

## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

PROGRAMA PRESUPUESTARIO: K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

EJERCICIO FISCAL: 2026

#### MML-01 Definición del Problema

**Motivos de**

**creación:**

- Creación del PED y PD
- Actualización del PED Y PD, o
- Creación de Institución

**Diagnóstico:**

El acelerado crecimiento demográfico y, sobre todo, la expansión turística y logística de Quintana Roo, con nuevos polos de desarrollo como Tulum, ha rebasado la capacidad de planeación y actualización de la infraestructura económica existente. La magnitud de este rezago se refleja con claridad en datos estadísticos que evidencian una recuperación insuficiente y un estancamiento estructural. La crisis en la infraestructura aérea y portuaria. La red de aeródromos y puertos presenta una capacidad limitada que no se ha ajustado a la demanda. El número de pasajeros aéreos pasó de 2.5 millones en 2018 a apenas 1.6 millones en 2021, colapsando 38% por la pandemia; aunque en 2024 se recupera a 3.2 millones, este volumen representa un incremento de apenas 25% respecto a 2019, insuficiente frente al crecimiento real del turismo. En el ámbito portuario, los pasajeros marítimos se redujeron drásticamente de 14.5 millones en 2018 a 5.8 millones en 2020; aun con la recuperación de 2021-2023, el flujo de 12.6 millones en 2024 sigue 12% por debajo del nivel prepandemia, evidenciando limitaciones de calado y servicios en muelles turísticos y de cabotaje. El estancamiento y deterioro de la red vial. La infraestructura terrestre muestra un grave déficit. La red carretera estatal se mantuvo en 6,000 km entre 2018 y 2020; tras reclasificaciones y recortes presupuestales en 2021, el kilometraje en operación cayó a 5,862 km y apenas alcanzó 5,936 km en 2024. Esto representa un aumento neto de solo 1.2% en seis años, pese a que la demanda vehicular creció considerablemente en los principales corredores. Este estancamiento se agrava por restricciones presupuestales para conservación y modernización, y por la expansión de asentamientos y parques industriales sin acceso adecuado a vías de alto flujo. Las consecuencias son directas: datos del INEGI señalan que en 2022 Quintana Roo concentró más del 20% de los accidentes provocados por malas condiciones del camino a nivel nacional, ubicándose entre los tres primeros estados con mayor incidencia. Consecuencias y desafíos de coordinación. La conjunción de una recuperación turística sin infraestructura proporcional, cuellos de botella en puertos y aeródromos, y una red vial prácticamente estancada encarece el transporte de mercancías y turistas, eleva los costos logísticos de las empresas y limita el potencial de atracción de nuevas inversiones. Este problema se ve exacerbado por una coordinación interinstitucional débil entre la SEOP, APIQROO, Vip SAESA y los municipios, que provoca duplicidad de proyectos, dispersión de recursos y ausencia de una priorización basada en criterios técnicos. A ello se añade que las factibilidades técnicas, económicas y ambientales suelen elaborarse de forma tardía o incompleta, resultando en proyectos subóptimos, con sobrecostos y alto riesgo de saturación temprana. En suma, la escala del problema, evidenciada por flujos de pasajeros aún por debajo del crecimiento esperado y la mínima expansión de la red carretera, confirma la urgente necesidad de modernizar, ampliar y mantener la infraestructura económica de Quintana Roo. Estas deficiencias merman la competitividad del estado, obstaculizan el crecimiento sostenido de la actividad turística-comercial y comprometen la prosperidad de las comunidades y la generación de empleo en los próximos años.

**¿Qué problema es el que origina el programa?:**

La población del Estado de Quintana Roo cuenta con limitada infraestructura económica prioritaria, el crecimiento logístico-turístico acelerado y la limitada coordinación para priorizar inversiones. Esto se traduce en corredores saturados o incompletos, cuellos de botella para la carga y el flujo de turistas, y brechas de conectividad entre regiones y polos de desarrollo. Como consecuencia, se incrementan los costos y tiempos de transporte, se eleva la siniestralidad vial y disminuye la competitividad del estado, afectando la generación de empleo, la atracción de inversión y el crecimiento económico que Quintana Roo necesita impulsar.

## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

PROGRAMA PRESUPUESTARIO: K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

EJERCICIO FISCAL: 2026

#### MML-01 Definición del Problema

¿Cuál es la magnitud del problema?:

La magnitud del rezago en la infraestructura económica de Quintana Roo se refleja con claridad en la evolución de los flujos logísticos y en la virtual ausencia de expansión física de la red vial estatal. El número de pasajeros aéreos pasó de 2.5 millones en 2018 a apenas 1.6 millones en 2021, colapsando 38% por la pandemia; aunque en 2024 se recupera a 3.2 millones, este volumen representa un incremento de apenas 25% respecto a 2019, insuficiente frente al crecimiento real del turismo y la apertura de nuevos polos como Tulum. En el ámbito portuario, los pasajeros marítimos se redujeron drásticamente de 14.5 millones en 2018 a 5.8 millones en 2020; aun con la recuperación de 2021-2023, el flujo de 12.6 millones en 2024 sigue 12% por debajo del nivel prepandemia, evidenciando limitaciones de capacidad y servicios en muelles turísticos y de cabotaje. La infraestructura terrestre muestra un estancamiento estructural: la red carretera estatal se mantuvo en 6,000 km entre 2018 y 2020; tras la reclasificación y recortes presupuestales de 2021, el kilometraje en operación cayó a 5,862 km y apenas alcanzó 5,936 km en 2024, un aumento neto de solo 1.2% en seis años, pese a que la demanda vehicular creció considerablemente en los principales corredores. Este déficit físico se traduce en vías saturadas, mayores tiempos de traslado y un repunte de la siniestralidad: datos del INEGI señalan que en 2022 Quintana Roo concentró más del 20% de los accidentes provocados por malas condiciones del camino a nivel nacional, ubicándose entre los tres primeros estados con mayor incidencia. La conjunción de recuperación turística sin infraestructura proporcional, cuellos de botella en puertos y aeródromos, y una red vial prácticamente estancada encarece el transporte de mercancías, eleva los costos logísticos de las empresas y limita el potencial de atracción de nuevas inversiones. En suma, la escala del problema, evidenciada por flujos de pasajeros aún por debajo del crecimiento esperado y la mínima expansión de la red carretera, confirma la urgente necesidad de modernizar, ampliar y mantener la infraestructura económica de Quintana Roo para sostener su competitividad y la generación de empleo en los próximos años.

¿Cuál es la necesidad por satisfacer en la población objetivo/área de enfoque?:

la población de Quintana Roo necesitan contar con infraestructura económica eficiente, segura y competitiva: corredores viales estratégicos, puertos turísticos y de carga, terminales aéreas regionales y conexiones multimodales con capacidad suficiente y estándares internacionales. Satisfacer esta necesidad implica modernizar y conservar la red existente, eliminar cuellos de botella y ampliar la cobertura donde sea insuficiente, priorizando las intervenciones con base en análisis de demanda logística, seguridad vial y retorno socioeconómico. De este modo se reducirán los costos de transporte, se fortalecerá la conectividad territorial y se impulsarán la competitividad, el turismo, el comercio y la generación de empleo en Quintana Roo.

Mecanismos de Focalización:

La focalización se realiza mediante la delimitación geoespacial de polígonos (colonias, cuadras o manzanas) y la caracterización sociodemográfica de la población, a fin de sustentar la intervención frente al problema “La población del Estado de Quintana Roo cuenta con limitada infraestructura económica prioritaria”. Desde el inicio de la administración 2023–2027 se instituyó un esquema anual de estimación y actualización de beneficiarios que asegura la no duplicidad y trazabilidad interanual, de modo que cada persona se contabiliza una sola vez aunque sea alcanzada por distintos proyectos o en diferentes ejercicios. Para ello se utilizan fuentes y herramientas oficiales: INEGI (Censo 2020 y proyecciones) para población y vivienda; la plataforma Espacio y Datos de México para trazar polígonos y estimar beneficiarios directos por proyecto; y el Geoportal de Quintana Roo (Centro Estatal de Información) para integrar capas territoriales y validar el entorno urbano (localidades, AGEB y manzanas). Esta información se complementa con registros administrativos sectoriales —inventarios de equipamientos, estado físico y mantenimiento— y, cuando corresponde, con insumos municipales. La cuantificación de beneficiarios opera así: para cada proyecto se ubica el área de influencia dentro de los polígonos y el software, alimentado con datos de INEGI, estima la población beneficiada directa. Con base en ello se consolida un acumulado de beneficiarios únicos por ejercicio, usando claves geoestadísticas para evitar doble conteo entre proyectos y años. Dado el objetivo de beneficiar al total de la población durante 2023–2027, la población referenciada (universo del ejercicio) se define como la población estatal vigente menos el acumulado de beneficiarios únicos ya atendidos en ejercicios previos. La población potencial es el subconjunto de esa referenciada que enfrenta el problema (déficit de cobertura y/o condición deficiente de la infraestructura social prioritaria) incorporando vulnerabilidad y accesibilidad; y la población objetivo corresponde a los beneficiarios directos de los proyectos priorizados en el ejercicio, sin duplicar a quienes ya han sido beneficiados. Para la determinación de la población objetivo anual, además del cruce geoespacial de áreas de influencia con datos censales y registros administrativos, se emplea un estimador operativo sustentado en el promedio histórico de beneficiarios únicos efectivamente atendidos por la SEOP en ejercicios previos, ajustado por la capacidad institucional, presupuestaria y el calendario de obra del ejercicio en curso. Este estimador se contrasta con la población potencial focalizada para el mismo periodo y se aplica deduplicación interanual frente al padrón de beneficiarios únicos 2023–año previo para evitar doble conteo entre proyectos del ejercicio. De esta forma, la población objetivo resulta del menor valor entre la población potencial focalizada y la capacidad de atención esperada derivada del promedio histórico y de la proyección de recursos y tiempos de ejecución. La metodología preserva la coherencia MIR entre metas, capacidad de ejecución y evidencia verificable, y asegura que las cifras reportadas reflejen atención efectiva, sin confundir el carácter abierto del uso público con la capacidad real de cobertura en cada año.

Población de Referencia (Universo):

1,857,985 habitantes del Estado de Quintana Roo (INEGI, Censo 2020): 921,206 mujeres y 936,779 hombres. De acuerdo con el censo del INEGI. Información obtenida de <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>

## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

PROGRAMA PRESUPUESTARIO: K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

EJERCICIO FISCAL: 2026

#### MML-01 Definición del Problema

<b>Población Potencial:</b>	494,065 habitantes del Estado de Quintana Roo que enfrentan el problema de limitada infraestructura económica prioritaria. De acuerdo con el censo del INEGI. Información obtenida de <a href="https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/">https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/</a>
<b>Población Objetivo:</b>	148,220 habitantes del Estado de Quintana Roo que serán atendidos directamente por los proyectos priorizados del ejercicio
<b>Liga de Acceso:</b>	<a href="https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#documentacion">https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#documentacion</a> <a href="https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/#collapse-Tabulados">https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/#collapse-Tabulados</a> <a href="https://servicios.apiqroo.com.mx/estadistica/">https://servicios.apiqroo.com.mx/estadistica/</a> <a href="https://www.vipsaesa.com/estadistica/estadisticas-de-operacion-de-aerodromos/">https://www.vipsaesa.com/estadistica/estadisticas-de-operacion-de-aerodromos/</a>

#### Identificación de Involucrados

Identificación ¿Quiénes son? ¿Cómo se llaman?	Expectativas ¿Qué buscan? ¿Qué esperan?	Obligaciones ¿Qué derechos tienen? ¿Qué obligaciones tenemos?	Priorizaciones ¿Quiénes son los más importantes?
Habitantes del Quintana Roo	Mejorar la calidad y cantidad de la infraestructura en su entorno	Contar con infraestructura física suficiente y de calidad, así como garantizar su participación cívica y política	1
Secretaría de Obras Públicas	Coordinar adecuadamente la ejecución del gasto con el resto de los involucrados	Gestionar adecuadamente los recursos, así como la rendición de cuentas y transparencia	2
Dependencias Gubernamentales	Coordinar adecuadamente la ejecución del gasto con el resto de los involucrados	participar en la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura que promuevan el bienestar y desarrollo del estado. Tienen la obligación de coordinarse entre sí para asegurar una gestión eficiente y transparente de los recursos públicos, cumplir con las normativas vigentes, y garantizar que las obras se realicen con calidad y dentro de los plazos establecidos.	5
Comités ciudadanos	Participar en el proceso de toma de decisiones de la construcción de obra pública para lograr un mayor grado de transparencia y atención ciudadana	Opinar sobre la priorización de obras y proyectos de la administración	4
Colegios profesionales	Emitir opinión y definir los estudios y proyectos de obra pública	Garantizar la ética y normas profesionales, el asesoramiento técnico y demás cuestiones de su competencia	7
Activistas ambientales o sociales	asegurar que los proyectos de infraestructura no comprometan el medio ambiente ni el bienestar social. Esperan ser informados y consultados sobre los proyectos que puedan impactar sus comunidades, garantizando que sus preocupaciones sean consideradas en la toma de decisiones.	derecho de ser informados y consultados sobre los proyectos de infraestructura que puedan impactar su entorno o calidad de vida. Tienen la obligación de participar en las consultas de manera constructiva, presentando sus preocupaciones y sugerencias para mitigar los impactos negativos. Además, deben colaborar con las autoridades y otros actores para buscar soluciones que equilibren el desarrollo con la protección ambiental y el bienestar social.	3

Identificación de Involucrados

Identificación ¿Quiénes son? ¿Cómo se llaman?	Expectativas ¿Qué buscan? ¿Qué esperan?	Obligaciones ¿Qué derechos tienen? ¿Qué obligaciones tenemos?	Priorizaciones ¿Quiénes son los más importantes?
Contratistas locales y Externos	Participar en las licitaciones, así como utilizar el gremio de constructores para las obras	participar en procesos de licitación justos y transparentes para la ejecución de proyectos de infraestructura. A su vez, tienen la obligación de cumplir con los estándares de calidad y seguridad establecidos, respetar los plazos y presupuestos acordados, y adherirse a las normativas y regulaciones vigentes.	6

## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

PROGRAMA PRESUPUESTARIO: K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

EJERCICIO FISCAL: 2026

#### MML-02

#### Análisis del Problema (Árbol de Problemas)

##### EFFECTO SUPERIOR

Impacto negativo en la competitividad económica del Estado

##### EFFECTO DIRECTO

ED1 - Aumento de tiempos y costos logísticos y de traslado para personas y mercancías en corredores y nodos estratégicos.

##### EFFECTO INDIRECTO

EI1.1 - Disminución del flujo turístico y del gasto per cápita, por accesibilidad deficiente a destinos.

##### EFFECTO INDIRECTO

EI1.2 - Encarecimiento de insumos y bienes de consumo en regiones con baja conectividad (presión en precios locales).

##### EFFECTO INDIRECTO

EI1.3 - Menor confiabilidad de las cadenas de suministro (frecuencia y puntualidad) y mayor riesgo de desabasto.

##### EFFECTO INDIRECTO

EI1.4 - Pérdida de oportunidades de empleo y menor productividad laboral por traslados prolongados.

##### EFFECTO INDIRECTO

EI1.5 - Menor integración regional y subaprovechamiento de la infraestructura portuaria y aérea

##### PROBLEMA CENTRAL

La población del Estado de Quintana Roo cuenta con limitada infraestructura económica prioritaria

##### CAUSA DIRECTA

CD1 - Insuficiencia en la ejecución de obra pública de infraestructura económica prioritaria

##### CAUSA INDIRECTA

CI1.1 - Falta de atención de solicitudes ciudadanas

##### CAUSA INDIRECTA

CI1.2 - Demoras en la elaboración de estudios y proyectos ejecutivos

CAUSA INDIRECTA

CI1.3 - Desfase en la gestión y autorización de recursos ante los entes pertinentes

CAUSA INDIRECTA

CI1.4 - Retrasos en los procesos de licitación y contratación de obra pública.

CAUSA INDIRECTA

CI1.5 - Debilidades en la supervisión y control de obra durante la ejecución

## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

PROGRAMA PRESUPUESTARIO: K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

EJERCICIO FISCAL: 2026

#### MML-03

#### Definición del Objetivo (Árbol de Objetivos)

##### FIN SUPERIOR

Contribuir al fortalecimiento de la competitividad económica de Quintana Roo

##### FIN DIRECTO

FD1 - Acceso funcional, seguro y oportuno a infraestructura social prioritaria.

##### FIN INDIRECTO

FI1.1 - Incremento del flujo turístico y del gasto per cápita en destinos.

##### FIN INDIRECTO

FI1.2 - Fortalecimiento de la integración regional y de los encadenamientos productivos.

##### FIN INDIRECTO

FI1.3 - Mejora de la confiabilidad de las cadenas de suministro y reducción de inventarios.

##### FIN INDIRECTO

FI1.4 - Generación de empleo y mayor productividad laboral asociada a menores tiempos de traslado.

##### FIN INDIRECTO

FI1.5 - Reducción de costos logísticos y de precios relativos en zonas periféricas.

##### OBJETIVO CENTRAL

La población de Quintana Roo cuenta con infraestructura económica prioritaria suficiente

##### MEDIO DIRECTO

MD1 - Obra pública de infraestructura económica prioritaria ejecutada

##### MEDIO INDIRECTO

MI1.1 - Atención de solicitudes ciudadanas.

##### MEDIO INDIRECTO

MI1.2 - Elaboración oportuna de estudios y proyectos ejecutivos.

MEDIO INDIRECTO

MI1.3 - Gestión y formalización de recursos ante las autoridades pertinentes.

MEDIO INDIRECTO

MI1.4 - Licitación, contratación o ejecución directa conforme a la normatividad aplicable.

MEDIO INDIRECTO

MI1.5 - Supervisión y control de obra



1103 - Secretaría de Obras Públicas

MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO	
PROGRAMA PRESUPUESTARIO:	K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico
EJERCICIO FISCAL:	2026
MML-04	Selección de Alternativas
Objetivo del Programa Presupuestario:	Construir, conservar y modernizar la infraestructura económica que favorezca a satisfacer las necesidades primordiales de la población, reduciendo brechas de desigualdad y pobreza, para garantizar una mejor calidad de vida

NOTA: El análisis de alternativas será a partir de los medios establecidos en el árbol de objetivos.

Identificación y Análisis de Alternativas de Solución

Descripción de la Alternativa	Probabilidad			Impacto			Calificación de la Alternativa	Prioridad
1 - Obra pública de infraestructura económica prioritaria ejecutada	Baja (1)	Media (5)	Alta (9)	Bajo (2)	Medio (5)	Alto (10)	90	1
1.1 - Atención de solicitudes ciudadanas.	Baja (1)	Media (5)	Alta (9)	Bajo (2)	Medio (5)	Alto (10)	45	1.1
1.2 - Elaboración oportuna de estudios y proyectos ejecutivos.	Baja (1)	Media (5)	Alta (9)	Bajo (2)	Medio (5)	Alto (10)	45	1.2
1.3 - Gestión y formalización de recursos ante las autoridades pertinentes.	Baja (1)	Media (5)	Alta (9)	Bajo (2)	Medio (5)	Alto (10)	45	1.3
1.4 - Licitación, contratación o ejecución directa conforme a la normatividad aplicable.	Baja (1)	Media (5)	Alta (9)	Bajo (2)	Medio (5)	Alto (10)	45	1.4
1.5 - Supervisión y control de obra	Baja (1)	Media (5)	Alta (9)	Bajo (2)	Medio (5)	Alto (10)	45	1.5



## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

PROGRAMA PRESUPUESTARIO: K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

EJERCICIO FISCAL: 2026

#### MML-05

#### Estructura Analítica por Programa Presupuestario

Estructura Analítica del Programa Presupuestario		Lógica Vertical MIR de Programa Presupuestario		Resultado Clave
Problemática	Solución	Nivel	Resumen Narrativo	Factor Relevante
EFFECTOS Impacto negativo en la competitividad económica del Estado	FINES Contribuir al fortalecimiento de la competitividad económica de Quintana Roo	Fin	F - Contribuir al fortalecimiento de la competitividad económica de Quintana Roo	Conectividad
PROBLEMA La población del Estado de Quintana Roo cuenta con limitada infraestructura económica prioritaria	OBJETIVO La población de Quintana Roo cuenta con infraestructura económica prioritaria suficiente	Propósito	P - La población de Quintana Roo cuenta con infraestructura económica prioritaria suficiente	Infraestructura económica
CAUSAS DIRECTAS CD1 Insuficiencia en la ejecución de obra pública de infraestructura económica prioritaria	MEDIOS DIRECTOS MD1 Obra pública de infraestructura económica prioritaria ejecutada	Componente	C01 - Obras de infraestructura económica entregadas.	Obras entregadas
CAUSAS INDIRECTAS CI1.1 Falta de atención de solicitudes ciudadanas	MEDIOS INDIRECTOS MI1.1 Atención de solicitudes ciudadanas.	Actividad	C01.A01 - Atención de solicitudes ciudadanas.	Solicitudes ciudadanas
CI1.2 Demoras en la elaboración de estudios y proyectos ejecutivos	MI1.2 Elaboración oportuna de estudios y proyectos ejecutivos.	Actividad	C01.A02 - Elaboración de estudios y proyectos ejecutivos.	Proyectos elaborados
CI1.3 Desfase en la gestión y autorización de recursos ante los entes pertinentes	MI1.3 Gestión y formalización de recursos ante las autoridades pertinentes.	Actividad	C01.A03 - Gestión y formalización de recursos ante las autoridades pertinentes.	Obras con recursos autorizados
CI1.4 Retrasos en los procesos de licitación y contratación de obra pública.	MI1.4 Licitación, contratación o ejecución directa conforme a la normatividad aplicable.	Actividad	C01.A04 - Licitación, contratación o ejecución directa de obra pública	Obras licitadas
CI1.5 Debilidades en la supervisión y control de obra durante la ejecución	MI1.5 Supervisión y control de obra	Actividad	C01.A05 - Supervisión y control de obra	Obras supervisadas

## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO	
PROGRAMA PRESUPUESTARIO:	K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico
EJERCICIO FISCAL:	2026

MML-06	Matriz de Indicadores para Resultados
--------	---------------------------------------

Alineación al Plan Estatal de Desarrollo (P.E.D.)			
Eje	Programa del P.E.D.	Objetivo	Estrategia
04 - EJE 4: MEDIO AMBIENTE Y CRECIMIENTO SUSTENTABLE.	TEMA 4.20 INFRAESTRUCTURA PARA EL BIENESTAR.	04-20 - Garantizar el desarrollo sustentable del estado mediante la implementación de programas de infraestructura que contribuyan al bienestar social, la cohesión comunitaria y a generar entornos dignos, funcionales y prósperos para quienes hacen vida en cada rincón del territorio, fortaleciendo la conectividad, el acceso equitativo a los servicios y el desarrollo económico local.	04-20-01 - Implementar programas de infraestructura que fortalezcan la integración territorial, mejoren la movilidad y promuevan el uso eficiente y sustentable del espacio público, con un enfoque de inclusión, sostenibilidad ambiental y desarrollo comunitario, considerando distintos ámbitos como el urbano, rural, social, cultural y de servicios.

Alineación al Programa de Desarrollo (P.D.)				
Programa de Desarrollo	Tipo de P.D.	Tema	Objetivo	Estrategia
13 - ACTUALIZACIÓN DEL PROGRAMA SECTORIAL DE INFRAESTRUCTURA PARA EL BIENESTAR	Sectorial	Infraestructura para el Bienestar Económico	13-02 - Consolidar y fortalecer la infraestructura estatal orientada al desarrollo económico, promoviendo la productividad, el crecimiento sostenible y la conectividad eficiente entre las distintas regiones del estado, coadyuvando a cerrar brechas de desigualdad territorial y generar condiciones más equitativas para el aprovechamiento de oportunidades.	13-02-01 - Implementar proyectos de infraestructura que favorezcan el dinamismo económico mediante una movilidad eficiente de personas y bienes, incorporando de manera integral los modos terrestre, marítimo y aéreo en la planeación territorial, y facilitando la vinculación entre centros de producción, servicios y consumo en condiciones de eficiencia, sostenibilidad y competitividad.

Alineación Funcional			
Finalidad:	3 - Desarrollo Económico	Función:	35 - Transporte

Misión
Formular, instrumentar, conducir y ejecutar las políticas y programas de obras públicas, que consoliden el desarrollo económico y social de las regiones del Estado, para brindar a sus habitantes mejores oportunidades a través de la construcción, modernización y conservación de la infraestructura física estatal con criterios de calidad, accesibilidad universal, sustentabilidad y transparencia.
Visión
Ser una dependencia pública con procesos técnicamente calificados y personal capacitados en el manejo eficiente de los recursos, con un amplio sentido del servicio público; coordinada con las dependencias y entidades de los distintos niveles de gobierno y la sociedad, para ofrecer resultados de calidad con sentido de oportunidad a través de la obra pública.
Objeto del Ente
Le corresponde a la SEOP, según la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Quintana Roo, en su Artículo 35, formular y ejecutar las políticas y programas sectoriales de infraestructura y obras públicas; apoyar a los Ayuntamientos en la planeación, construcción, rehabilitación, operación, conservación y mejoramiento de la infraestructura; Impulsar, promover y supervisar los trabajos de conservación de las obras públicas; construir y conservar en buen estado la infraestructura carretera, portuaria y aeroportuaria de competencia local.



Formato 4 x 4

Nivel	Resumen Narrativo	Indicador	Medio de Verificación	Supuesto
Fin	F - Contribuir al fortalecimiento de la competitividad económica de Quintana Roo	PEDO2011 - Índice Compuesto de Conectividad	"Informe anual del índice Compuesto de Conectividad del Quintana Roo Subsecretaría de Planeación, Gestión y Programación. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a> "  Subsecretaría de Planeación, Gestión y Programación <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>	Las condiciones macroeconómicas del país se mantienen estables, la inflación se mantiene en los rangos adecuados. Las condiciones climáticas no provocan desastres o emergencias en el Estado
Propósito	P - La población de Quintana Roo cuenta con infraestructura económica prioritaria suficiente	1302IE1 - Tasa de variación de Obras en Infraestructura para el Bienestar Económico atendidos en el Estado.	Informe Anual de las obras en Infraestructura para el Bienestar Económico atendidos por la Secretaría de Obras Públicas (SEOP) del Estado de Quintana Roo. Subsecretaría de Planeación, Gestión y Programación publicado en <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>  Subsecretaría de Planeación, Gestión y Programación. En la liga <a href="https://www.qroo.gob.mx/seop/informe-de-actividades-pbr">https://www.qroo.gob.mx/seop/informe-de-actividades-pbr</a>	Emisión oportuna de aportaciones, permisos y validaciones intergubernamentales (Federación y Ayuntamientos) conforme a calendario acordado.
Componente	C01 - Obras de infraestructura económica entregadas.	1103K010C01 - Porcentaje de obras de infraestructura económica entregadas	Informe trimestral de las obras de infraestructura para el bienestar económica atendidas por la Secretaría de Obras Públicas (SEOP)  Subsecretaría de Obras. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>  Subsecretaría de Obras. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>	Cumplimiento contractual de especificaciones y calendarios por contratistas, sin incumplimientos generalizados que afecten plazos críticos.
Actividad	C01.A01 - Atención de solicitudes ciudadanas.	1103K010C01A01 - Número de solicitudes de infraestructura económica atendidas	Informe trimestral de solicitudes ciudadanas registradas, publicado en la página de la Secretaría de Obras Públicas  Subsecretaría de Vinculación Institucional, Mejora Regulatoria y de Archivos. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>  Subsecretaría de Vinculación Institucional, Mejora Regulatoria y de Archivos. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>	Colaboración de ciudadanía y Ayuntamientos para acceso a predios, permisos y socialización, manteniendo canales de comunicación abiertos durante la ejecución.

Formato 4 x 4

Nivel	Resumen Narrativo	Indicador	Medio de Verificación	Supuesto
Actividad	C01.A02 - Elaboración de estudios y proyectos ejecutivos.	1103K010C01A02 - Número de Expedientes Técnicos de Proyectos de infraestructura económica elaborados	Informe trimestral de expedientes técnicos elaborados, publicado en la página de la Secretaría de Obras Públicas  Subsecretaría de Estudios y Proyectos. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>  Subsecretaría de Estudios y Proyectos. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>	Disponibilidad de información topográfica y normativa actualizada de fuentes externas (catastros, INEGI, áreas municipales) en tiempos compatibles con el diseño ejecutivo.
Actividad	C01.A03 - Gestión y formalización de recursos ante las autoridades pertinentes.	1103K010C01A03 - Número de Proyectos de obra de infraestructura económica con recursos autorizados	Informe trimestral de los proyectos de obra de infraestructura económica con recursos autorizados, publicado en la página de la Secretaría de Obras Públicas  Subsecretaría de Planeación, Gestión y Programación. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>  Subsecretaría de Planeación, Gestión y Programación. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>	Recursos federales/estatales en tiempo y forma, conforme al calendario autorizado del ejercicio.
Actividad	C01.A04 - Licitación, contratación o ejecución directa de obra pública	1103K010C01A04 - Número de Actas de fallo de obras de infraestructura económica programadas	Informe trimestral de las obras de infraestructura económica licitadas, publicado en la página de la Secretaría de Obras Públicas  Subsecretaría de Licitaciones y Control Documental. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>  Subsecretaría de Licitaciones y Control Documental. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>	Tramitación de procedimientos sin inconformidades con efecto suspensivo, o que, de presentarse, se resuelvan en los plazos legales sin afectar la ruta crítica.
Actividad	C01.A05 - Supervisión y control de obra	1103K010C01A05 - Número de Obras de infraestructura económica supervisadas	Informe trimestral de las obras de infraestructura para el bienestar económica atendidas por la Secretaría de Obras Públicas (SEOP)  Subsecretaría de Obras. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>  Subsecretaría de Obras. En la liga <a href="https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/">https://seop.qroo.gob.mx/reportes-indicadores-fesippres/</a>	Disponibilidad oportuna de personal técnico requerido y condiciones climáticas compatibles con la programación de campo.

## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

<b>PROGRAMA PRESUPUESTARIO:</b>	K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico
<b>EJERCICIO FISCAL:</b>	2026

<b>MML-07</b>	<b>Cédula de Evaluación Programática de Indicadores (Método CREMAA)</b>
---------------	---

Método CREMAA	
<b>UNIDAD RESPONSABLE:</b>	2111103103-2208 - Subsecretaría de Planeación, Gestión y Programación
<b>NIVEL:</b>	FIN
<b>RESUMEN NARRATIVO:</b>	F - Contribuir al fortalecimiento de la competitividad económica de Quintana Roo
<b>INDICADOR:</b>	PEDO2011 - Índice Compuesto de Conectividad
<b>FÓRMULA:</b>	$ICCT = (IPAt) + (IPPt) + (IKmt) / 3$ <p>Donde:            ICCT: índice de Compuesto de Conectividad            IPAt: Índice de Pasajeros aéreos            IPPt: Índice de Pasajeros portuarios            IKmt: índice de Kilómetros carreteros"</p>

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
01 - ¿El objetivo o resumen narrativo mantiene relación con los elementos que integran el indicador?	✓			El índice sintetiza variables clave de la infraestructura económica (densidad y condición de la red carretera, flujo portuario y aéreo, y tiempos promedio de traslado), lo que permite medir si los programas implementados efectivamente "generan entornos dignos, funcionales y prósperos" al mejorar la conectividad logística; por ello, el indicador está directamente relacionado con el resumen narrativo del Fin.
02 - ¿Los elementos que integran el indicador son consistentes entre sí?	✓			Las sub-variables del índice (kilómetros carreteros), flujo anual de pasajeros portuarios/aéreos, están normalizadas y ponderadas de manera consistente (0-100), asegurando coherencia interna y comparabilidad temporal.
03 - ¿Es claro?	✓			Es claro: el término "Índice Compuesto de Conectividad" indica que se trata de una puntuación agregada que refleja la conectividad global; la ficha metodológica especifica las variables y ponderaciones, evitando ambigüedad.
04 - ¿Es relevante?	✓			Relevante porque la conectividad es el objetivo central de la infraestructura económica; un aumento sostenido del índice demuestra que las obras viales, portuarias y aeroportuarias contribuyen al bienestar económico y a la competitividad estatal.
05 - ¿Es económico?	✓			Económico: las variables provienen de fuentes ya disponibles — SCT/INEGI para red vial, APIQROO y Vip?SAESA para flujos portuarios y aéreos, por lo que el cálculo anual del índice solo requiere procesamiento estadístico sin costos significativos adicionales.

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
06 - ¿Es monitoreable?	✓			Monitoreable: cada sub-variable se actualiza anualmente y cuenta con respaldo documental (inventarios viales, registros de pasajeros), permitiendo la verificación independiente y la replicabilidad del índice.
07 - ¿Es adecuado?	✓			Adecuado: proporciona una visión integral y suficiente para evaluar el impacto agregado de la política de infraestructura económica, superando la visión parcial de indicadores físicos aislados y sustentando juicios sobre el fin programático.
08 - ¿Tiene aporte marginal?	✓			Aportación marginal: no existe en la MIR otro indicador que combine red vial y flujos portuarios/aéreos; el índice añade información estratégica que los indicadores de ejecución o costo unitario no cubren, evitando redundancia y enriqueciendo el monitoreo de resultados de alto nivel.
<b>CALIFICACIÓN</b>	<b>100.00</b>			



## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

**PROGRAMA PRESUPUESTARIO:** K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

**EJERCICIO FISCAL:** 2026

#### MML-07

#### Cédula de Evaluación Programática de Indicadores (Método CREMAA)

##### Método CREMAA

**UNIDAD RESPONSABLE:** 2111103103-2208 - Subsecretaría de Planeación, Gestión y Programación

**NIVEL:** PROPOSITO

**RESUMEN NARRATIVO:** F.P - La población de Quintana Roo cuenta con infraestructura económica prioritaria suficiente

**INDICADOR:** 1302IE1 - Tasa de variación de Obras en Infraestructura para el Bienestar Económico atendidos en el Estado.

**FÓRMULA:** "((Número de Obras en Infraestructura para el Bienestar Económico realizados en el período actual/ Numero de Obras en Infraestructura para el Bienestar Económico realizadas en el período anterior)-1)\*100"

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
01 - ¿El objetivo o resumen narrativo mantiene relación con los elementos que integran el indicador?	✓			El indicador mide el ritmo de crecimiento de las obras atendidas; esto guarda relación directa con el propósito de "acceso oportuno a infraestructura económica prioritaria", pues una variación positiva evidencia que la oferta física crece y, por tanto, la población puede acceder en mejores tiempos.
02 - ¿Los elementos que integran el indicador son consistentes entre sí?	✓			Los elementos que lo integran, número de obras atendidas en el año versus el año base, usan la misma unidad (obras) y la misma fuente (SIPPRES-SEOP), manteniendo consistencia interna para calcular la tasa de variación.
03 - ¿Es claro?	✓			Es claro porque especifica qué se mide (tasa de variación), de qué (obras de infraestructura económica atendidas) y dónde (Estado de Quintana Roo); cualquier lector entiende que se trata de un porcentaje de aumento o disminución.
04 - ¿Es relevante?	✓			Resulta relevante: un incremento anual en obras atendidas es un primer requisito para que la población mejore su acceso; por ello, el indicador captura un factor crítico de éxito del programa.
05 - ¿Es económico?	✓			Es económico: la SEOP ya registra los inicios y cierres de obra en su sistema de control y en SIPPRES; el cálculo de la variación solo requiere procesar datos existentes sin gasto adicional significativo.
06 - ¿Es monitoreable?	✓			Es monitoreable porque la base de datos de obras se actualiza constantemente y conserva históricos auditables; cualquier instancia de control puede replicar la fórmula y verificar los registros de campo y actas de entrega-recepción.
07 - ¿Es adecuado?	✓			Es adecuado para juzgar desempeño: revela si el programa aumenta efectivamente la cobertura de infraestructura prioritaria y permite justificar ajustes en metas o presupuestos si la tasa no crece como se planeó.



Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
08 - ¿Tiene aporte marginal?				Aporta información marginal: complementa indicadores de percepción y de calidad con la dimensión dinámica (crecimiento neto de obras). No existe otro indicador en la MIR que mida la variación porcentual anual, por lo que evita redundancia y enriquece el monitoreo.
CALIFICACIÓN	100.00			



## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

**PROGRAMA PRESUPUESTARIO:** K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

**EJERCICIO FISCAL:** 2026

#### MML-07

#### Cédula de Evaluación Programática de Indicadores (Método CREMAA)

##### Método CREMAA

**UNIDAD RESPONSABLE:** 2111103103-2206 - Subsecretaría de Obras

**NIVEL:** COMPONENTE

**RESUMEN NARRATIVO:** F.P.C01 - Obras de infraestructura económica entregadas.

**INDICADOR:** 1103K010C01 - Porcentaje de obras de infraestructura económica entregadas

**FÓRMULA:** (No. de obras de infraestructura económica terminadas/ No. de obras de infraestructura económica programadas)\*100

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
01 - ¿El objetivo o resumen narrativo mantiene relación con los elementos que integran el indicador?	✓			El indicador refleja exactamente el resumen narrativo "Obras de infraestructura económica entregadas", pues mide la proporción de las obras efectivamente concluidas y puestas a disposición de la comunidad; la conexión entre objetivo y medición es directa y explícita.
02 - ¿Los elementos que integran el indicador son consistentes entre sí?	✓			Numerador y denominador utilizan la misma unidad de análisis (número de obras de infraestructura económica) y la misma fuente (SIPPRES-SEOP), por lo que son internamente coherentes y permiten un cálculo válido del porcentaje.
03 - ¿Es claro?	✓			Es claro porque especifica de forma comprensible que se mide el "porcentaje" de obras "concluidas y entregadas", sin ambigüedades ni tecnicismos; cualquier usuario entiende la métrica.
04 - ¿Es relevante?	✓			Es relevante al propósito del componente: la entrega de obras es el producto tangible que habilita el acceso de la población a la infraestructura económica prioritaria; sin ese avance, el objetivo no se cumple.
05 - ¿Es económico?	✓			Es económico: la SEOP ya registra el avance físico-financiero y las actas de entrega-recepción; el indicador se calcula con datos existentes, sin requerir encuestas ni nuevos sistemas.
06 - ¿Es monitoreable?	✓			Es monitoreable: los registros de obra en SIPPRES se actualizan trimestralmente y cuentan con soportes verificables (bitácoras electrónicas, actas de entrega, fotografías georreferenciadas); cualquier auditoría puede replicar el cálculo.
07 - ¿Es adecuado?	✓			Es adecuado, pues permite emitir un juicio claro sobre la eficacia del programa al mostrar qué proporción de obras planeadas realmente llega a la fase de operación comunitaria.

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
08 - ¿Tiene aporte marginal?				Aporta valor marginal: complementa indicadores de percepción y de variación anual mostrando el grado de cumplimiento físico. No hay otro indicador en la MIR que mida la entrega efectiva, evitando redundancia y enriqueciendo el monitoreo global.
CALIFICACIÓN	100.00			



## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

PROGRAMA PRESUPUESTARIO: K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

EJERCICIO FISCAL: 2026

#### MML-07

#### Cédula de Evaluación Programática de Indicadores (Método CREMAA)

##### Método CREMAA

UNIDAD RESPONSABLE: 2111103103-2209 - Subsecretaría de Vinculación Institucional, Mejora Regulatoria y de Archivos

NIVEL: ACTIVIDAD

RESUMEN NARRATIVO: F.P.C01.A01 - Atención de solicitudes ciudadanas.

INDICADOR: 1103K010C01A01 - Número de solicitudes de infraestructura económica atendidas

FÓRMULA: Número de solicitudes de infraestructura económica atendidas

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
01 - ¿El objetivo o resumen narrativo mantiene relación con los elementos que integran el indicador?	✓			El indicador mide el total de solicitudes ciudadanas que reciben respuesta y/o seguimiento, lo cual refleja de manera directa el resumen narrativo "Atención integral de las solicitudes ciudadanas de infraestructura económica". Existe correspondencia explícita entre objetivo y medición.
02 - ¿Los elementos que integran el indicador son consistentes entre sí?	✓			El numerador (solicitudes atendidas) y el universo de referencia (solicitudes recibidas) comparten la misma unidad (solicitudes) y la misma fuente (Sistema de Gestión de Solicitudes SEOP), garantizando coherencia entre los elementos del indicador.
03 - ¿Es claro?	✓			El enunciado es claro: especifica que se contabilizan "solicitudes" y la condición "atendidas", sin ambigüedades ni tecnicismos; cualquier lector comprende qué se mide.
04 - ¿Es relevante?	✓			Es relevante porque la atención de solicitudes es el primer eslabón en la cadena de priorización de proyectos; un mayor número atendido indica capacidad de respuesta institucional y transparencia en la gestión de demandas de la sociedad
05 - ¿Es económico?	✓			Es económico: los datos provienen del registro digital de solicitudes que ya opera la Subsecretaría; el cálculo requiere únicamente reportes automáticos, sin costos adicionales de captura o levantamiento de información.
06 - ¿Es monitoreable?	✓			Es monitoreable: cada solicitud tiene folio, fecha y estatus en el sistema; los expedientes físicos y digitales permiten verificar la atención brindada, de modo que cualquier auditoría puede replicar el conteo.

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
07 - ¿Es adecuado?	✓			Adecuado porque permite juzgar la eficacia de la ventanilla única y los mecanismos de participación ciudadana, evidenciando si la SEOP responde de forma integral a la demanda de la sociedad en cuanto a infraestructura económica.
08 - ¿Tiene aporte marginal?	✓			Aporta valor marginal: complementa indicadores de proyectos y obras con la dimensión de interacción ciudadana, mostrando la eficiencia del canal de atención. Ningún otro indicador de la MIR cubre esta fase, por lo que evita redundancia y agrega información útil.
CALIFICACIÓN	100.00			



## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

**PROGRAMA PRESUPUESTARIO:** K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

**EJERCICIO FISCAL:** 2026

#### MML-07

#### Cédula de Evaluación Programática de Indicadores (Método CREMAA)

##### Método CREMAA

**UNIDAD RESPONSABLE:** 2111103103-2210 - Subsecretaría de Estudios y Proyectos

**NIVEL:** ACTIVIDAD

**RESUMEN NARRATIVO:** F.P.C01.A02 - Elaboración de estudios y proyectos ejecutivos.

**INDICADOR:** 1103K010C01A02 - Número de Expedientes Técnicos de Proyectos de infraestructura económica elaborados

**FÓRMULA:** Expedientes Técnicos de Proyectos de infraestructura económica elaborados

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
01 - ¿El objetivo o resumen narrativo mantiene relación con los elementos que integran el indicador?	✓			El indicador cuantifica los expedientes técnicos elaborados, acción que corresponde de forma directa al resumen narrativo "Elaboración de proyectos ejecutivos de infraestructura económica completos". La relación entre lo que se hace y lo que se mide es inmediata y explícita.
02 - ¿Los elementos que integran el indicador son consistentes entre sí?	✓			Los elementos que lo integran son consistentes: el numerador es "número de expedientes técnicos elaborados" y el universo de referencia, "proyectos priorizados para contar con expediente"? ambos comparten la misma unidad (expedientes).
03 - ¿Es claro?	✓			Es claro, pues el título especifica el objeto (expedientes técnicos), el alcance (proyectos de infraestructura económica) y la condición (elaborados), sin términos ambiguos.
04 - ¿Es relevante?	✓			Relevante: un expediente técnico completo es prerequisite para gestionar recursos, licitar y ejecutar obras. Sin esta actividad cumplida, el programa no avanza a etapas posteriores, por lo que medirla es esencial para el logro del propósito.
05 - ¿Es económico?	✓			Económico: los expedientes se registran y digitalizan en el proceso habitual de la Subsecretaría; el indicador se obtiene automáticamente del sistema, sin incurrir en costos adicionales de levantamiento de datos.
06 - ¿Es monitoreable?	✓			Monitoreable: cada expediente cuenta con folio, fecha y firma de responsable; los archivos (planos, memorias de cálculo, estimación de costos) están disponibles para verificación y auditoría en formato digital.

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
07 - ¿Es adecuado?	✓			Adecuado: permite emitir un juicio sobre la suficiencia y oportunidad de la preparación técnica de los proyectos, aportando evidencia para la toma de decisiones respecto a priorización y asignación de recursos.
08 - ¿Tiene aporte marginal?	✓			Aporte marginal: complementa indicadores financieros y de ejecución midiendo la madurez técnica de los proyectos. Ningún otro indicador de la MIR capta esta fase preparatoria, por lo que añade información distinta y necesaria.
CALIFICACIÓN	100.00			



## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

**PROGRAMA PRESUPUESTARIO:** K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

**EJERCICIO FISCAL:** 2026

#### MML-07

#### Cédula de Evaluación Programática de Indicadores (Método CREMAA)

##### Método CREMAA

**UNIDAD RESPONSABLE:** 2111103103-2208 - Subsecretaría de Planeación, Gestión y Programación

**NIVEL:** ACTIVIDAD

**RESUMEN NARRATIVO:** F.P.C01.A03 - Gestión y formalización de recursos ante las autoridades pertinentes.

**INDICADOR:** 1103K010C01A03 - Número de Proyectos de obra de infraestructura económica con recursos autorizados

**FÓRMULA:** Proyectos de obra de infraestructura económica con recursos autorizados

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
01 - ¿El objetivo o resumen narrativo mantiene relación con los elementos que integran el indicador?	✓			El indicador mide exactamente el logro del resumen narrativo "Gestión de los recursos financieros requeridos para los proyectos de infraestructura económica", ya que cuantifica los proyectos que obtienen autorización presupuestal, reflejando el éxito de la gestión financiera.
02 - ¿Los elementos que integran el indicador son consistentes entre sí?	✓			El numerador (proyectos con recursos autorizados) y el universo de referencia (proyectos de infraestructura económica solicitados en el ejercicio) utilizan la misma unidad de análisis (proyectos) y la misma fuente (SIPPRES-SEOP / OPERGOB), garantizando consistencia interna.
03 - ¿Es claro?	✓			El enunciado es claro: señala que se trata de proyectos "con recursos autorizados", de forma que cualquier lector entiende que la condición evaluada es la aprobación financiera.
04 - ¿Es relevante?	✓			Es relevante porque disponer de recursos autorizados es el prerequisite indispensable para iniciar licitación y ejecución; sin este paso, el programa no puede materializar obras ni cumplir sus metas.
05 - ¿Es económico?	✓			Es económico: los oficios de aprobación presupuestal y las claves de cartera ya se generan en los sistemas de la Secretaría de Finanzas; el indicador se calcula a partir de registros existentes, sin costos adicionales de recolección.
06 - ¿Es monitoreable?	✓			Es monitoreable; los acuerdos de autorización cuentan con número de documento, fecha y firma digital, pudiendo ser verificados por la Unidad de Control o auditorías externas en cualquier momento.
07 - ¿Es adecuado?	✓			Es adecuado porque proporciona evidencia objetiva sobre la eficacia de la gestión de recursos y permite valorar la capacidad del programa para movilizar financiamiento oportuno.



Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
08 - ¿Tiene aporte marginal?				Aporta valor marginal: complementa indicadores de ejecución (licitaciones, supervisión, obras concluidas) con la dimensión financiera, mostrando cuántos proyectos pasan del estatus de "solicitud" a "aprobados", información que ningún otro indicador de la MIR cubre.
CALIFICACIÓN	100.00			



## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

**PROGRAMA PRESUPUESTARIO:** K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

**EJERCICIO FISCAL:** 2026

#### MML-07

#### Cédula de Evaluación Programática de Indicadores (Método CREMAA)

##### Método CREMAA

**UNIDAD RESPONSABLE:** 2111103103-2207 - Subsecretaría de Licitaciones y Control Documental

**NIVEL:** ACTIVIDAD

**RESUMEN NARRATIVO:** F.P.C01.A04 - Licitación, contratación o ejecución directa de obra pública

**INDICADOR:** 1103K010C01A04 - Número de Actas de fallo de obras de infraestructura económica programadas

**FÓRMULA:** Actas de fallo de obras de infraestructura económica programadas

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
01 - ¿El objetivo o resumen narrativo mantiene relación con los elementos que integran el indicador?	✓			El indicador cuantifica los expedientes técnicos elaborados, acción que corresponde de forma directa al resumen narrativo "Elaboración de proyectos ejecutivos de infraestructura económica completos". La relación entre lo que se hace y lo que se mide es inmediata y explícita.
02 - ¿Los elementos que integran el indicador son consistentes entre sí?	✓			Los elementos que lo integran son consistentes: el numerador es "número de expedientes técnicos elaborados" y el universo de referencia, "proyectos priorizados para contar con expediente"? ambos comparten la misma unidad (expedientes).
03 - ¿Es claro?	✓			Es claro, pues el título especifica el objeto (expedientes técnicos), el alcance (proyectos de infraestructura económica) y la condición (elaborados), sin términos ambiguos.
04 - ¿Es relevante?	✓			Relevante: un expediente técnico completo es prerequisite para gestionar recursos, licitar y ejecutar obras. Sin esta actividad cumplida, el programa no avanza a etapas posteriores, por lo que medirla es esencial para el logro del propósito.
05 - ¿Es económico?	✓			Económico: los expedientes se registran y digitalizan en el proceso habitual de la Subsecretaría; el indicador se obtiene automáticamente del sistema, sin incurrir en costos adicionales de levantamiento de datos.
06 - ¿Es monitoreable?	✓			Monitoreable: cada expediente cuenta con folio, fecha y firma de responsable; los archivos (planos, memorias de cálculo, estimación de costos) están disponibles para verificación y auditoría en formato digital.
07 - ¿Es adecuado?	✓			Adecuado: permite emitir un juicio sobre la suficiencia y oportunidad de la preparación técnica de los proyectos, aportando evidencia para la toma de decisiones respecto a priorización y asignación de recursos.

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
08 - ¿Tiene aporte marginal?	✓			Aporte marginal: complementa indicadores financieros y de ejecución midiendo la madurez técnica de los proyectos. Ningún otro indicador de la MIR capta esta fase preparatoria, por lo que añade información distinta y necesaria.
CALIFICACIÓN	100.00			



## 1103 - Secretaría de Obras Públicas

### MML-08 - REPORTE GENERAL DE INTEGRACIÓN PROGRAMÁTICA CON BASE EN LA METODOLOGÍA DE MARCO LÓGICO

**PROGRAMA PRESUPUESTARIO:** K010 - Infraestructura para el Bienestar Económico

**EJERCICIO FISCAL:** 2026

#### MML-07

#### Cédula de Evaluación Programática de Indicadores (Método CREMAA)

##### Método CREMAA

**UNIDAD RESPONSABLE:** 2111103103-2206 - Subsecretaría de Obras

**NIVEL:** ACTIVIDAD

**RESUMEN NARRATIVO:** F.P.C01.A05 - Supervisión y control de obra

**INDICADOR:** 1103K010C01A05 - Número de Obras de infraestructura económica supervisadas

**FÓRMULA:** Obras de infraestructura económica supervisadas

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
01 - ¿El objetivo o resumen narrativo mantiene relación con los elementos que integran el indicador?	✓			El indicador se vincula de forma directa con el resumen narrativo "Supervisión técnica y continua de la ejecución de las obras"; medir cuántas obras se supervisan es exactamente la acción descrita en la actividad.
02 - ¿Los elementos que integran el indicador son consistentes entre sí?	✓			El numerador (obras supervisadas) y el universo de referencia (obras en ejecución durante el periodo) provienen del mismo sistema de control de obra y utilizan igual unidad de medida (número de obras), garantizando consistencia interna.
03 - ¿Es claro?	✓			El enunciado es claro y literal: indica que se contabilizan "obras" y que la condición es "estar supervisadas"; no se emplean tecnicismos ni abreviaturas confusas.
04 - ¿Es relevante?	✓			Resulta relevante porque la calidad, oportunidad y seguridad de las obras depende de un seguimiento técnico adecuado; sin supervisión, el programa no puede asegurar que las obras se construyan conforme a especificaciones.
05 - ¿Es económico?	✓			Es económico: la SEOP ya moviliza personal de supervisión en campo y registra visitas en la bitácora electrónica; el indicador se deriva de registros existentes y no requiere encuestas ni sistemas adicionales.
06 - ¿Es monitoreable?	✓			Es monitoreable; las visitas de supervisión están soportadas por bitácoras electrónicas, reportes fotográficos y hojas de control físico-financiero que pueden auditarse y replicarse.
07 - ¿Es adecuado?	✓			Es adecuado porque permite juzgar la calidad de la gestión durante la ejecución, arroja alertas tempranas y sustenta la toma de decisiones correctivas antes de que la obra se concluya.

Aspecto a Evaluar	Área de Oportunidad			Observaciones
	Sí	No	Parcial	
08 - ¿Tiene aporte marginal?	✓			Aporta valor marginal: complementa indicadores de avance físico y entrega final con la dimensión de "proceso" (cómo se vigila la obra). Ningún otro indicador en la MIR cubre específicamente la supervisión, por lo que no es redundante.
CALIFICACIÓN	100.00			

