como el indicador definido por el sector para este objetivo y plasmarlo a nivel Fin en la MIR específica del programa, dentro de la competencia a la que contribuye el Pp G008.

Asimismo, durante la construcción de la MIR se plantea valorar la viabilidad de la inclusión de los indicadores de desempeño integrados en la propuesta de MIR del Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño. A continuación, se describe la propuesta de los posibles indicadores que pueden integrar la MIR.

Propuesta de Indicadores.

FIN		
Nombre del Indicador	Definición	Método de Cálculo
Porcentaje de crecimiento de la red carretera federal.	Determina el crecimiento porcentual de la red carretera federal construida y modernizada, respecto a la existente.	(Número de km construidos y modernizados en el periodo t / Número de km de la red carretera federal t-1)

[21] Lineamientos generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal, disponible en:
https://www.coneval.org.mx/rw/resource/coneval/eval_mon/361.pdf
[22] Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, disponible en:
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/154437/Guia_MIR.pdf

Propósito		
Nombre del Indicador	Definición	Método de Cálculo
Tasa de crecimiento de títulos de acreditación de predios a favor del Estado.	Muestra la relación porcentual de crecimiento de títulos de propiedad adquiridos a favor del Estado.	((Títulos de propiedad adquiridos en el año t-1 – Títulos de propiedad adquiridos en el año t / Títulos de propiedad adquiridos en el año t-1)) *100

Componente		
Nombre del Indicador	Definición	Método de Cálculo
Porcentaje de cumplimiento de supervisiones efectuadas a la LDV, de proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales.	Determina el porcentaje de avance del programa de supervisión a las Unidades Administrativas involucradas en la LDV.	(Número de Unidades Administrativas supervisadas / Número de Unidades Administrativas programadas a supervisar) *100
Porcentaje de registro de predios regularizados por la vía contenciosa.	Mide el porcentaje de títulos de propiedad obtenidos de predios regularizados por la vía contenciosa respecto al total de predios regularizados.	(Número de resoluciones atendidas / Número de resoluciones recibidas)

Actividades		
Nombre del Indicador	Definición	Método de Cálculo
Porcentaje de avance del programa de supervisión.	Mide el porcentaje de visitas de supervisión realizadas a las Unidades Administrativas involucradas en la LDV.	(Número de visitas realizadas en el periodo t / Número de visitas programadas en el periodo t) *100
Porcentaje de seguimiento a los reportes de avance de liberación del derecho de vía.	Identifica el avance porcentual de la revisión de los reportes de la liberación del derecho de vía.	(Número de reportes de avance de LDV revisados / Número de reportes de avance LDV programados) *100

Porcentaje de atención a las resoluciones de los predios.	Mide el porcentaje de atención de los predios con resoluciones derivadas de la vía contenciosa.	(Número de pagos efectuados por resoluciones judiciales / Número de predios con resoluciones judiciales) *100

27. ¿Los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumple con los siguientes criterios?

Criterios de valoración:

a) Es claro, el nombre del indicador es entendible, no presenta ambigüedades.
b) Es relevante, provee información valiosa sobre aquello que se quiere medir.
c) Es económico, la información para generar el indicador está disponible a un costo razonable.
d) Es monitoreable, permite su estimación y verificación independiente.
e) Es adecuado, provee suficientes bases para medir, evaluar o valorar el desempeño.

Respuesta:

Con evidencia

Nivel	Criterios
	El indicador:
2	Es claro, relevante y cumple con otro criterio.

La MIR presentada como compartida entre los programas K003 y G008 contiene 9 indicadores que cumplen en promedio con 3.3 de las características establecidas en la pregunta y que hacen referencia a los Criterios "CREMA", los cuales son un acrónimo para las seis características elementales que debe tener un buen indicador.

A continuación, se procede a la descripción de la valoración de cada uno de los indicadores considerados en la MIR con base en los criterios de esta pregunta;

Nivel: Fin Indicador Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial	
Claro	El cometido del indicador es medir la contribución del programa a un objetivo de orden superior, en este sentido mide a nivel internacional la competitividad de la infraestructura pública de los diferentes modos de transporte el cual

	ranquea y clasifica de manera descendente, en este sentido se muestra la claridad del indicador.
Relevante	Se considera relevante, puesto que su medición nos permite conocer el nivel de competitividad en infraestructura del transporte del México a nivel internacional, información fundamental para el incentivo de inversiones y crecimiento económico del país.
Económico	La economía del indicador radica en que es, el Foro Económico Mundial un organismo ajeno a la operación del programa, quien lo calcula y quien se encarga de reportar el índice de desempeño logístico de manera anual. Lo registra en diferentes fuentes de información, las cuales son de acceso público lo que genera que la Dependencia no tenga la necesidad de realizar esfuerzos adicionales para el reporte de indicador.
Monitoreable	No cuenta con la descripción del medio de verificación
Adecuado	Aporta información suficiente que permite valorar el desempeño y los resultados del programa

Nivel: Propósito **Indicador** **Porcentaje de kilómetros modernizados de la red carretera nacional**	
Claro	El indicador es claro y no presenta ambigüedades, su función es medir el porcentaje de kilómetros modernizados de la red carretera nacional, en frecuencia semestral respecto a la existente.
Relevante	Es relevante por la relación que guarda su redacción con el objetivo a este nivel de la MIR, así como la congruencia con la denominación, ya que mide el porcentaje de los kilómetros que se modernizan en función de buscar la eficiencia en la conectividad vial.
Económico	La información necesaria que ocupa esta variable para su cálculo es generada con el trabajo cotidiano de la Dependencia y se pone a disposición del público en general a través de informes o reportes generales del sector.
Monitoreable	Su medio de verificación está puesto a disposición del público en general y se cuenta con los elementos para una realizar una verificación independiente.
Adecuado	Aporta información suficiente que permite valorar el cumplimiento de objetivo al cual se encuentra alineado, asimismo, concede evaluar los resultados logrados con la modernización de la infraestructura carretera respecto a la red carretera nacional como población objetivo.

Nivel: Propósito **Indicador** **Porcentaje de crecimiento de la red carretera nacional**	
Claro	Es comprensible, su redacción es clara en relación a su denominación y lo que mide en función al crecimiento de la red carretera nacional respecto a la existente.

Relevante	Está relacionado con el objetivo principal, ya que este indicador tiene como finalidad medir el porcentaje de los kilómetros que se construyen en función de buscar la eficiencia en la conectividad vial.
Económico	La información necesaria que ocupan las variables para su cálculo es generada con el trabajo cotidiano de la Dependencia y se pone a disposición del público en general a través de informes o reportes generales del sector.
Monitoreable	Su medio de verificación está puesto a disposición del público en general.
Adecuado	Se considera adecuado para la valoración del cumplimiento del objetivo a este nivel de la MIR la información que genera permite evaluar los resultados de la operación del programa con relación a la construcción de infraestructura carretera y el cambio que crea en la población objetivo.

Nivel: Componente **Indicador** **Porcentaje de kilómetros en operación.**	
Claro	En este indicador queda claro, en función al objetivo vinculado y los bienes que entrega el Pp K-003, busca medir el porcentaje de kilómetros construidos y/o modernizados en condiciones de operación con respecto a los programados para cada ejercicio fiscal.
Relevante	La relevancia se logra identificar en la congruencia que guarda con el objetivo proporcionando información indispensable en la operación del programa, asimismo, el método de cálculo es congruente con lo que se quiere medir en proporción con el número de kilómetros de carreteras que se construyen y/o modernizan como bienes que entrega el Pp K-003.
Económico	La información necesaria que ocupa esta variable para su cálculo es generada con el trabajo cotidiano de la Dependencia y se pone a disposición del público en general a través de informes o reportes generales del sector
Monitoreable	No se considera monitoreable, a pesar que se describen los medios de verificación, ya que no se especifica la ubicación física o electrónica de los documentos que permitan verificar de manera independiente los resultados del indicador.
Adecuado	Es apropiado para evaluar el cumplimiento del objetivo al cual está vinculado, permite medir la construcción y /o modernización de la infraestructura carretera, como parte de los bienes que genera la operación del Pp K-003.

Nivel: Actividad **Indicador** **Tiempo transcurrido para liberar derecho de vía de los terrenos**	
Claro	Existe claridad en su definición en relación a lo que se busca medir como el tiempo aproximado que se tarda la adquisición de los predios que conforman la Liberación del Derecho de Vía.

Relevante	La información que genera no se considera relevante ya que mide conceptos diferentes, el tiempo transcurrido y el número de trámites, asimismo, la diversidad de los predios no permite tener un valor aproximado en la adquisición de los predios.
Económico	La información necesaria que ocupa esta variable para su cálculo es generada con el trabajo cotidiano de la Dependencia y se pone a disposición del público en general a través de informes o reportes generales del sector
Monitoreable	No cumple con la característica de someterse a una verificación independiente ya que los medios de verificación de este indicador aluden a reportes internos que dificultan la verificación independiente.
Adecuado	No se considera apropiado para medir el desempeño del objetivo vinculado, toda vez que en su método de cálculo considera variables diferentes y no se relaciona con los proceso y acciones de verificación, inspección y/o supervisión del Derecho de Vía que requiere medir el Pp G008.

Nivel: Actividad **Indicador** **Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el Derecho de Vía**	
Claro	No es claro en su definición dejando explicito que se medirá el cumplimiento de los pagos requeridos para el Derecho de Vía y en el método de cálculo cuantifica el presupuesto ejercido vs presupuesto asignado.
Relevante	No se considera relevante ya que no se vincula el cumplimiento del objetivo de Gestión y seguimiento de proyectos para la construcción y modernización de infraestructura carretera con los pagos.
Económico	La información necesaria que ocupa esta variable para su cálculo es generada con el trabajo cotidiano de la Dependencia y se pone a disposición del público en general a través de informes o reportes generales del sector.
Monitoreable	No cumple con la característica de someterse a una verificación independiente ya que los medios de verificación de este indicador aluden a reportes internos que dificultan la verificación independiente.
Adecuado	No es adecuado el indicador debido a las discrepancias que existen entre la definición y el método de cálculo, ya que ambas refieren a conceptos diferentes. En la definición se narra como “Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el derecho de vía y el método de cálculo hace referencia al presupuesto ejercido vs asignado.

Los siguientes tres indicadores son indicadores propios del Pp K003. Sin embargo, en conjunto miden el grado del cumplimiento del objetivo a nivel actividad

Nivel: Actividad **Indicador** **Porcentaje de obras a ejecutar**

Claro	En la definición del indicador se muestra claridad, ya que tiene la finalidad de dar seguimiento al cumplimiento de las metas de obras en ejecución respecto a las programadas en el ejercicio fiscal.
Relevante	La información que brindada expresa consistencia para valorar el cumplimiento del objetivo al que se vincula midiendo el porcentaje de las obras que se encuentran en ejecución respecto de las obras programadas.
Económico	La información necesaria que ocupa esta variable para su cálculo es generada con el trabajo cotidiano de la Dependencia y se pone a disposición del público en general a través de informes o reportes generales del sector.
Monitoreable	No se considera monitoreable, a pesar que se describen los medios de verificación, ya que no se especifica la ubicación física o electrónica de los documentos que permitan verificar de manera independiente los resultados del indicador.
Adecuado	Se considera adecuado el indicador ya que permite evaluar el cumplimiento del objetivo al que se encuentra vinculado, por otra parte, considera al proceso de gestión y seguimiento como parte de las actividades realizadas en la ejecución de los proyectos.

Nivel: Actividad **Indicador** **Porcentaje de ejercicio anual del Presupuesto de Egresos de la Federación asignado al Programa.**	
Claro	Con este indicador se expone de manera clara, ya que busca medir el avance del ejercicio del presupuesto ejercido respecto del presupuesto asignado.
Relevante	La información que proporcionan facilita la toma de decisiones en la gestión, seguimiento y el cumplimiento del objetivo,
Económico	La información necesaria que ocupa esta variable para su cálculo es generada con el trabajo cotidiano de la Dependencia y se pone a disposición del público en general a través de informes o reportes generales del sector
Monitoreable	No se considera monitoreable, a pesar que se describen los medios de verificación, ya que no se especifica la ubicación física o electrónica de los documentos que permitan verificar de manera independiente los resultados del indicador.
Adecuado	No es conveniente integrar indicadores de presupuesto para el nivel de actividad de acuerdo con lo establecido en la Metodología del Marco Lógico, en este nivel de la MIR se busca medir el avance y logros de las principales actividades realizadas para construir el componente del programa.

Nivel: Actividad **Indicador** **Porcentaje de avance de obras.**	
Claro	Este indicador es breve y conciso, midiendo el seguimiento y logro del objetivo al que está vinculado, en función del avance en la ejecución de los proyectos.

Relevante	La información que proporcionan facilita la toma de decisiones en la gestión, seguimiento y el cumplimiento del objetivo al que está vinculado.
Económico	La información necesaria que ocupa esta variable para su cálculo es generada con el trabajo cotidiano de la Dependencia y se pone a disposición del público en general a través de informes o reportes generales del sector
Monitoreable	No se considera monitoreable, a pesar que se describen los medios de verificación, ya que no se especifica la ubicación física o electrónica de los documentos que permitan verificar de manera independiente los resultados del indicador.
Adecuado	En efecto el indicador se considera adecuado para evaluar el cumplimiento del objetivo al que está vinculado, dado que refiere a las acciones de seguimiento en la ejecución de los proyectos de construcción y modernización de carreteras en el país.

Como se puede observar en la descripción del análisis CREMA de los 9 indicadores que contiene la MIR, 7 corresponden a indicadores vinculados al Pp K003 de los cuales solo 6 de ellos cumplen con parte de las características de la pregunta, el séptimo indicador no se considera adecuado para dimensionar el cumplimiento del objetivo vinculado a nivel de actividad, en el sentido que es un indicador de presupuesto el cual no es recomendable de acuerdo con la Metodología de Marco Lógico.

En el caso del programa Pp G008 solo se vinculan 2 indicadores a nivel de actividad, mismos, que muestran incongruencia e inconsistencias de diseño, el indicador **"Tiempo transcurrido para liberar el derecho de vía de los terrenos"**, no se considera idóneo para valorar el cumplimiento del objetivo, dado que el método de cálculo mide conceptos diferentes, por una parte considera el número de meses transcurridos en liberar el derecho de vía, entre el número de trámites de liberación de derecho de vía en el año. En este sentido el indicador **"Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el derecho de vía"**, también incumple con ser adecuado ya que las variables del método de cálculo refieren al presupuesto ejercido para el programa de construcción y modernización entre el presupuesto asignado al programa de construcción y modernización, marcando inconsistencias para ambos programas.

Derivado a lo anterior se concluye que la MIR vigente no cuenta con indicadores que permitan valorar objetivos relacionados con acciones de regularización y supervisión del derecho de vía, como lo emana la modalidad y operación del Pp G008

Recomendación: Se sugiere retomar la MIR propuesta en el documento Diagnóstico del Pp G008; desincorporando los objetivos "Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el Derecho de Vía" y "Tiempo transcurrido para liberar derecho de vía de los terrenos" de la MIR del Pp K003 para consolidar un instrumento de desempeño único y acorde a las características de diseño y operación del programa; mostrando coherencia con la modalidad y las acciones relacionadas con la regularización y supervisión en la Liberación del Derecho de Vía, misma que se detalla en el anexo 12.

28. ¿Los medios de verificación de los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumplen con los siguientes criterios?

Criterios de valoración:

a) Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información.
b) Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información.
c) Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador.
d) Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.

Respuesta:

Con evidencia

Nivel	Criterios
	Los medios de verificación de los indicadores cuentan con:
2	**Dos** de los criterios de valoración.

En promedio los indicadores de la MIR cumplen con 2.11 de las características de la pregunta, el medio de verificación del indicador de nivel Fin esta formulado y calculado por el Foro Económico Mundial. Dicho indicador refleja el índice de competitividad en el subpilar de Infraestructura de Transporte, a pesar de que no detalla los datos utilizados para llegar al resultado del indicador es verificable en la página de consulta.

Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial	
Método de calculo	El Índice es calculado por el Foro Económico Mundial utilizando estadísticas públicas disponibles y la Encuesta de Opinión Ejecutiva, una encuesta realizada por el organismo en conjunto con una red de institutos asociados (que incluye instituciones líderes en investigación y organizaciones de negocios) en los países incluidos en el Informe de Competitividad Global. La calificación para el índice de Infraestructura del Transporte (2.A en la nomenclatura del Foro Económico Mundial) está compuesta por seis subíndices: 1. Calidad global de la infraestructura (2.01 WEF): está compuesta por las valoraciones para la infraestructura de transporte y la infraestructura de electricidad y telefonía, ponderadas uniformemente. 2. Calidad de las carreteras (2.02 WEF), que comprende del 1 al 7 las valoraciones de la pregunta En tu país, ¿cómo calificas la infraestructura de transporte carretera? 3. Calidad de la infraestructura ferroviaria (2.03 WEF)

Valoración de medios de verificación	
Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información	No
Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información	No
Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador	No
Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.	No

A nivel propósito, se encuentran los siguientes dos indicadores:

Porcentaje de kilómetros modernizados de la red carretera nacional.	
Método de calculo	(km modernizados en el ejercicio / km de la red carretera nacional) *100
Medios de verificación	• Km modernizados en el ejercicio: Información reportada en el módulo de seguimiento de la SHCP • Km de la red carretera nacional: Red carretera del país proporcionada en el portal de la Subsecretaria de Infraestructura en la siguiente liga https://www.gob.mx/cms/uploads/attachmentil/file/6763/CAP-04.pdf
Valoración de medios de verificación	
Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información	Ambos medios de verificación especifican el nombre de la siguiente manera: Variable: 1 Información reportada en el Módulo de Seguimiento de la SHCP. Variable: 2 Red carretera del país proporcionada en el portal de la Subsecretaría de infraestructura.

Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información	Los medios de verificación de las variables que componen el indicador no desglosan de manera puntual el área responsable de generar la información.
Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador	Los medios de verificación de ambas variables carecen en su definición de especificaciones referentes a los tiempos en los que emiten o publican los documentos con la información.
Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.	Ambos medios de verificación describen la ubicación de la información. Variable 1: Modulo de seguimiento de la SHCP Variable 2: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/67636/CAP-04.pdf

Porcentaje de crecimiento de la red carretera nacional.	
Método de calculo	(km construidos en el ejercicio / km de la red carretera nacional) *100
Medios de verificación	• Km de la red carretera nacional: Red carretera del país proporcionada en el portal de la Subsecretaría de Infraestructura en la siguiente liga: http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/67636/CAP • Km construidos en el ejercicio: Información reportada en el módulo de seguimiento de la SHCP
Valoración de medios de verificación	
Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información	Ambos medios de verificación especifican el nombre de la siguiente manera: Variable: 1 Informe en el Módulo de Seguimiento de la SHCP. Variable: 2 Red carretera del país proporcionada en el portal de la Subsecretaría de infraestructura.
Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información	Los medios de verificación de las variables que componen el indicador no desglosan de manera puntual el área responsable de generar la información.

Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador	Los medios de verificación de ambas variables carecen en su definición de especificaciones referentes a los tiempos en los que emiten o publican los documentos con la información.
Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.	Ambos medios de verificación describen la ubicación de la información. Variable 1: Modulo de seguimiento de la SHCP Variable 2: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/67636/CAP-04.pdf

A nivel componente:

Porcentaje de kilómetros en operación.	
Método de calculo	(Km en operación / km programados) *100
Medios de verificación	• Km en operación: Reportes de seguimiento mensuales realizados por los diversos Centros SICT • Km programados: Mecanismo de Planeación 2016
Valoración de medios de verificación	
Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información	En efecto ambos medios de verificación cumplen con lo establecido en el inciso, se ubican nombrados de la siguiente manera: Variable 1: Mecanismo de Planeación Variable 2: Reportes de Seguimiento
Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información	En el caso del documento que refiere a la variable 1 no se cuenta con la descripción del área responsable de generar la información, para la variable 2 se describe a los Centros SICT, sin embargo, no señala de manera particular el área administrativa quien realiza dicho documento.
Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador	Si ambos medios de verificación indican la periodicidad, el de la variable 1 indica el año y el de la variable 2 indica periodicidad mensual.

Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.	Los medios de verificación del indicador no indican en su narración la ubicación física o electrónica de los documentos.

A nivel actividades, los siguientes:

Tiempo transcurrido para liberar derecho de vía de los terrenos.	
Método de calculo	(Número de meses transcurridos en liberar el derecho de vía de todos los trámites del año / número de trámites de liberación de derecho de vía en el año) * 100
Medios de verificación	• Número de trámites de liberación de derecho de vía en el año; Informe. • Número de meses transcurridos en liberar el derecho de vía de todos los tramites del año: Informe
Valoración de medios de verificación	
Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información	Ambos medios de verificaciones refieren al documento como informes, sin embargo, el nombre es muy general y no se distingue un documento del otro.
Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información	Ninguno de los medios de verificación agrega el nombre del área administrativa encargada de generar y/o publicar los documentos con la información de las variables del indicador.
Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador	Ambos medios de verificación especifican la periodicidad de un año la cual es consistente con la frecuencia de medición del indicador.
Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.	Ninguno de los medios de verificación especifica la ubicación física o electrónica de los documentos que sustenten la información del indicador.

Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el Derecho de Vía	
Método de calculo	(Presupuesto ejercido del Programa de Construcción y Modernización / Presupuesto asignado al Programa de Construcción y Modernización) *100
Medios de verificación	• Presupuesto asignado al Programa de Construcción y Modernización: Presupuesto de Egresos de la Federación autorizado para el ejercicio fiscal 2018 • Presupuesto ejercido del Programa de Construcción y Modernización: Reportes generados por la Dirección de Construcción de la DGC, integrados por el Departamento de Evaluación y Estadística que se cargan en el Módulo de Seguimiento de la SHCP por medio de la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la SICT.
Valoración de medios de verificación	
Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información	Solo el medio de verificación de la variable 2 cuenta con la definición del documento, para la variable 1 refiere a diversos reportes y no se especifica el nombre del documento. Variable 1: Reportes generados por la Dirección de Construcción de la Dirección General de Carreteras. Variable 2: Presupuesto de Egresos de la Federación Autorizado.
Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información	Es el caso del medio de verificación de la variable 1, en el que se describe que el área administrativa encargada de generar el reporte es la Dirección de Construcción de la Dirección General de Carreteras, asimismo, menciona que la integración se realiza a través del Departamento de Evaluación y Estadística.
Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador	Solamente el medio de verificación de la variable 2 especifica que la periodicidad del documento es anual y es consistente con la frecuencia de medición del indicador.
Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.	Ninguno de los medios de verificación especifica la ubicación física o electrónica de los documentos que sustenten la información del indicador.

Porcentaje de obras a ejecutar	
Método de calculo	(Número de obras en ejecución / número de obras programadas) * 100
Medios de verificación	• Número de obras programadas: Numero de obras programas incluidas en el mecanismo de planeación para el ejercicio 2018 • Número de obras en ejecución: Seguimiento de avances de obra y Programa de trabajo de la Dirección General de Carreteras
Valoración de medios de verificación	
Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información	Ambos medios de verificación se identifican a través de los siguientes nombres: Variable 1: Seguimiento de avances de obra y Programa de Trabajo Variable 2: Mecanismo de Planeación del año en curso
Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información	Si para el medio de verificación de la variable 1, define como áreas administrativas encargadas de generar la información es la Dirección General de Carreteras.
Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador	Solamente el medio de verificación de la variable 1 expone que el documento del Mecanismo de Planeación esta con una aperiodicidad de un año.
Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.	Ninguno de los medios de verificación especifica la ubicación física o electrónica de los documentos que sustenten la información del indicador.

Porcentaje de ejercicio anual del Presupuesto de Egresos de la Federación asignado al Programa.	
Método de calculo	(Presupuesto ejercido del Programa de Construcción y Modernización/ Presupuesto asignado al Programa de Construcción y Modernización) * 100
Medios de verificación	• Presupuesto ejercido del Programa de Construcción y Modernización: Reportes generados por la Dirección de Construcción de la DGC, integrados por el Departamento de Evaluación y Estadística que se cargan en el

	Módulo de Seguimiento de la SHCP por medio de la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto (DGPOP) de la SICT • Presupuesto asignado al Programa de Construcción y Modernización: Presupuesto de Egresos de la Federación autorizado para el ejercicio fiscal 2018
Valoración de medios de verificación	
Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información	Solo el medio de verificación de la variable 1 cuenta con la definición del documento, para la variable 2 refiere a diversos reportes y no se especifica el nombre del documento. Variable 1: Presupuesto de Egresos de la Federación Autorizado. Variable 2: Reportes generados por la Dirección de Construcción de la Dirección General de Carreteras.
Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información	Es el caso del medio de verificación de la variable 2, en el que se describe que el área administrativa encargada de generar el reporte es la Dirección de Construcción de la Dirección General de Carreteras, asimismo, menciona que la integración se realiza a través del Departamento de Evaluación y Estadística.
Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador	Solamente el medio de verificación de la variable 1 especifica el año del documento al que se refiere.
Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.	Ninguno de los medios de verificación especifica la ubicación física o electrónica de los documentos que sustenten la información del indicador.

Porcentaje de avance de obras.	
Método de calculo	(Número de Km de obras ejecutadas / Número de Km de obras programadas) * 100
Medios de verificación	• Número de Km de obras ejecutadas: Numero de Km de obras programadas reportadas en el módulo de seguimiento de la SCHP • Número de Km de obras programadas: Mecanismo de Planeación del año en curso realizado por la Subsecretaria de infraestructura en conjunto con la Dirección General de Carreteras

Valoración de medios de verificación	
Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información	Ambos medios de verificación se identifican a través de los siguientes nombres: Variable 1: Seguimiento de avances de obra y Programa de Trabajo Variable 2: Mecanismo de Planeación del año en curso
Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información	Si para el medio de verificación de la variable 1, define como áreas administrativas encargadas de generar la información es la Dirección General de Carreteras.
Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador	Solamente el medio de verificación de la variable 1 expone que el documento del Mecanismo de Planeación esta con una periodicidad de un año.
Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.	Ninguno de los medios de verificación especifica la ubicación física o electrónica de los documentos que sustenten la información del indicador.

De acuerdo con el análisis de la valoración descrita anteriormente, solo 7 de los 9 de los indicadores cuentan con medios de verificación con un nombre que facilita identificarlos, 4 de los 9 incluyen el área administrativa que genera y/o publica los documentos, 6 de los 9 contienen la periodicidad en los que se publican los documentos y solo 2 especifican la ubicación física y/o electrónica en la que se pudieran consultar el avance de los resultados o practicar una verificación independiente, a pesar de que cualquier información es pública y se puede solicitar a la Dependencia a través del INAI, es necesario, que los medios de verificación sean lo más claros posibles e identificables.

Recomendaciones: El equipo evaluador considera necesario que el Pp G008 cuente con una MIR propia, consistente con la necesidad identificada enfocada a las acciones de regularización y supervisión, ya que al compartir MIR con el Pp K003 no se logra identificar la intervención del Pp G008 en la atención de la necesidad identificada mediante la relación causal; así como que se tenga presente que en la nueva MIR los medios de verificación cuenten con todos los criterios de valoración mencionados en esta pregunta, para que la identificación y acceso a la información sea clara y se conozca de donde sale la información.

29. ¿Las metas de los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumplen con los siguientes criterios?

Criterios de valoración:

a) Se establecen con base en un método de cálculo documentado.
b) Cuentan con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.
c) Se orientan a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.
d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles.

Respuesta:

Con evidencia.

Nivel	Criterios
	Las metas de los indicadores cuentan con:
3	**Tres** de los criterios de valoración.

En correspondencia a la valoración de las metas establecidas en los indicadores se considera que cumplen en promedio con el 3.2 de las características, mismas que a continuación se describen en la valoración.

Nivel: Fin	
Indicador: Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial	
a) Se establece con base en un método de cálculo documentado.	No, las metas y los resultados del indicador se miden por la capacidad que tiene un país de generar oportunidades de desarrollo económico cuantificado los factores que impulsan la productividad entre ellos la infraestructura.
b) Cuenta con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.	El indicador carece de una unidad de en función de que es un Índice de competitividad, se considera congruente con el sentido del indicador ya que se espera obtener mejores resultados de competitividad global, sin embargo, en la evaluación inciden diferentes factores ajenos a la infraestructura.
c) Se orienta a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.	Las metas de este indicador son laxas en función de que los resultados se derivan de 12 pilares de competitividad, de los que solo uno de ellos es la infraestructura.

d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles.	No son factibles en función de que el método de cálculo considera a 12 pilares de competitividad, de los que solo uno de ellos es la infraestructura.

Nivel: Propósito	
Indicador: Porcentaje de crecimiento de la red carretera nacional.	
a) Se establece con base en un método de cálculo documentado.	Las metas del indicador se calculan de acuerdo al método porcentual con base a los programas de planeación estratégica de la Dirección General de Carreteras.
b) Cuenta con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.	La unidad de medida es porcentaje y guarda congruencia con el sentido del indicador ya que es ascendente, se tiene claridad en lo que se busca cumplir con la ejecución de los proyectos de construcción del programa, en este sentido, la unidad de permite reflejar el monitoreo y control.
c) Se orienta a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.	Las metas se programan de manera estratégica y orientada al desempeño del Pp considerando los recursos humanos y financieros disponibles, así como, la valoración de los riesgos de externalidades que pudieren interferir en el cumplimiento de las mismas.
d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles.	Son factibles de alcanzar en función de que se cuantifican considerando los recursos humanos, materiales y financieros de los que se dispone para la ejecución de los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras.

Nivel: Propósito	
Indicador: Porcentaje de kilómetros modernizados de la red carretera nacional.	
a) Se establece con base en un método de cálculo documentado.	Las metas del indicador se calculan de acuerdo al método porcentual con base al avance programado de kilómetros modernizados en el periodo correspondiente.

b) Cuenta con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.	La unidad de medida es porcentaje y guarda congruencia con el sentido del indicador ya que es ascendente, se tiene claridad en lo que se busca cumplir con la ejecución de los proyectos de modernización del programa, en este sentido, la unidad de permite reflejar el monitoreo y control.
c) Se orienta a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.	Las metas se programan de manera estratégica y orientada al desempeño del Pp considerando los recursos humanos y financieros disponibles, así como, la valoración de los riesgos de externalidades que pudieren interferir en el cumplimiento de las mismas.
d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles.	Son factibles de alcanzar en función de que se cuantifican considerando los recursos humanos, materiales y financieros de los que se dispone para la ejecución de los proyectos de modernización de carreteras.

Nivel: Componente	
Indicador: Porcentaje de kilómetros en operación.	
a) Se establece con base en un método de cálculo documentado.	Las metas del indicador se calculan de acuerdo al método porcentual con base en los kilómetros de carreteras construidos y/o modernizados listos para la entrega y operación.
b) Cuenta con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.	La unidad de medida es porcentaje y guarda congruencia con el sentido del indicador ya que es ascendente, se tiene claridad en lo que se busca cumplir con la ejecución de los proyectos de modernización del programa, en este sentido, la unidad de permite reflejar el monitoreo y control.
c) Se orienta a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.	Las metas se programan de manera estratégica y orientada al desempeño del Pp considerando los recursos humanos y financieros disponibles, así como, la valoración de los riesgos de externalidades que pudieren interferir en el cumplimiento de las mismas.
d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los	Son factibles de alcanzar en función de que se cuantifican considerando los recursos humanos, materiales y

recursos humanos, materiales y financieros disponibles.	financieros de los que se dispone para la ejecución de los proyectos de modernización de carreteras.

Nivel: Actividad	
Indicador: Porcentaje de ejercicio anual del Presupuesto de Egresos de la Federación asignado al Programa.	
a) Se establece con base en un método de cálculo documentado.	Las metas del indicador se calculan de acuerdo al método porcentual con base a los calendarios de erogaciones que permite una correcta ejecución del gasto.
b) Cuenta con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.	La unidad de medida es porcentaje y guarda congruencia con el sentido del indicador y la dimensión del mismo.
c) Se orienta a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.	Las metas se programan de manera estratégica y orientada al desempeño del Pp considerando los recursos humanos y financieros disponibles, así como, la valoración de los riesgos de externalidades que pudieren interferir en el cumplimiento de las mismas.
d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles.	Son factibles de alcanzar en función de que se cuantifican considerando los recursos humanos, materiales y financieros de los que se dispone para la ejecución de los proyectos de modernización de carreteras.

Nivel: Actividad	
Indicador: Tiempo transcurrido para liberar derecho de vía de los terrenos.	
a) Se establece con base en un método de cálculo documentado.	Las variables del indicador son inconsistentes, ya las variables refieren a conceptos diferentes.
b) Cuenta con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.	Las metas del indicador tienen como unidad de medida porcentaje, sin embargo, no se considera adecuado ya que no existe congruencia en lo que se busca medir.

c) Se orienta a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.	Las metas del indicador no están orientada a la mejora del desempeño ya el tiempo para terminar con los tramites está sujeto a la diversidad de los predios (privado, ejidal y públicos).
d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles.	No son factibles de alcanzar, dado que el tiempo de los tramites es subjetivo y depende de gestiones administrativas ajenas a la Dirección General de Carreteras.

Nivel: Actividad	
Indicador: Porcentaje de avance de obras.	
a) Se establece con base en un método de cálculo documentado.	Las metas del indicador se calculan de acuerdo al método porcentual con base al avance programado de las obras en ejecución en el periodo correspondiente.
b) Cuenta con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicad or.	La unidad de medida es porcentaje y guarda congruencia con el sentido del indicador ya que es ascendente, se tiene claridad en lo que se busca cumplir con el seguimiento de la ejecución de los proyectos de construcción modernización del programa, en este sentido, la unidad de permite reflejar el monitoreo y control.
c) Se orienta a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.	Las metas se programan de manera estratégica y orientada al desempeño del Pp considerando los recursos humanos y financieros disponibles, así como, la valoración de los riesgos de externalidades que pudieren interferir en el cumplimiento de las mismas.
d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles.	Son factibles de alcanzar en función de que se cuantifican considerando los recursos humanos, materiales y financieros de los que se dispone para la ejecución de los proyectos de modernización de carreteras.

Nivel: Actividad
Indicador: Porcentaje de obras a ejecutar

a) Se establece con base en un método de cálculo documentado.	Este indicador se calcula de acuerdo al método porcentual con base al avance programado de kilómetros modernizados en el periodo correspondiente.
b) Cuenta con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.	La unidad de medida es porcentaje y guarda congruencia con el sentido del indicador ya que es ascendente, se tiene claridad en lo que se busca cumplir con la ejecución de los proyectos de modernización del programa, en este sentido, la unidad de permite reflejar el monitoreo y control.
c) Se orienta a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.	Las metas se programan de manera estratégica y orientada al desempeño del Pp considerando los recursos humanos y financieros disponibles, así como, la valoración de los riesgos de externalidades que pudieren interferir en el cumplimiento de las mismas.
d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles.	Son factibles de alcanzar en función de que se cuantifican considerando los recursos humanos, materiales y financieros de los que se dispone para la ejecución de los proyectos de modernización de carreteras.

Nivel: Actividad	
Indicador: Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el Derecho de Vía	
a) Se establece con base en un método de cálculo documentado.	Las metas del indicador se calculan de acuerdo al método porcentual con base al avance programado de kilómetros modernizados en el periodo correspondiente.
b) Cuenta con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.	La unidad de medida es porcentaje y guarda congruencia con el sentido del indicador ya que es ascendente, se tiene claridad en lo que se busca cumplir con la ejecución de los proyectos de modernización del programa, en este sentido, la unidad de permite reflejar el monitoreo y control.
c) Se orienta a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.	Las metas se programan de manera estratégica y orientada al desempeño del Pp considerando los recursos humanos y financieros disponibles, así como, la valoración de los riesgos de externalidades que pudieren interferir en el cumplimiento de las mismas.
d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los	Son factibles de alcanzar en función de que se cuantifican considerando los recursos humanos, materiales y

recursos humanos, materiales y financieros disponibles.	financieros de los que se dispone para la ejecución de los proyectos de modernización de carreteras.

En relación a lo antes expuesto, se puede confirmar que 7 de los 9 indicadores establecen metas con base en un método de cálculo documentado, congruentes con el sentido del indicador y factibles de alcanzar ya que la estimación de las metas se calculan en función de la disponibilidad de los recursos asignados a través del PEF, así como la capacidad técnica y operativa de la dependencia que ejecuta el programa, sin embargo, para las metas del indicador a nivel de fin no se consideran factibles de alcanzar en función de que el cumplimiento deriva de otras variables y el Pp K-003 solo contribuye al cumplimiento de este indicador.

Recomendación: Como se ha mencionado a lo largo del presente documento es importante cumplir con las disposiciones de los "**Lineamientos generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal"**, mediante el cual se estipula que las dependencias y entidades deberán elaborar la matriz de Indicadores para cada programa federal, así como, en la **Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados**, en la que menciona que solo deberá existir una MIR por Pp, en este sentido se reitera retomar la MIR del proyecto de Diagnostico presentado exclusivamente para el Pp G008, el cual es consistente con las acciones de regularización y supervisión de Liberación del Derecho de Vía.

IX. VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO

a. *Valoración cuantitativa global*

El análisis de información realizada por el equipo evaluador permitió dar respuesta, así como asignar una valoración cuantitativa individual a cada una de las preguntas con características medibles que integran la presente evaluación y con ello identificar de manera cuantitativa la solidez de cada uno de los aspectos del diseño del programa que integran las secciones en las que se desarrolla el presente documento.

Cabe mencionar que derivado del ejercicio de evaluación se determinó que la peguntas 4, 13 y 16 no aplican para otorgar valoración cuantitativa derivado de las particularidades del Pp, por lo que no fueron consideradas para determinar la valoración que se presenta a continuación:

Valoración máxima total

No.	Sección	Pregunta con valoración cuantitativa	Total de preguntas (A)	Puntuación obtenida (B)	Valoración cuantitativa (B)/(A)
II	Problema o necesidad pública	2-5	3	12	**4**
III	Diseño de la propuesta de atención	6-10	5	20	**4**
IV	Diseño operativo	11-20	8	11	**1.38**
V	Consistencia programática y normativa	22	1	2	**2**
VI	Contribución a objetivos de la planeación nacional	23	1	4	**4**
VIII	Instrumento de Seguimiento del Desempeño	26-29	4	10	**2.5**
	TOTAL	**25**	**22**	**59**	**2.68**

Fuente: Elaboración propia

La estimación de la valoración cuantitativa global se obtuvo considerando la relación entre los 59 puntos obtenidos, respecto la cantidad de preguntas que obtuvieron puntuación a través de una valoración cuantitativa, es decir 22 obteniendo lo siguiente:

$$VCG = \frac{59\ puntos\ totales\ obtenidos}{22\ preguntas\ con\ valoración\ cuantitativa\ válidas} = 2.68$$

De manera global, y de acuerdo con la valoración cuantitativa obtenida el Pp G008 obtuvo una valoración de 2.68 de los 4 puntos posibles; dato que muestra que en el contexto integral del deseño del programa cuenta con áreas de mejora u oportunidades que hagan que en su conjunto el programa pueda fortalecer su diseño.

Con la finalidad de obtener una referencia específica que muestre la valoración cuantitativa por sección evaluada del Pp G008 se presenta a continuación una gráfica de radial que de manera gráfica permita identificar elementos específicos de la valoración cuantitativa.

Fuente: Elaboración propia

La representación gráfica de la valoración por sección del Pp G008 muestra que se tienen elementos sólidos en cuanto a la identificación de la necesidad, lo que le ha de determinar de manera clara los elementos de diseño bajo los cuales la intervención gubernamental contribuye con la atención de la necesidad; tal como lo muestra la valoración para las secciones II y III, al obtener 4 puntos de los 4 posibles; lo cual obedece a que el programa cuenta con el establecimiento de la relación causal que permite visualizar las causas y efectos que generan y derivan de la materialización de la misma; así como el mecanismo por el cual la SICT puede intervenir para su atención; así mismo, el Pp G008 cuenta con el establecimiento de la alineación a los planes y programas a nivel nacional y sectorial que permiten identificar su contribución con el cumplimiento de los objetivos planteados en estos instrumentos de planeación; situación que se ve reflejada al obtener una puntuación de 4 puntos.

Sin embargo el equipo evaluador ha detectado que el Pp G008 cuenta con oportunidades de mejora en cuanto a su diseño operativo, consistencia programática y operativa e instrumento de seguimiento del desempeño al obtener puntuaciones que no superan la mitad de los puntos posibles por obtener; es decir 1.38, 2 y 2.3 respectivamente; lo cual puede ser revertido a través de la implementación de acciones adecuadas que fortalezcan estos aspectos específicos del diseño del programa; toda vez que el fortalecimiento de su diseño operativo a través del establecimiento de los elementos adecuados para fortalecer su campo de acción, tendrá repercusiones benéficas en el diseño de un instrumento de seguimiento específico y adecuado a la necesidad que busca atender el Pp G008.

b. Valoración cualitativa del Pp

Con base en los principales resultados de la evaluación del Pp G008 obtenidos en el presente ejercicio de evaluación, se realizó una valoración cualitativa que muestre evidencia de los principales hallazgos y conclusiones identificadas en este ejercicio y con ello un panorama actual acerca del diseño y operación del programa con base en los criterios de eficiencia, eficacia, transparencia, honradez, pertinencia, coherencia interna, coherencia externa y sostenibilidad.

Las características generales del Pp guardan consistencia con la estructura programática y su modalidad; esto de acuerdo con el Anexo 2 del Manual de Programación y Presupuesto 2021; toda vez que es un programa perteneciente al Ramo 9, operado por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Carreteras y los Centros SICT; orienta sus acciones a proveer supervisión proceso de derecho de vía y regularización para los predios de tramos a ser liberados mediante vía contenciosa; todo ello para que los proyectos de construcción de carreteras federales puedan ser materializados y con ello incrementar y/o modernizar la Red Nacional de Carreteras Federales libres de peaje.

La propuesta de atención del Pp G008 se encuentra plasmada en su propuesta de documento diagnóstico del Pp, el cual establece los antecedentes que dieron origen a la necesidad que atiende el programa por medio de su intervención y la define de la siguiente manera:

"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."

La necesidad identificada guarda coherencia interna con los elementos de diseño del programa, así como con la normatividad que enuncia las facultades, funciones y subfunciones de la SICT, verificando la consistencia entre estos elementos por medio de la información institucional e informes que muestran la evolución del sector carretero, por medio del cual el equipo evaluador pudo enriquecer el trabajo de gabinete que mostrara la necesidad existente, así como la justificación de la intervención gubernamental para su atención.

Así mismo, se cuenta con la representación gráfica de la relación causa - efecto que muestra de manera directa e indirecta las causas que dieron origen a la necesidad identificada y consistencia que se guarda entre esta relación causal con los objetivos planteados para el programa derivados de la aplicación de la Metodología del Marco Lógico, mostrando mediante la identificación de las experiencias de atención a nivel nacional e internacional la coherencia externa en el diseño del programa.

En cuanto al diseño operativo del Pp G008 se tiene una enorme área de oportunidad toda vez que se encuentra claramente definida la necesidad y las causas directas e indirectas que la ocasionaron y la población a quien atiende, que pueden apoyar al programa con el establecimiento de criterios de elegibilidad documentados y una estrategia de cobertura que a pesar de la complejidad del tema de liberación del derecho de vía permita que el Pp G008 cuente con elementos que con base en los principios de transparencia y honradez garanticen el buen funcionamiento del Pp; y que trasciendan de los criterios ya identificados en el documento diagnóstico; para con base en ello establecer mecanismos de solicitud y entrega de los componentes que definan el proceso y requerimientos para documentarlo; pues actualmente se puede observar que se cuenta con un manual de liberación del derecho de vía sin actualización y vigencia.

En cuanto al seguimiento de los recursos públicos la Dirección General de Carreteras cuenta con elementos que le permiten reportar e identificar el ejercicio del gasto público, mismo que guarda consistencia con la modalidad y actividades realizadas por el programa en cuento a las partidas ejercidas; sin embargo, es necesario contar con elementos adicionales que rompan las barreras del seguimiento y financiero y reporten el seguimiento integral al proceso de liberación del derecho de vía.

La consistencia programática que guarda el programa pudo ser corroborada con base en la revisión de los documentos que forman parte de la Estructura Analítica definida por la Administración Pública Federal a través de la SHCP; derivado de lo cual se pudo comprobar la consistencia entre la modalidad y el objetivo que persigue pues enfoca sus esfuerzos en el cumplimiento de las condiciones legales que den certeza de la tenencia de la tierra en favor de la federación que se realiza a través de la liberación del derecho de vía; para lo cual el Pp G008 realiza acciones para la supervisión y regularización de predios, ambas para la obtención del derecho de vía; sin embargo, es importante resaltar que el Pp G008 requiere reforzar sus acciones en cuanto a documentación estratégica, normativa e institucional que fortalezca la congruencia de sus elementos de diseño.

Mediante el análisis de los documentos de planeación nacional y sectorial se pudo identificar la existencia de la contribución del Pp G008 con la consecución del Plan Nacional de Desarrollo en el eje de política pública 3 Economía, por medio del cual se busca la promoción de desarrollo económico, en este caso con el desarrollo y mejora de infraestructura carretera.

En línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos en la Agenda 2030, el Pp hace presente su relevancia al contar con alineación con el Objetivo 9 Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación; por medio del cual contribuye al enfocar sus acciones a la supervisión y regularización requerida para la obtención del derecho de vía que garantice la existencia de propiedad de los terrenos sobre los cuales se construye la infraestructura, por lo que se pudo identificar su contribución directa.

El Pp G008 cuenta con similitud con el Pp K003 “Proyectos de Construcción de carretera” pues actualmente y de acuerdo con los objetivos establecidos en la MIR vigente ambos compartes objetivos ya que mientras uno supervisa el proceso de liberación del derecho de vía el otro construye la infraestructura carretera sobre la vía liberada; por otra parte el Pp G008 cuenta con complementariedad con el Pp K048 “Servicios relacionados para la liberación del derecho de vía” el cual es un programa de inversión destinado al pago de predios y servicios con la liberación del derecho de vía, que por su parte el Pp G008 va supervisando y regularizando para el caso de predios que requieren su liberación por vía contenciosa.

El instrumento de seguimiento al desempeño a pesar de encontrarse apegado al principio de transparencia y honradez, requiere contar con congruencia entre los diferentes elementos de diseño del programa, tales como su modalidad, población y relación causal plasmada en el documento diagnóstico; por lo cual a pesar de contar con una valoración de la consistencia de los elementos que conforman los indicadores que permiten su seguimiento, la constante observación se encuentra dirigida hacia la falta de coherencia interna, eficacia y economía que podrían alcanzar estos elementos al ser diseñados de manera específica para los fines que persigue el Pp G008; este cambio implica una separación de la MIR del Pp K003, que actualmente comparte con el Pp G008, para diseñar un instrumento de seguimiento acorde a las características específicas del Pp G008.

X. ANÁLISIS FODA

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
Problema o necesidad pública	FORTALEZA. El Pp G008 cuenta con un Documento Diagnostico el cual sigue los lineamientos establecidos en los "Aspectos a considerar para la elaboración de Diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación" publicados por la SHCP y el CONEVAL y considera la Metodología de Marco Lógico (MML) que le permite tener una identificación de la necesidad que busca atender el Pp, así como la justificación de intervención gubernamental para atenderla.	1, 2 y 3	Ninguna	No aplica
Diseño de la propuesta de atención Instrumento de medición del Desempeño	OPORTUNIDAD. El objetivo central del Pp G 008, identifica la población, la cual es única y corresponde a la solución del problema. Los componentes que contempla el Pp G008, son necesarios para alcanzar el objetivo central del Pp; sin embargo, no es consistente con la MIR que se encuentra cargada en el PASH.	6,7 y 26	Se recomienda que el Pp G008 retome la relación causal establecida en el árbol del problema y objetivos para establecer un resumen narrativo que adopte los elementos de diseño del programa y los traduzca en el registro de una MIR única para el Pp G008.	No aplica
Diseño operativo	FORTALEZA. Los criterios de elegibilidad del Pp son claros con su identificación, delimitación y definición. El Pp establece criterios de criterios de elegibilidad diferenciados, los cuales giran en torno a que los proyectos aun no cuentan con el	12,13	Ninguna	No aplica

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
	Título de Propiedad a favor del Gobierno Federal			
Diseño operativo	OPORTUNIDAD. El Pp establece procedimientos diferenciados o prioritarios para la atención de territorios del país; ya que la supervisión requiere ser realizada a los proyectos en construcción que se encuentren llevando a cabo la liberación del derecho de vía.	16	Actualizar y formalizar el Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales, para que este sea el marco de referencia en el cual se debe apegar la supervisión y regularización de manera normativa y organizacional.	Mediano Plazo
Diseño operativo	FORTALEZA. Identifica y cuantifica los gastos que se realizan para generar los bienes y/o los servicios que ofrece, en donde se encuentra desglosado el presupuesto por capítulo de gasto y fuente de financiamiento; mismo que es consistente con la modalidad del Pp y se encuentra dirigido a la realización de sus actividades.	20	Ninguna	No aplica
Consistencia programática y normativa	FORTALEZA. La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el objetivo que persigue, con sus componentes, actividades y con su mecanismo de intervención.	21	Ninguna	No aplica
Contribución objetivos de la planeación nacional Instrumento de medición	OPORTUNIDAD. El objetivo central del Pp se encuentra alineado a los objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes y por tal contribuye a su cumplimiento; sin embargo, esto no se ve identificado en su MIR.	23 y 26	Se recomienda retomar el objetivo sectorial al que se encuentra alineado el Pp G008; así como el indicador definido por el sector para este objetivo y plasmarlo a	Corto Plazo

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
del Desempeño			nivel Fin en la MIR específica del programa.	
Contribución objetivos de la planeación nacional	FORTALEZA. El Pp contribuye al cumplimiento estrategias que se definen en los programas que se derivan del Plan Nacional de Desarrollo y se vincula con el objetivo 9 de los ODS de la Agenda 2030	23,24	Ninguna	No aplica

Indicar: corto plazo (dentro de un ejercicio fiscal), mediano plazo (de dos a tres ejercicios fiscales) o largo plazo (más de tres ejercicios fiscales).

Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
Diseño operativo	DEBILIDAD. El Pp no cuenta con información documentada disponible acerca de una estrategia de cobertura para cubrir la población potencial	11	Realizar un ejercicio de planeación donde converjan los proyectos que se planean ejecutar, que estén ejecución y que ya hayan sido ejecutados y el estatus del derecho de vía de cada uno con la finalidad de documentar una estrategia de atención por parte del Pp G008.	Corto Plazo.
Diseño operativo	DEBILIDAD. El Pp cuenta con criterios de elegibilidad específicos que marque las características específicas para el campo de acción del Pp G008; sin embargo, estos se encuentran solo en el Documento Diagnóstico y no cuentan con las características operativas que fortalezcan la misma.	12	Diseñar una Guía Técnica operativa para la liberación del derecho de vía que represente el documento institucional que conjunte las características de la población como con los	Corto Plazo

Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
			criterios de elegibilidad bajo los cuáles se llevará a cabo la supervisión del derecho de vía.	
Diseño operativo	DEBILIDAD. El Pp no cuenta con procedimientos documentados para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales que requieren la supervisión y/o regularización para cumplir con las condiciones legales que brinden certeza de la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.	14	Actualizar y formalizar el Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales, para que este sea el marco de referencia en el cual se debe apegar la supervisión y regularización de manera normativa y organizacional.	Mediano plazo
Diseño operativo	DEBILIDAD. El Pp no cuenta con procedimientos establecidos ni documentados para la entrega de los componentes que genera	15	Actualizar y formalizar el Manual de Procedimientos para la Liberación del Derecho de Vía de Carreteras Federales, para que este sea el marco de referencia en el cual se debe apegar a la supervisión; así como incluir el proceso que describa la regularización.	Mediano plazo
Diseño operativo	DEBILIDAD. El programa no cuenta con una documentación de las acciones que realiza que le permitan posteriormente establecer metas concretas que mejoren su operación.	15	Realizar un programa anual de supervisión de derecho de vía de la Dirección General de Carreteras que le permita identificar y dimensionar las posibles metas del programa basado en las	Corto plazo

Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
			acciones de supervisión realizadas por el mismo.	
Diseño operativo	AMENAZA. El Pp cuenta con información documentada que permite conocer a la población atendida, la cual incluye características de la misma, y cuenta con clave única para su identificación, sin embargo, esta no se encuentra sistematizada y estandarizada para los diversos proyectos; así mismo no cuenta con soporte tecnológico que respalde la información.	17	Se recomienda contar con un sistema en donde se concentre dicha información o una base de datos homologada que cuente con toda la información necesaria para la identificación de un proyecto en tiempo, misma que cuente con mecanismos de depuración y actualización y almacenamiento que resguarde la información.	Mediano plazo
Diseño operativo	DEBILIDAD. El Pp cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas solo para los criterios de información financiera sobre el presupuesto asignado y de indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos.	18	Realización de Guía Técnica Operativa del Pp G008 que contenga un apartado para la integración de información referente a la liberación del derecho de vía que permita contar con información homologada proveniente de cualquier centro SICT que fortalezca la transparencia y rendición de cuentas.	Corto Plazo

Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
Diseño operativo	DEBILIDAD. El Pp no cuenta con procedimientos propios en donde se pueda solicitar y dar respuesta sobre la información generada respecto al Pp	19	Realización de Guía Técnica Operativa del Pp G008 que contenga un apartado para la integración de información referente a la liberación del derecho de vía que permita contar con información homologada proveniente de cualquier centro SICT que fortalezca la transparencia y rendición de cuentas.	Corto Plazo
Consistencia programática y normativa	DEBILIDAD. El nombre del Pp resulta ser ambiguo ya que se podría interpretar como que el programa interviene en todo lo relativo a la Liberación del Derecho de Vía, siendo que solo interviene, de acuerdo a su modalidad y campo de acción, en dar supervisión a la liberación del Derecho de Vía y regularización al Derecho de Vía.	21	Se recomienda considerar cambiar la denominación del Pp G008 “Derecho de Vía”, tomando en cuenta su campo de acción y características propias del programa, así como los servicios que genera como lo es la Supervisión de la Liberación del Derecho de Vía y la Regularización del Derecho de Vía, lo cual permitiría identificar de manera precisa su intervención y a su vez la congruencia con la modalidad G.	Corto Plazo

Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
Instrumento de medición del Desempeño	DEBILIDAD. Los indicadores establecidos en el Instrumento de medición del desempeño no se encuentran adecuados al tipo de modalidad y acciones que realiza el Pp G008; ya que actualmente comparte la MIR con el Pp K003	27, 28 y 29	Se sugiere retomar la MIR propuesta en el documento Diagnóstico del Pp G008; desincorporando los objetivos "Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el Derecho de Vía" y "Tiempo transcurrido para liberar derecho de vía de los terrenos" de la MIR del Pp K003 para consolidar un instrumento de desempeño único y acorde a las características de diseño y operación del programa; mostrando coherencia con la modalidad y las acciones relacionadas con la regularización y supervisión en la Liberación del Derecho de Vía, misma que se detalla en el anexo 12.	Corto plazo

Indicar: corto plazo (dentro de un ejercicio fiscal), mediano plazo (de dos a tres ejercicios fiscales) o largo plazo (más de tres ejercicios fiscales).

XI. CONCLUSIONES GENERALES

Por medio de la evaluación realizada al Pp G008 "Derecho de vía" se pudieron identificar y analizar aquellas características generales de diseño con que cuenta el programa, así como su consistencia operativa; aplicando para este análisis lo establecido por la MML en la definición de dichas características; así mismo se corroboró la correcta alineación del Pp G008 con los documento de planeación nacional y sectorial para identificar la consistencia de estos elementos con el Instrumento de seguimiento del desempeño, concluyendo lo siguiente:

- El Pp G008 cuenta con un Documento Diagnóstico que desarrolla cada uno de los apartados establecidos en los "Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación que se propongan incluir en el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación",

en el cual se mencionan los antecedentes que permiten identificar la necesidad que el Pp busca atender como:

"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales requieren cumplir con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía"

De acuerdo con la identificación de la necesidad se realizó una verificación del elemento gráfico que establece el mecanismo causal de la misma, verificando su consistencia y la justificación de la intervención gubernamental mostrando congruencia con el diseño de la propuesta de atención.

- El Documento Diagnóstico y los documentos institucionales muestran una correcta identificación de la población que atiende el programa, mostrando consistencia con el tipo de intervención que justifica la operación del mismo, así como con la intervención en la atención de la necesidad a través de la supervisión del proceso de derecho de vía y la regularización de predios en caso de la liberación por la vía contenciosa; sin embargo es importante destacar que su cuantificación se encuentra definida por los proyectos que se requieran realizar en el ejercicio fiscal en el caso de la supervisión; mientras en el caso de la regularización este se encuentra identificado por aquellas externalidades que irrumpen el proceso rutinario para la liberación del derecho de vía; por lo que su cuantificación resulta inexacta.
- En lo referente al diseño operativo, el Pp G008 requiere el fortalecimiento de la documentación y estrategias de atención del programa hacia su población; estableciendo los procedimientos que le den soporte y le permita contar con elementos adicionales al documento diagnóstico que de manera institucional especifiques estos rubros.
- La modalidad presupuestaria "G" del programa es consistente con el objetivo que persigue y se encuentra acorde a los componentes y actividades establecidos en su documento diagnóstico; sin embargo, de acuerdo con su Instrumento de medición del desempeño estos objetivos no se ven reflejados por lo que a pesar de contar con los elementos programáticos y operativos que fortalecen su diseño carece de consistencia en la definición de mecanismos de seguimiento.
- El Pp cuenta con una clara alineación a los objetivos planteados por medio del Plan Nacional de Desarrollo y Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes de la actual administración, la cual es consistente con la necesidad identificada para el Pp G008; sin embargo, estos aciertos no se ven reflejados en el documento de seguimiento al desempeño; específicamente a nivel FIN.
- Se identificó la alineación, así como una contribución directa del programa con el objetivo No. 9 de la Agenda 2030 que estable los Objetivos de Desarrollo Sostenible a los que pueden contribuir los diferentes países.
- El programa tiene identificados los componentes que genera; sin embargo, estos no se encuentran documentados a través de los procesos necesarios que le den soporte y que con ello fortalezca el diseño operativo del programa.
- El documento de seguimiento al desempeño del programa lo comparte con el Pp K003 "Proyectos de Construcción de Carreteras" concluyendo de su análisis que los objetivos, metas e indicadores plasmados en la MIR cargada en el PASH, cuentan con aplicación de la MML; sin embargo, no se encuentran consistentes y congruentes con los elementos de diseño, operación y contribución del programa, por lo que a pesar de haber sido valorados conforme a lo establecido en los TDR; existe una reiterada recomendación a retomar los elementos establecidos en el documento diagnóstico del Pp G008 para

diseñar y registrar una MIR que sea acorde al propósito específico del programa, componentes y actividades que desempeña, lo cual permitirá además de la congruencia con medir de manera específica el cumplimiento y eficacia operativa del programa.

ANEXOS

Anexo 1. Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente

La instancia evaluadora deberá registrar o elaborar, con base en el análisis y la valoración del problema o necesidad pública, la identificación sobre los efectos diferenciados en poblaciones, territorios del país o en el medio ambiente, utilizando el siguiente cuadro. Se deberán agregar tantas filas como poblaciones, territorios o elementos del medio ambiente se identifiquen.

Instrucciones:

1. En la columna Grupo de población/ territorio / medio ambiente se deberá especificar el grupo poblacional, territorio o elemento del medio ambiente en el cual existe una afectación diferenciada, considerando los ejemplos señalados en el cuadro.
2. En la columna Descripción de la afectación diferenciada se deberán incluir las características del grupo poblacional, territorio o medio ambiente y una descripción de la forma en que se ve afectada de manera particular.
3. En la columna **Brechas o rezagos identificados** se deberá incorporar la información estadística sobre las brechas o rezagos.
4. En la última columna deberá especificarse la fuente de información utilizada para los cálculos.

Problema o necesidad pública central

"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."

Descripción de afectaciones diferenciadas

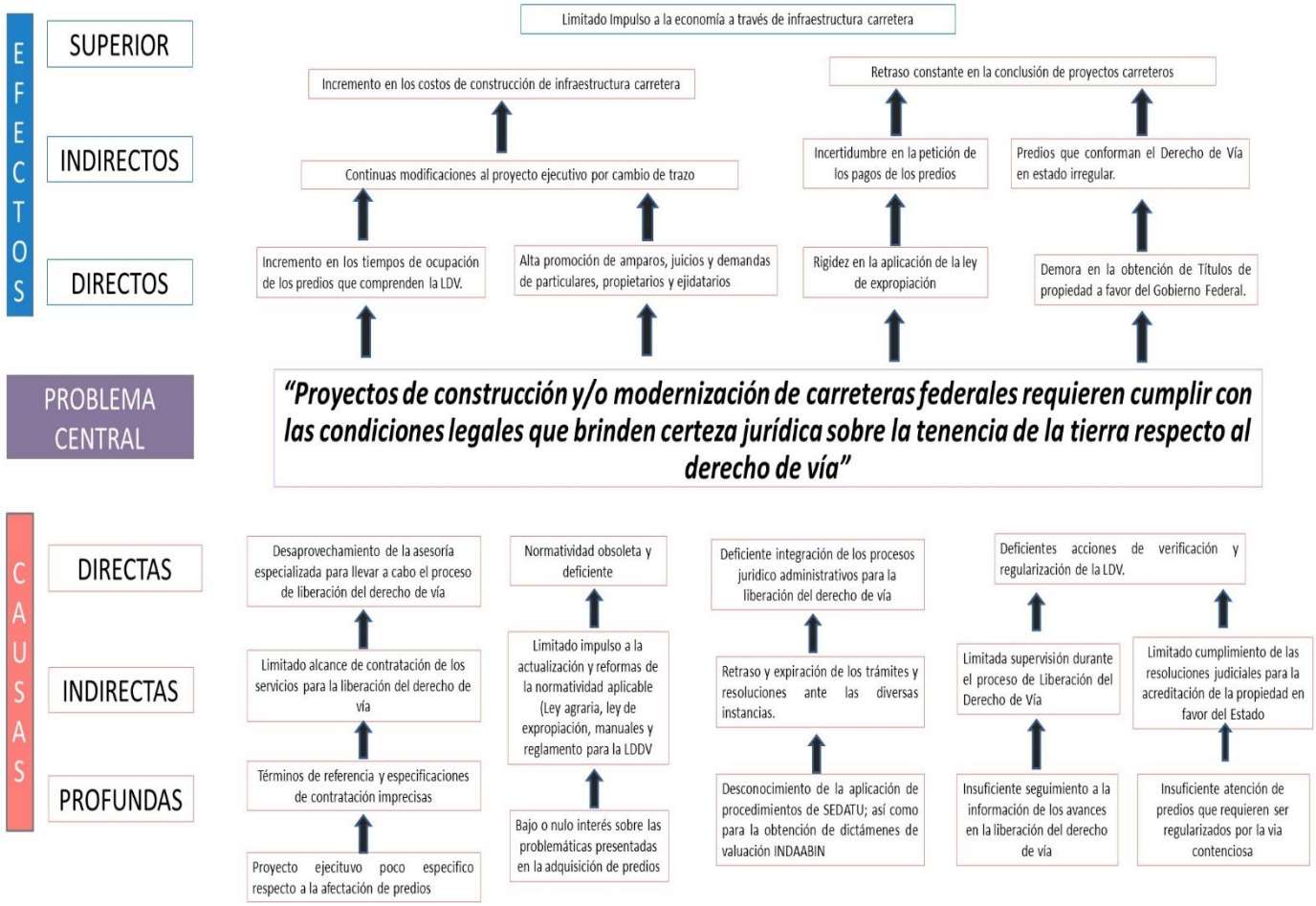
Grupo de población / territorio / medio ambiente	Descripción de la afectación diferenciada	Brechas o rezagos identificados	Fuente de información
Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales	La diferenciación surge a partir del nivel de servicios regional que presentan las redes carreteras. Existen 3 niveles, red troncal, red alimentadora y red colectora, las cuales están distribuidas en todo el territorio mexicano. Las carreteras federales se ubican en la Red Troncal, también llamada Red Primaria por su importancia al ser la que mayor acceso y comunicación	Los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales forman parte de la Red Troncal, los cuales favorecen a la población urbana y a sectores como el de la industria, comercio, transportación, etc. cuyo	Principales Estadísticas del Sector de Comunicaciones y Transportes, mayo 2021. Disponibles en: http://www.SICT.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/ estadística/Indicador-Mensual/INDI-2021/CI_Mayo_2021.pdf

	proporciona y por lo tanto es la principal vía de transporte de pasajeros y carga; a diferencia de la red alimentadora y colectora, en donde la función de estas es de carácter social y es un elemento clave para el mejoramiento de la calidad de vida de la población rural	territorio tiene un potencial en la actividad económica del país	

Anexo 2. Árbol del Problema

La instancia evaluadora deberá registrar o elaborar, a partir de la información proporcionada por el Pp, el Árbol del Problema, el cual contenga el problema central y el análisis de las causas y efectos identificados y, en su caso, las mejoras que se deriven del análisis y valoración, con base en la Guía para la construcción de la MIR y la Guía para la elaboración de Indicadores que publica la SHCP.

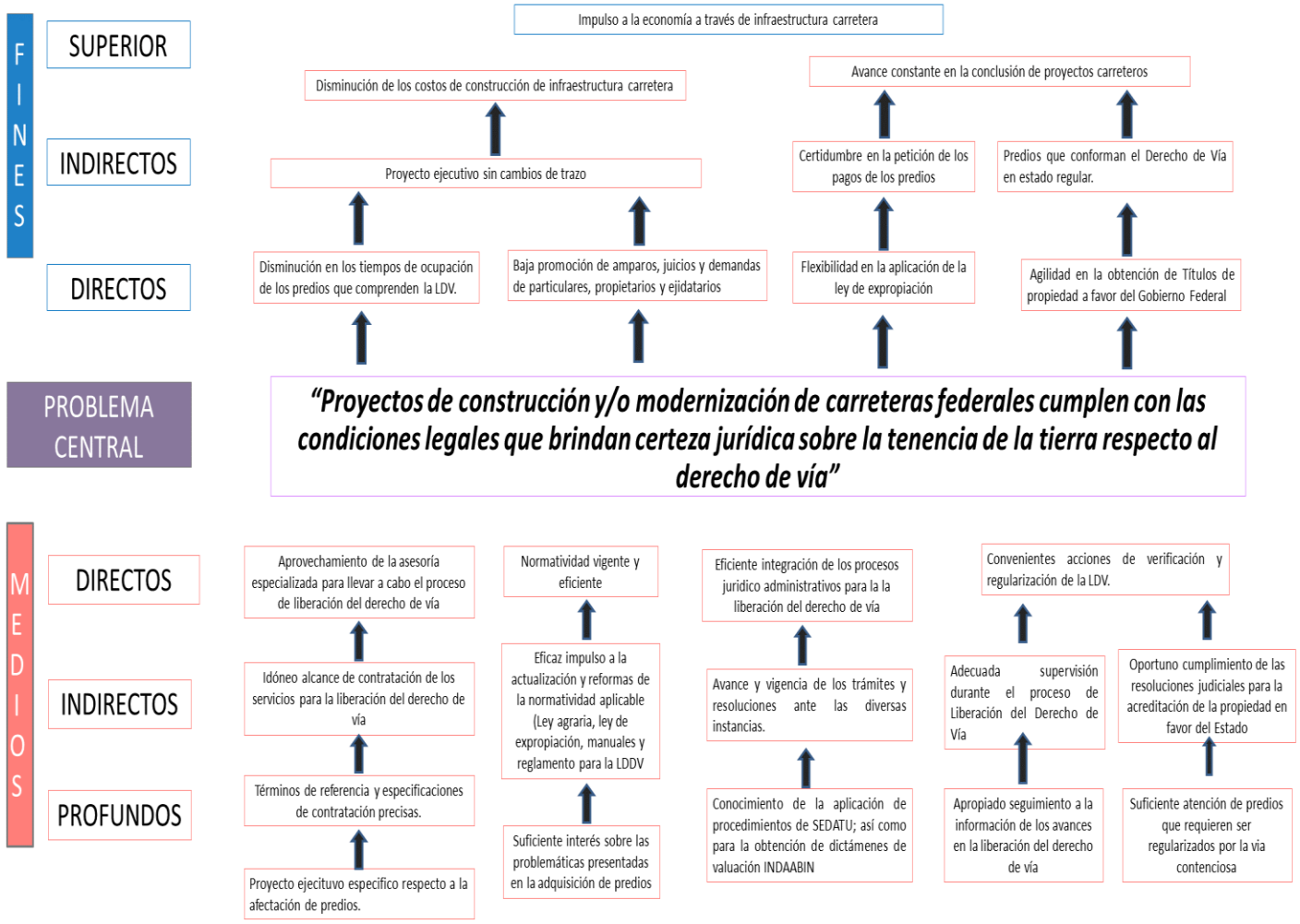
Estructura del Árbol del Problema



Anexo 3. Árbol de Objetivos

La instancia evaluadora deberá registrar o elaborar, a partir de la información proporcionada por el Pp, el Árbol de Objetivos en consistencia con el Árbol del Problema (Anexo 2), el cual contenga el objetivo central y el análisis de los medios y fines identificados y, en su caso, las mejoras que se deriven del análisis y valoración, con base en la Guía para la construcción de la MIR y la Guía para la elaboración de Indicadores que publica la SHCP.

Estructura del Árbol de Objetivos



Anexo 4. Estrategia de Cobertura

Clave y nombre del Pp:	**Pp G008 "Derecho de vía"**		
Tipo de Evaluación:	en materia de Diseño	**Año de la Evaluación:**	2021

A fin de aportar claridad en el presente anexo, se retomarán las definiciones conceptuales de las Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida, incluidas en la pregunta 8 de estos TdR, ya sean las definidas por el Pp o en ausencia de estas, las que definió la instancia evaluadora como parte de su respuesta, en consenso con el Pp.

Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida

Población	Definición
Potencial (PP)	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales
Objetivo (PO)	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje en México
Atendida (PA)	Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales libres de peaje con certeza jurídica sobre el Derecho de Vía en México.

La instancia evaluadora registrará la evolución en la cobertura de las poblaciones, registrando la información por año, según la disponibilidad de la información por parte del Pp o, en su caso, registrará su propuesta de cobertura, en consenso con el Pp.

Evolución de la cobertura

Población	Unidad de medida	Año 1	Año 2	Año 3	Año (…)
Potencial (P)	**Km**				
Objetivo (O)	**Km**				
Atendida (A)	**Km**				
(A/O) x 100	**%**	**%**	**%**	**%**	**%**

La instancia evaluadora analizará la estrategia de cobertura del Pp y emitirá su valoración o, en su caso, realizará su propuesta, en consenso con el Pp.

Análisis de la estrategia de cobertura

La estrategia de cobertura contempla o incluye al menos:							Valoración	Propuesta
Método de cálculo documentado		Si	X	No		Parcial		
Consistencia con el diseño del programa		Si	X	No		Parcial		
El presupuesto requerido		Si	X	No		Parcial		
Metas a corto plazo factibles		Si	X	No		Parcial		
Análisis de posibles riesgos o amenazas que vulneren el cumplimiento de las metas		Si	X	No		Parcial		
Indicadores claros		Si	X	No		Parcial		

La realización del **Anexo 5. Mecanismo de solicitud** no procede para el caso del Pp G008. La justificación se encuentra desarrollada en el apartado *C. Mecanismos de solicitud y entrega de bienes y/o servicios* pregunta 14.

Anexo 5. Mecanismo de solicitud

Para la realización de este anexo, la instancia evaluadora:
1. Elaborará el flujograma de las actividades que realiza el Pp para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de acceso a los bienes/servicios/subsidios que otorga.
2. Detectará y registrará las áreas de mejora identificadas en los procedimientos.

Flujograma

La instancia evaluadora elaborará el flujograma a partir de:
i) El procedimiento establecido en documentos normativos o institucionales del Pp.
ii) La recopilación de la información a partir de entrevistas con los responsables de la operación del Pp.

Elementos mínimos que debe contener:

a. Identificación de todos los involucrados en el procedimiento.

b. Identificación del macroproceso: Solicitud, registro, verificación del cumplimiento de criterios de elegibilidad, seguimiento al trámite de solicitud etc.

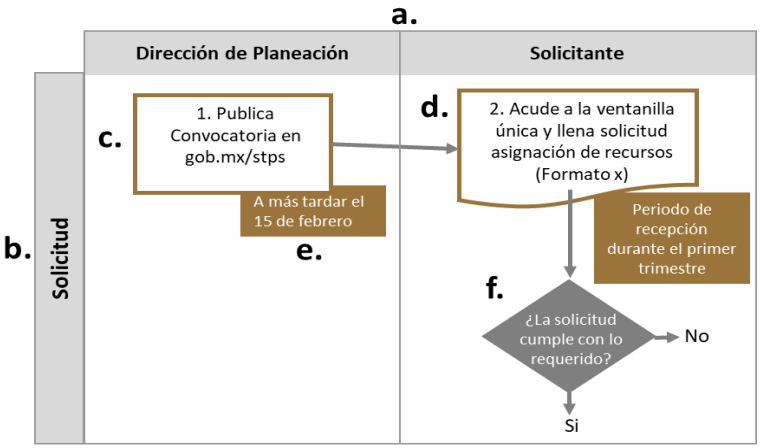
c. Procesos sustantivos, numerados progresivamente y relacionados entre sí.

d. Identificación de aquellos procesos que implican un documento, formato, formulario etc.

e. Plazo estimado para su realización.

f. Identificación de alternativas o decisiones.

Ejemplo



Áreas de mejora

A partir del análisis del procedimiento y el flujograma elaborado, la instancia evaluadora identificará áreas de mejora y realizará una propuesta con base en la siguiente tabla:

Proceso	Mejora identificada	Argumentación	Propuesta

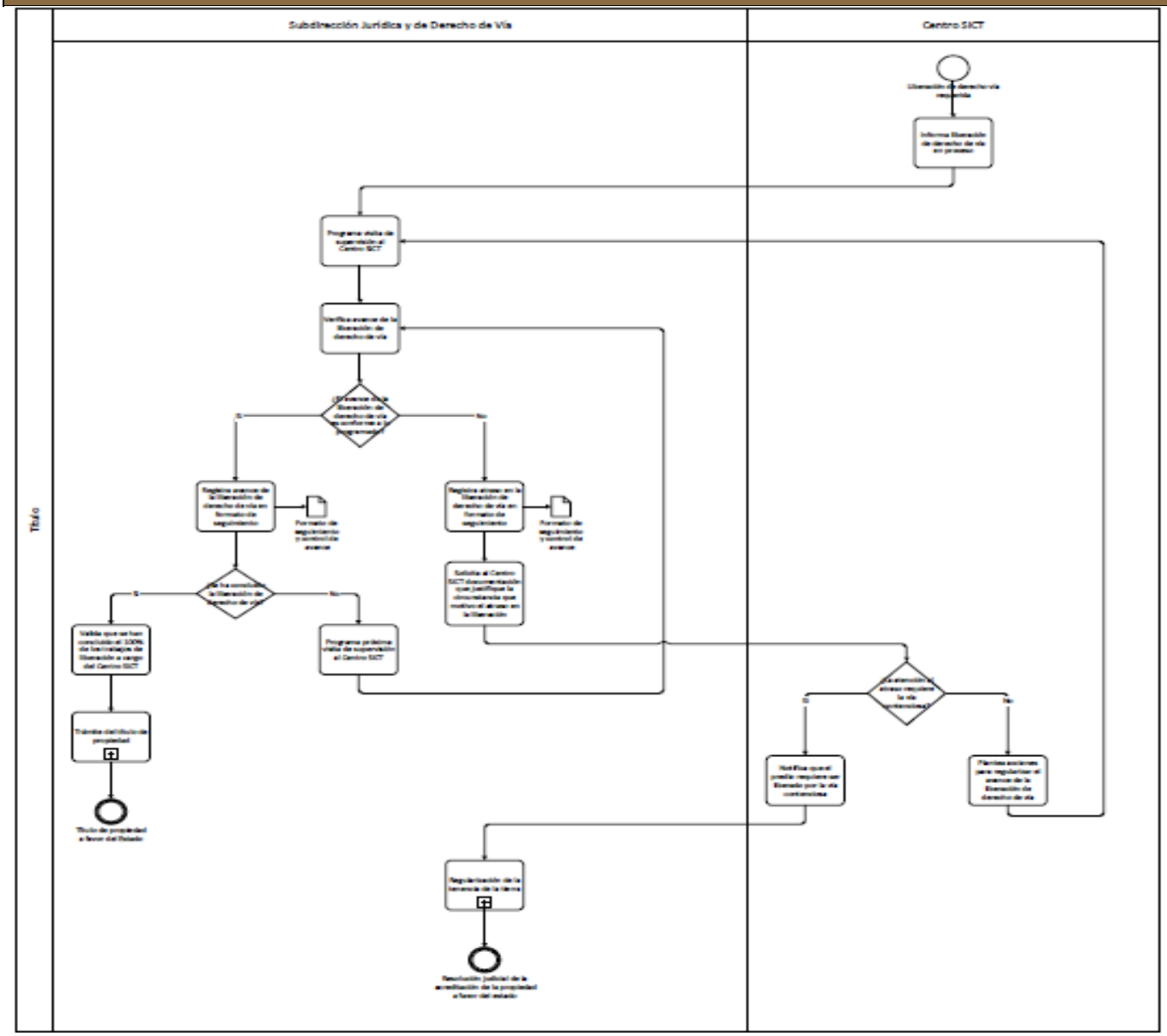
JUSTIFICACIÓN

Derivado que el Pp G008 atiende una población definida como proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales, no se establecen mecanismos de solicitud para recibir la supervisión o la regularización del Derecho de Vía.

Proceso	Incluir el proceso y su identificación numérica.
Mejora identificada	Breve descripción de la mejora identificada. Se enuncian algunos ejemplos, los cuales son ilustrativos y no limitativos. La instancia evaluadora incorporará las mejoras que considere pertinentes. a) Adaptar a las características de la población objetivo b) Inclusión de un proceso c) Reducir/ampliar un plazo de realización d) Inclusión de un involucrado e) Publicación de los requisitos y trámites
Argumentación	Descripción de la necesidad y ventajas de atender la mejora identificada.
Propuesta	Propuesta y/o recomendaciones que permitan el cumplimiento y/o la mejora del mecanismo de solicitud, registro y seguimiento del trámite.

La realización del **Anexo 6. Mecanismo de entrega** no procede para el caso del Pp G008. La justificación se encuentra desarrollada en el apartado *C. Mecanismos de solicitud y entrega de bienes y/o servicios* pregunta 15. Pero se desarrolla una propuesta general del flujograma de las actividades que se realizan para la entrega de los bienes y/o servicios que otorga el programa

Anexo 6. Mecanismo de entrega
Flujograma



Anexo 7. Procedimiento de actualización de la población atendida

Procedimiento documentado

1. ¿El programa cuenta con un procedimiento documentado y normado para la integración, actualización y depuración de la población atendida?

Indicar el nombre del documento

- [ ] Existe un procedimiento específico y está documentado.
- [ ] Existe un procedimiento específico, pero no está documentado.
- [ ] Se encuentra normado en alguna Ley, Lineamiento, ordenamiento institucional u otro.

_____

2. El procedimiento contempla los siguientes elementos sobre el padrón de la población atendida:

Integración

- [ ] Establece una estructura homologada de la información.
- [x] Incluye las principales características de la población atendida y de los bienes y/o servicios otorgados
- [x] Se asigna una clave o identificador único que permita dar seguimiento a población atendida en el tiempo.

Actualización

- [ ] Establece un periodo de actualización del padrón.

Indique el periodo de actualización establecido:

Depuración

- [ ] Establece un mecanismo para detectar inconsistencias y homologar información.
- [ ] Establece un mecanismo para detectar duplicidades de apoyos otorgados por el mismo Pp o por otros programas.

Sistematización y disponibilidad de la información

3. ¿El Pp cuenta con un sistema informático para la integración, actualización y depuración de la población atendida?

- [ ] Sí *Indicar el nombre del sistema:* _____

[X] No *Seleccione el procedimiento manual que realiza el Pp:*

[X] Utiliza una base de datos en Excel, Access, SPSS u otro programa informático.

[ ] Cuenta con Registros Administrativos que almacena en físico o escaneados.

4. La información del padrón:

[X] Está disponible para consulta interna.

[ ] Está disponible para consulta pública. *Indique la liga del sitio web:* _____

Seguridad de la información

5. La información del padrón, ¿contiene datos sensibles?	6. ¿El procedimiento contempla un mecanismo que garantice la seguridad de la información?
[X] Sí	[X] Sí
[ ] No	[ ] No

Comentarios u observaciones de la instancia evaluadora

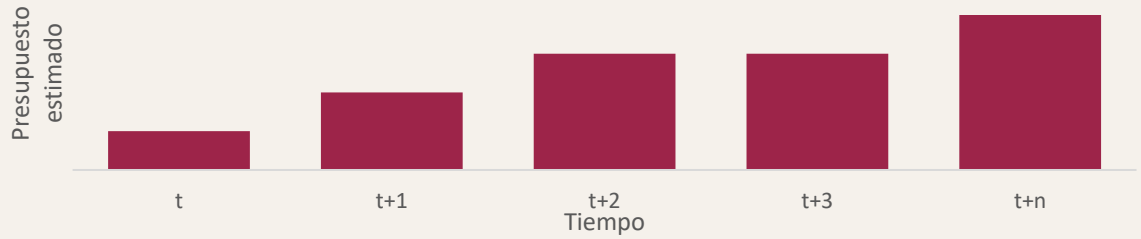
Dada la naturaleza del Pp G008, no se tiene establecido un padrón de beneficiarios, sin embargo, apegándose a la definición de padrón, se concluye que se cuentan con registros, comúnmente bases de Excel creadas por cada uno de los Centros SICT, en donde se tiene el registro de los Proyectos que están llevando a cabo el proceso de Liberación del Derecho de Vía, con datos como, clave del proyecto, nombre del proyecto, y datos relacionados estado y municipio en donde se ubica el proyecto, carretera, tramo, cadenamiento, longitud, superficie total del proyecto, superficie liberada y superficie por liberar

Anexo 8. Presupuesto	
La instancia evaluadora deberá especificar el monto del presupuesto aprobado para el primer año de operación del Pp.	
Recursos presupuestarios	
Capítulo de gasto	**Monto en pesos corrientes**
1000 Servicios personales	$431,344,097.00
2000 Materiales y suministros	$3,422,741.00
3000 Servicios generales	$3,618,812.00
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	-
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	-
6000 Inversión pública	-
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	-
8000 Participaciones y aportaciones	-
9000 Deuda pública	-
TOTAL	$438,385,650.00
La instancia evaluadora deberá especificar la fuente de los recursos mediante los cuales se financia el Pp.	
Fuente u origen de los recursos	
Fuente de Recursos	**Porcentaje respecto al presupuesto estimado**
Recursos Fiscales	**100%**
Otros recursos *[especificar fuente(s)]*	
TOTAL	**100**
La instancia evaluadora deberá especificar, a partir de los capítulos de gasto señalados, el desglose de los gastos para generar los bienes y/o los servicios para el primer año de operación.	

Gastos			
Gasto	**Metodología**	**Estimación**	**Fuente de información**

Operación			
Mantenimiento			
Capital			
Unitario			
TOTAL			

La instancia evaluadora deberá especificar las estimaciones presupuestales para mantener la operación del programa en el corto o mediano plazo, considerando las previsiones para atender a la población objetivo en ejercicios fiscales subsecuentes. Para ello, es posible utilizar un esquema como el siguiente ejemplo.



Anexo 9. Alineación a objetivos de la planeación nacional	
Clave y nombre del Pp:	**Pp G008 "Derecho de vía"**
Objetivo central del Pp evaluado:	**"Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía."**

Instrucciones:

a) Registrar la alineación del objetivo central del Pp al objetivo prioritario y hasta tres estrategias prioritarias de los programas sectoriales o institucionales, según corresponda, derivados del PND vigente, e incorporar una breve argumentación sobre la contribución del Pp en la consecución del objetivo y estrategias prioritarias identificadas, así como la valoración de la instancia evaluadora sobre la pertinencia de dicha alineación.

b) En caso de identificar áreas de mejora en la alineación establecida por el Pp, la instancia evaluadora registrará su propuesta incorporando la argumentación y valoración correspondiente.

c) Adicionalmente, la instancia evaluadora podrá identificar la contribución del objetivo central del Pp al logro de un objetivo prioritario y hasta tres estrategias prioritarias de los programas especiales y regionales derivados del PND vigente.

a) Valoración de la alineación establecida

Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2019-2024	1. Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo	Mejorar la planeación y prospectiva de la infraestructura carretera, para contar con procesos sólidos y ágiles de terminación de obra y detectar oportunamente las necesidades futuras de la infraestructura carretera	El Pp G008 se encuentra alineado al Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2019-2024 porque mediante su objetivo, los proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplan con las condiciones legales que brinden certeza jurídica se contribuye al	El equipo evaluador considera que la alineación es adecuada y no se identifican áreas de mejora a esta alineación; puesto que el Pp mediante la supervisión y regularización al derecho de vía dará como resultado la posible generación de

	regional e intermodal.		desarrollo de la infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible.	esta infraestructura.
b) Propuesta de alineación a programas sectoriales o institucionales				
Programa derivado	**Objetivo prioritario**	**Estrategia prioritaria**	**Contribución del Pp**	**Valoración**
c) Alineación a programas especiales y regionales (opcional)				
Programa derivado	**Objetivo prioritario**	**Estrategia prioritaria**	**Contribución del Pp**	**Valoración**

Anexo 10. Alineación a los ODS			
Nombre del Pp:	**"Derecho de vía"**	**Modalidad y clave:**	**G – 008**
Objetivo central del Pp evaluado:	**Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía.**		

Vinculación establecida por el Pp

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
								X								

ODS	Meta	Vinculación	Valoración de la vinculación (instancia evaluadora)
9. Industria, innovación e infraestructura	Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.	**DIRECTA**	La liberación de Derecho de Vía, mediante una supervisión y regularización oportuna, constituyen la garantía de contar con el espacio requerido para ejecutar los proyectos dirigidos a la construcción y/o modernización de carreteras, evitando retrasos, perdida de recursos y logrando la posesión de títulos de propiedad a favor del Gobierno Federal, y de esta forma desarrollar infraestructuras eficaces y seguras para apoyar el desarrollo económico y a su vez el bienestar humano.

Anexo 11. Complementariedades, similitudes y duplicidades			
Información del Pp evaluado			
Nombre del Programa:	**Derecho de Vía**	Modalidad y clave:	**G – 008**
Dependencia/Entidad:	**Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes**	Ramo:	**9**
Unidad Responsable:	**Dirección General de Carreteras**	Clave:	**008**
Tipo de Evaluación:	**en materia de Diseño**	Año de la Evaluación:	**2020**

Información de los Pp analizados	
Nombre del Pp	Servicios relacionados para la Liberación del Derecho de Vía
Modalidad y clave	K- 048
Dependencia o Entidad:	Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes
Ramo	9 – Comunicaciones y Transportes
Problema público que busca resolver	Contratación de todo tipo de servicios necesarios para llevar a cabo las acciones de liberación del derecho de vía, que permita contar con el área requerida para llevar a cabo la construcción y/o modernización de carreteras, a través de la adquisición de terrenos de propiedad particular o expropiación ejidal o comunal
Objetivo central	Contar con la liberación del derecho de vía en 31 Centros SICT para iniciar y/o continuar con la construcción y/o modernización de obras programadas
Población objetivo	Servicios para llevar a cabo la liberación del derecho de vía
Cobertura geográfica	Nacional
Bien y/o servicio otorgado	Pago de predios y empresas liberadoras
Relación identificada	Complementariedad
Argumentación	El Pp G008 participa en la supervisión y regularización del derecho de vía y el Pp K-048 participa en la contratación de todo tipo de servicios y/o asesorías que demande el proceso, así como el pago del valor de los predios a adquirir para la ejecución de los proyectos de construcción y/o modernización de las carreteras federales libres de peaje.
Recomendación	Generar mecanismos de comunicación

Nombre del Pp	Proyectos de Construcción de Carreteras
Modalidad y clave	K- 003
Dependencia o Entidad:	Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes
Ramo	9 – Comunicaciones y Transportes
Problema público que busca resolver	Red de Infraestructura Carretera de Carreteras requiere incremento y modernización para dar impulso a la conectividad vial entre los nodos logísticos y principales ciudades del país
Objetivo central	Contribuir a desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social mediante la Construcción y Modernización de la Infraestructura Carretera.
Población objetivo	Red Federal de carreteras con oportunidad de infraestructura nueva o modernizada, derivada de la gestión de proyectos.
Cobertura geográfica	Nacional
Bien y/o servicio otorgado	Red de infraestructura
Relación identificada	Complementariedad
Argumentación	El Pp K-003 es programa diseñado para ejecutar los proyectos de modernización y/o ampliación de carreteras federales libres de peaje en México, y, por tanto, de ser necesario se requerirá de la intervención del Pp G008 para la supervisión y regularización a la gestión del proceso de liberación de derecho de vía, a fin de garantizar que el espacio en donde se ejecutaran o están ejecutando las obras se encuentre en estado regular y así evitar retrasos que repercutan mayores costos o incluso el impedimento para realizar la carretera
Recomendación	Toda vez que el Pp K003 cuenta con asignación presupuestal para la liberación de derecho de vía se recomienda definir el papel en que se involucra o debe involucrarse, de tal forma que se fortalezca la estructura programática y operación de los mismos

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

La instancia evaluadora reportará si el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, permite obtener información relevante sobre los siguientes elementos de diseño del Pp. En caso de que el instrumento no cumpla con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a lo señalado en el cuadro.

Características del Instrumento de Seguimiento del Desempeño

Criterio	Respuesta	Nombre del indicador	Definición	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición	Línea base	Comportamiento del indicador	Propuesta de mejora del indicador
El cambio producido en la población objetivo derivado de la ejecución del Pp	*No*	Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial	Este indicador mide la competitividad de la infraestructura de los diferentes modos de transporte y toma valores entr	El Índice es calculado por el Foro Económico Mundial utilizando estadísticas públicas disponibles y la Encuesta de Opinión	No cuenta con unidad de Medida.	Anual		Ascendente	En congruencia a la recomendación de realizar una nueva MIR para el Pp G008, se considera apropiado integrar un indicador del programa sectorial vigente al cual el Pp contribuya a al cumplimiento de las metas. Objetivo: Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño									
			e 1 y 7, donde 7 es el máximo valor …	Ejecutiva…					Indicador: Porcentaje de crecimiento de la red carretera federal.
La cobertura de la población	*No*	Porcentaje de crecimiento de la red carretera nacional.	Indica la proporcionalidad del crecimiento de la Red de Infraestructura Carretera con relación a la existente.	(km construidos en el ejercicio / km de la red carretera nacional) *100	Porcentaje	Semestral		Ascendente	En congruencia a la recomendación de realizar una nueva MIR para el Pp G008, se considera apropiado integrar un indicador que valore el cumplimiento del objetivo descrito en el árbol de objetivos del proyecto de Diagnostico como: “Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía” Propuesta de indicador: Tasa de crecimiento de títulos de acreditación de predios a favor del Estado.
	No	Porcentaje de kilómetros modernizad	Indica la proporcionalidad de la	(km modernizados en el ejercicio /	Porcentaje	Semestral		Ascendente	

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño									
		os de la red carretera nacional	modernización de la Red de Infraestructura Carretera con relación a la existente.	km de la red carretera nacional) *100					
La generación y/o entrega de los bienes y/o servicios	*No*	Porcentaje de kilómetros en operación.	Mide la relación entre los kilómetros operables en relación a lo programado.	(Km en operación / km programados) *100	Porcentaje	Semestral		Ascendente	En congruencia a la recomendación de realizar una MIR para el Pp G008 y el análisis del proyecto de diagnóstico se identificó que el Pp G008 genera y entrega 2 bienes: Objetivo 1.- Supervisión a la liberación del derecho de vía realizada. Propuesta de indicador: Porcentaje de cumplimiento de supervisiones efectuadas a la liberación del derecho de vía, de proyectos de construcción y/o

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño									
									modernización de carreteras federales. Objetivo 2.- Regularización de predios a través de resoluciones judiciales atendidas. Propuesta de Indicador: Porcentaje de registro de los predios regularizados por la vía contenciosa.
La gestión de los principales procesos (actividades) del Pp	*No*	Porcentaje de ejercicio anual del Presupuesto de Egresos de la Federación asignado al Programa.	Mide la relación entre los kilómetros operables en relación a lo programado.	(Presupuesto ejercido del Programa de Construcción y Modernización / Presupuesto asignado al Programa de Construcción y	Porcentaje	Semestral		Ascendente	En congruencia a la recomendación de realizar una MIR para el Pp G008 y el análisis del proyecto de diagnóstico, se identificó los siguientes objetivos a nivel de actividad: Objetivo 1: Visitas de supervisión a la Unidades Administrativas Indicador 1: Porcentaje de avance del programa de supervisión. Indicador 2: Porcentaje de seguimiento a los reportes de avance de liberación del derecho de vía. Objetivo 2: Atención de resoluciones judiciales.

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño									
				Modernización) * 100					Indicador: Porcentaje de atención a las resoluciones judiciales.
	No	Porcentaje de avance de obras.	Mide el avance físico con relación a la meta programada	(Número de Km de obras ejecutadas / Número de Km de obras programadas) * 100	Porcentaje	Semestral		Ascendente	
	No	Porcentaje de obras a ejecutar	Determina el número de proyectos a ejecutarse con relación a	(Número de obras en ejecución / número de obras programa	Porcentaje	Semestral		Ascendente	

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño									
			los programados.	das) * 100					
	No	Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el Derecho de Vía	Indica el porcentaje del gasto efectuado en el ejercicio con relación a lo asignado.	(Presupuesto ejercido del Programa de Construcción y Modernización / Presupuesto asignado al Programa de Construcción y Modernización) *100	Porcentaje	Anual		Ascendente	
	No	Tiempo transcurrido	Mide el tiempo	(Número de mese	Porcentaje	Anual		Ascendente	

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño									
		para liberar derecho de vía de los terrenos.	transcurrido para liberar derecho de vía de los terrenos requeridos para la ejecución de las obras	s transcurridos en liberar el derecho de vía de todos los trámites del año / número de trámites de liberación de derecho de vía en el año) * 100					
La instancia evaluadora reportará si el o los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, cumplen con los criterios señalados en el siguiente cuadro. En caso de que no cumpla con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a las características indicadas.									

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño									
Características de los indicadores									
	Nivel de objetivo	**Nombre del indicador**	**Claro**	**Relevante**	**Económico**	**Monitoreable**	**Adecuado**	**Justificación**	**Propuesta de mejora del indicador**
MIR	Fin	Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial	*Si*	*Si*	*Sí*	*No*	*No*		Propuesta MIR G008 Objetivo: Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal. Indicador: Porcentaje de crecimiento de la red carretera federal.
	Propósito	Porcentaje de crecimiento de la red carretera nacional.	*Si*	*Si*	*Si*	*Si*	*Si*	El indicador no tiene congruencia con la operación del programa ni las acciones relacionadas con la regularización y supervisión que ejecuta.	Propuesta MIR G008 Objetivo: "Proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales cumplen con las condiciones legales que brinden certeza jurídica sobre la tenencia de la tierra respecto al derecho de vía"
		Porcentaje	*Si*	*Si*	*Si*	*Si*	*Si*		

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño									
		de kilómetros modernizados de la red carretera nacional							Propuesta de indicador: Tasa de crecimiento de títulos de acreditación de predios a favor del Estado.
	Componentes	Porcentaje de kilómetros en operación.	*Si*	*Si*	*Si*	*No*	*Si*	El indicador no tiene congruencia con la operación del programa ni las acciones relacionadas con la regularización y supervisión que ejecuta.	Propuesta MIR G008 Objetivo 1.- Supervisión a la liberación del derecho de vía realizada. Propuesta de indicador: Porcentaje de cumplimiento de supervisiones efectuadas a la liberación del derecho de vía, de proyectos de construcción y/o modernización de carreteras federales. Objetivo 2.- Regularización de predios a través de resoluciones judiciales atendidas. Propuesta de Indicador: Porcentaje de registro de los predios

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

									regularizados por la vía contenciosa.
	Actividades	Porcentaje de ejercicio anual del Presupuesto de Egresos de la Federación asignado al Programa.	*Si*	*Si*	*Si*	*No*	*No*	El indicador no tiene congruencia con la operación del programa ni las acciones relacionadas con la regularización y supervisión que ejecuta.	Propuesta MIR G008 Objetivos a nivel de actividad: Objetivo 1: Visitas de supervisión a la Unidades Administrativas Indicador 1: Porcentaje de avance del programa de supervisión. Indicador 2: Porcentaje de seguimiento a los reportes de avance de liberación del derecho de vía. Objetivo 2: Atención de resoluciones judiciales. Indicador: Porcentaje de atención a las resoluciones judiciales.
		Tiempo transcurrido para liberar derecho de vía de los terrenos.	*Si*	*No*	*Si*	*No*	*No*		
		Porcentaje de avanc	*Si*	*Si*	*Si*	*No*	*Si*		

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

		e de obras.							
		Porcentaje de obras a ejecutar	*Si*	*Si*	*Si*	*No*	*Si*		
		Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos para el Derecho de Vía	*No*	*No*	*Si*	*No*	*No*		

La instancia evaluadora deberá incluir todos los indicadores del Instrumento de Seguimiento del Desempeño vigente del Pp, MIR o FID, para la valoración de las metas. En caso de que las metas no cumplan con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a lo señalado en el cuadro.

Características de las metas

MIR	**Nivel de objetivo**	**Nombre del indicador**	**Meta**	**Método de cálculo**	**Unidad de medida**	**Congruente con el sentido del indicador**	**Orientada a la mejora del desempeño**	**Factibles pero retadoras**	**Justificación**	**Propuesta de mejora de la meta**
	Fin	Puntaje en	*No*	*El Índic*	*No*	*No*	*No*	*No*	El indicador	*No definida, en función de las capacidades*

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño										
		el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial		*e es calculado por el Foro Económico Mundial utilizando estadísticas públicas disponibles y la Encuesta de Opinión Ejecutiva …*					no tiene congruencia con la operación del programa ni las acciones relacionadas con la regularización y supervisión que ejecuta.	*operativas, financieras y materiales de la Unidad Administrativa*
	Propósito	Porcentaje de crecimiento de la red carretera nacional.	*0.06*	*(km construidos en el ejercicio / km de la red carre*	*Porcentaje*	*Si*	*Si*		El indicador no tiene congruencia con la operación del programa ni las acciones relacionad	*No definida, en función de las capacidades operativas, financieras y materiales de la Unidad Administrativa*

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

				*tera naci onal) *100*					as con la regularizac ión y supervisió n que ejecuta.	
		Porce ntaje de kilóm etros mode rnizad os de la red carret era nacio nal	*1.05*	*(km mod erniz ados en el ejerc icio / km de la red carre tera naci onal) *100*	*Porc entaj e*	*Si*	*Si*			
	Compone ntes	Porce ntaje de kilóm etros en opera ción.	*100*	*(Km en oper ació n / km prog ram ados) *100*	*Porc entaj e*	*Si*	*Si*		El indicador no tiene congruenci a con la operación del programa ni las acciones relacionad as con la regularizac ión y supervisió n que ejecuta.	*No definida, en función de las capacidades operativas, financieras y materiales de la Unidad Administrativa*
	Actividad es	Porce ntaje de ejerci	*100*	*(Pre supu esto ejerc*	*Porc entaj e*	*Si*	*Si*		El indicador no tiene congruenci	*No definida, en función de las capacidades operativas, financieras*

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño										
		cio anual del Presupuesto de Egresos de la Federación asignado al Programa.		*ido del Programa de Construcción y Modernización/ Presupuesto asignado al Programa de Construcción y Modernización) * 100*					a con la operación del programa ni las acciones relacionadas con la regularización y supervisión que ejecuta.	*y materiales de la Unidad Administrativa*
		Tiempo transcurrido para liberar derecho de vía de los	*4.44*	*(Número de meses transcurridos en liberar el dere*	*Porcentaje*	*Si*	*Si*			

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

		terrenos.		*cho de vía de todos los trámites del año / número de trámites de liberación de derecho de vía en el año) * 100*						
		Porcentaje de avance de obras.	*100*	*(Número de Km de obras ejecutadas / Número de*	*Porcentaje*	*Si*	*Si*			

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

				*Km de obras programadas) * 100*						
		Porcentaje de obras a ejecutar	*100*	*(Número de Km de obras ejecutadas / Número de Km de obras programadas) * 100*	*Porcentaje*	*Si*	*Si*			
		Porcentaje de cumplimiento de los pagos requeridos	*100*	*(Presupuesto ejercido del Programa de Cons*	*Porcentaje*	*Si*	*Si*			

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

		para el Derecho de Vía		*trucción y Modernización / Presupuesto asignado al Programa de Construcción y Modernización) *100*						

Finalmente, la instancia evaluadora especificará si los medios de verificación del o los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, cumplen con los criterios señalados en el siguiente cuadro. En caso de que los medios de verificación no cumplan con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a las características indicadas.

MIR	Nivel de objetivo	Nombre completo del documento donde se encuentra la información	Nombre del área administrativa que genera o publica la información	Año/periodo en que se emite el documento y si coincide con la frecuencia de medición del indicador	Ubicación física del documento o la liga electrónica donde se encuentra publicada la información	Propuesta de mejora del medio de verificación

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño						
	Fin	*No*	*No*	*No*	*No*	La propuesta de mejora de los medios de verificación refiere a los indicadores de la propuesta de MIR G008. Anuario Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
	Propósito	Ambos medios de verificación especifican el nombre de la siguiente manera: Variable: 1 Información reportada en el Módulo de Seguimiento de la SHCP. Variable: 2 Red carretera del país proporcionada en el portal de la Subsecretaría de infraestructura.	*No*	*No*	Ambos medios de verificación describen la ubicación de la información. Variable 1: Modulo de seguimiento de la SHCP Variable 2: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/67636/CAP-04.pdf	Reporte de avance de la Adscripción de Predios, Subdirección Jurídico y de Derecho de Vía, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 15, colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.
	Componentes	En efecto ambos medios de verificación cumplen con lo establecido	No	Si ambos medios de verificación indican la periodicidad, el de la variable 1 indica el año y el	No	Programa de Supervisión de LDV, Subdirección Jurídico y de Derecho de Vía, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 15,

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño						
		en el inciso, se ubican nombrados de la siguiente manera: Variable 1: Mecanismo de Planeación Variable 2: Reportes de Seguimiento		de la variable 2 indica periodicidad mensual.		colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.
	Actividades	*No*	*No*	Ambos medios de verificación especifican la periodicidad de un año la cual es consistente con la frecuencia de medición del indicador.	*No*	Programa de supervisión y reportes de avance de LDV, Subdirección Jurídico y de Derecho de Vía, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 15, colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.
		Solo el medio de verificación de la variable 2 cuenta con la definición del documento, para la variable 1 refiere a diversos reportes y no se especifica el nombre del documento. Variable 1: Reportes generados	Es el caso del medio de verificación de la variable 1, en el que se describe que el área administrativa encargada de generar el reportes es la Dirección de Construcción de la Dirección General de	*No*	*No*	

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño						
		por la Dirección de Construcción de la Dirección General de Carreteras. Variable 2: Presupuesto de Egresos de la Federación Autorizado.	Carreteras, asimismo, menciona que la integración se realiza a través del Departamento de Evaluación y Estadística.			
		Ambos medios de verificación se identifican a través de los siguientes nombres: Variable 1: Seguimiento de avances de obra y Programa de Trabajo Variable 2: Mecanismo de Planeación del año en curso	Si para el medio de verificación de la variable 1, define como áreas administrativas encargadas de generar la información es la Dirección General de Carreteras.	Solamente el medio de verificación de la variable 1 expone que el documento del Mecanismo de Planeación esta con una aperiodicidad de un año.	No	
		No	*No*	Ambos medios de verificación especifican la periodicidad de un año la cual es consistente con la frecuencia de	*No*	

Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño						
				medición del indicador.		

Anexo 13. Fuentes de información de la evaluación

Documentos normativos e institucionales

- Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación de fecha 29 de agosto de 2019, disponible en: https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio_VQZ.SE.164.19.pdf
- Dirección General de Carreteras, Objetivos Estratégicos. Disponible en: http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-carreteras/conocenos/objetivos-estrategicos/
- Disposiciones para la Programación y Presupuestación 2022. Disponible en: https://www.gob.mx/shcp/documentos/disposiciones-para-la-programacion-y-presupuestacion-2022
- Documentos Históricos, Normateca interna de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Disponible en: http://sct.gob.mx/normatecaNew/category/documentos/historicos/page/2/
- Guía de la Matriz de Indicadores para Resultados. Disponible en: http://www.shcp.gob.mx/EGRESOS/PEF/sed/Guia%20MIR.pdf
- INFRAESTRUCTURA PARA LA PRODUCCIÓN Y LA COMERCIALIZACIÓN EN EL DESARROLLO REGIONAL. Disponible en: http://www.sct.gob.mx/obrapublica/MarcoNormativo/7/7-4.pdf
- Ley de Caminos, Puentes y Auto transporte Federal. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_250618.pdf
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153_220120.pdf
- Ley Reglamentaria del Derecho de Vía en los Caminos Públicos de Jurisdicción Estatal. Disponible en: https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Ley%20Reglamentaria%20del%20Derecho%20de%20V%C3%ADa%20en%20los%20Caminos%20Público%20de%20Jurisdicción%20Estatal.pdf
- Plan Nacional de Desarrollo 2019- 2024. Disponible en: https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2019/05/PLAN-NACIONAL-DE-DESARROLLO-2019-2024.pdf
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Disponible: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regla/n161.pdf

Informes

-

Libros

-
Revistas
-
Documentos de trabajo e investigación
-
Páginas web
Objetivos de Desarrollo Sostenible. Organización de las Naciones Unidas. Disponible en: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/
Estadísticas y registros administrativos
Analíticos del Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2021, Disponible en: https://www.ppef.hacienda.gob.mx/es/PPEF2021/analiticos_presupuestarios *Principales Estadísticas del Sector de Comunicaciones y Transportes, mayo 2021. Disponibles en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2021/CI_Mayo_2021.pdf*
Otro
-

Anexo 14. Ficha Técnica de datos generales de la evaluación	
Nombre de la evaluación	**EVALUACIÓN EN MATERIA DE DISEÑO DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO: G008 "DERECHO DE VÍA"**
Nombre y clave del programa evaluado	**G008 "DERECHO DE VÍA"**
Ramo	**09 – COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**
Unidad(es) Responsable(s)	**DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS**
PAE de origen	**PAE 2019**
Año de conclusión y entrega de la evaluación	**2021**
Tipo de evaluación	**EVALUACIÓN EN MATERIA DE DISEÑO**
Nombre de la instancia evaluadora	**COACH AFFAIRE S.C**
Nombre del(a) coordinador(a) de la evaluación	**LIC. MARTHA CONCEPCIÓN CASTILLO LUNA**
Nombre de los(as) principales colaboradores(as) de la instancia evaluadora	**LIC. JACQUELINE VIANEY HERNÁNDEZ LÓPEZ** **ING. EDUARDO GRANADOS JIMÉNEZ**
Unidad Administrativa Responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación)	**DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN, ORGANIZACIÓN Y PRESUPUESTO.**
Forma de contratación de la instancia evaluadora	**INVITACIÓN A CUANDO MENOS TRES PERSONAS**
Costo total de la evaluación con IVA incluido	**$324,000.00**
Fuente de financiamiento	**RECURSOS FISCALES**