



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE  
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS



# Evaluación de Diseño

**Programa presupuestario K001:  
Mejoramiento de la  
Infraestructura Vial, ejecutado  
durante el Ejercicio Fiscal 2018**

**Diciembre del 2019**



## Abreviaturas, Acrónimos y Siglas

**AGU:** Agencia de Gestión Urbana

**DGCOP:** Dirección General de Construcción de Obras Públicas

**DGPPCEG:** Dirección General de Planeación Presupuestaria, Control y Evaluación del Gasto

**FODA:** Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas

**MIR:** Matriz de Indicadores para Resultados

**PGDDF:** Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018

**PIAGU:** Programa Institucional de la Agencia de Gestión Urbana 2013-2018

**PIM:** Programa Integral de Movilidad 2013-2018

**PISEMOVI:** Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018

**PISOBSE:** Programa Institucional de la Secretaría de Obras y Servicios 2013-2018

**Pp:** Programa presupuestario

**SHCP:** Secretaría de Hacienda y Crédito Público del Gobierno Federal

**SOBSE:** Secretaría de Obras y Servicios

**TdR:** Términos de referencia para la Evaluación Tipo Diseño del Programa Presupuestario Mejoramiento de la Infraestructura Vial ejecutado durante el ejercicio fiscal 2018



## Resumen Ejecutivo

El documento que a continuación se presenta comprende la Evaluación de Diseño del Programa presupuestario (Pp) K001 denominado Mejoramiento de la Infraestructura Vial, ejecutado durante el ejercicio fiscal 2018, el cual tuvo como objetivo adecuar las vialidades primarias para permitir el acceso y tránsito cómodo, eficiente, accesible y seguro. El Pp fue operado por la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) y la extinta Agencia de Gestión Urbana (AGU) a partir del ejercicio fiscal 2015, y para 2018 contó con un presupuesto aprobado que ascendió a \$2,527,503,990.00 pesos.

La presente evaluación se llevó a cabo mediante un análisis de las fuentes de información proporcionadas por la Subsecretaría de Egresos y cuya finalidad es proveer información que dé cuenta del diseño, la gestión del Pp y los resultados obtenidos.

A continuación, se presentan los principales hallazgos:

1. En términos metodológicos el Pp presenta deficiencias ya que carece de un diagnóstico y fuentes documentadas que justifiquen su operatividad; no es posible observar una problemática definida y acotada; tampoco se identifica a la población objetivo, así como las características de los bienes o servicios que se otorgan; no todos los objetivos de la MIR cumplen con las reglas de redacción de la Metodología del Marco Lógico; y el grupo de actividades señaladas para producir cada uno de los componentes es insuficiente.
2. Los documentos normativos y de planeación en los que se soporta el Pp Mejoramiento de la Infraestructura Vial son el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 (PGDDF), el Programa Integral de Movilidad 2013-2018 (PIM), el Programa Institucional de la Secretaría de Obras y Servicios (PISOBSE), el Programa Institucional de la Agencia de Gestión Urbana 2013-2018 (PIAGU), el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018 (PISEMOVI), y los Manuales Administrativos de la Secretaría de Obras y Servicios y de la extinta Agencia de Gestión Urbana.
3. De acuerdo a los instrumentos de Planeación, el Pp Mejoramiento de la Infraestructura Vial apunta a que puede existir complementariedad con otros Programas presupuestarios ya que las acciones que lleva la SOBSE están vinculados con otras Unidades Responsables del Gasto (URG).



4. Respecto a la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), se identificó en el resumen narrativo que a nivel de Fin se propone contribuir al mantenimiento de las vialidades en términos de seguridad, eficiencia, accesibilidad y comodidad, y su meta consiste en la disminución de los costos generalizados de viaje; mientras que a nivel de propósito busca la disminución de los tiempos de traslado de los usuarios de la red vial; en tanto que los componentes o bienes y servicios otorgados constituyen puentes vehiculares, carpeta de rodamiento, y señalamiento vial para subsanar el deterioro de la infraestructura vial primaria, en cuyo caso la meta es la disminución de los tiempos de viaje.
5. Se puede observar en el árbol de problemas, que el problema que se pretende atender son principalmente las deficiencias que presentan los puentes vehiculares, la carpeta de rodamiento y los señalamientos de la Red Vial Primaria, los cuales afectan directamente a los usuarios.
6. Respecto a la metodología para la determinación de la población objetivo no fue posible encontrar un método de cuantificación documentado que le dé soporte, por lo cual en lo sucesivo se referirá a los “usuarios de la red vial primaria” como tal.

Finalmente se presentan las conclusiones de la evaluación, la identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas asociadas al Pp, un conjunto de recomendaciones para mejorar el diseño, gestión y los resultados obtenidos, así como la relación de la bibliografía consultada.



## Contenido

Introducción.....	1
Capítulo 1. Identificación de las características del Programa presupuestario .....	3
Capítulo 2. Justificación de la creación y del diseño del Programa presupuestario.....	4
Capítulo 3. Contribución a las metas y objetivos del programa de gobierno de la Ciudad de México.....	6
Capítulo 4. Consistencia de la Matriz para Indicadores .....	10
Capítulo 5. Cobertura y Focalización .....	24
Capítulo 6. Coincidencias, complementariedades o duplicidades de acciones con otros programas públicos.....	27
Conclusiones.....	28
Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA).....	30
Anexo 1. Indicadores.....	31
Anexo 2. Matriz de Indicadores para Resultados.....	36
Anexo 3. Formato para la Difusión de los Resultados de las Evaluaciones CONAC .....	38
Bibliografía.....	42



## Introducción

La Ciudad de México presenta retos importantes en materia de infraestructura vial y movilidad que responde a diversos factores propios de la Entidad, tales como ser la capital nacional, el crecimiento demográfico experimentado en las últimas décadas y la concentración de los centros de trabajo de los capitalinos y de la población flotante de la zona conurbada de la Ciudad de México que diariamente transita por sus vialidades, lo que ha contribuido al desgaste acelerado de la Red Vial Primaria. Por lo anterior y en cumplimiento a sus atribuciones, la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) diseñó el Programa presupuestario (Pp) K001 Mejoramiento de la Infraestructura Vial ejecutado en el ejercicio fiscal 2018 en coordinación con la extinta Agencia de Gestión Urbana (AGU), ambas instancias pertenecientes al Gobierno de la Ciudad de México.

De acuerdo con los TdR (SEFIN: 2019) <sup>1</sup> el objetivo general de la evaluación que nos ocupa consiste en valorar el diseño del Pp K001 Mejoramiento de la Infraestructura Vial, con el fin de proveer información de calidad que retroalimente su diseño, gestión y resultados; mientras que los objetivos específicos son: analizar la justificación de la creación y diseño del Pp; identificar y analizar su vinculación con la planeación del Gobierno de la Ciudad de México; analizar la consistencia entre su diseño o análisis de la estrategia y la normatividad aplicable; examinar la contribución del Pp a la resolución del problema o necesidad para el cual fue creado; verificar a la población potencial y objetivo, así como los mecanismos de incorporación, en su caso; analizar la matriz de indicadores para resultados; identificar posibles complementariedades y/o coincidencias con otros programas presupuestarios; identificar aspectos a mejorar del Pp a efecto de formular recomendaciones específicas y concretas que permitan realizar ajustes y mejoras de su diseño para su mejor operación y alcance efectivo de resultados; realizar un análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas y emitir recomendaciones pertinentes.

La evaluación se realizó con base en la información proporcionada por los funcionarios de la Dirección General de Planeación Presupuestaria, Control y Evaluación del Gasto de la Subsecretaría de Egresos de la Secretaría de Administración y Finanzas del Gobierno de la Ciudad de México, así como con la obtenida de diferentes fuentes oficiales de consultas adicionales.

---

<sup>1</sup> Términos de Referencia 2019 para la Evaluación Tipo Diseño de los Programas i) Mejoramiento de la Infraestructura Vial y ii) Mejoramiento de la Infraestructura Urbana Ejecutados Durante el Ejercicio Fiscal 2018. Disponibles en: [https://cdmxassets.s3.amazonaws.com/media/Archivos+pdf/Teminos de Referencia de Dise%C3%B1o Programa Presupuestario.pdf](https://cdmxassets.s3.amazonaws.com/media/Archivos+pdf/Teminos+de+Referencia+de+Dise%C3%B1o+Programa+Presupuestario.pdf)



El trabajo de gabinete se basó en el desarrollo de seis puntos: la identificación de las características del Pp K001 Mejoramiento de la Infraestructura Vial; la justificación de la creación y diseño del Pp; la contribución a las metas y objetivos del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 (PGDDF); la consistencia de la MIR; la cobertura y focalización, y; la detección de coincidencias, complementariedades o duplicidades de acciones con otros Pp. El análisis se realizó en tres fases durante el periodo octubre-diciembre de 2019; la primera consistió en la revisión preliminar, análisis y organización de las fuentes de información que proporcionó la Dirección General de Planeación Presupuestaria, Control y Evaluación del Gasto; la segunda fase o trabajo de campo consistió en la elaboración de entrevistas semiestructuradas a funcionarios de la SOBSE para obtener información no disponible durante la primera fase; y la tercera se basó en el análisis exhaustivo de las fuentes de información disponibles.

La evaluación está estructurada en seis capítulos que permiten organizar y analizar la información y determinar la coherencia, viabilidad y sostenibilidad del Pp. En el capítulo uno se identifican las características del Pp tales como su nombre, Unidad Responsable del Gasto (URG) que lo opera, periodo de operación, descripción del problema, de los objetivos y de los bienes y/o servicios que ofrece, así como el presupuesto aprobado durante el ejercicio 2018. El capítulo dos refiere a la justificación de la creación y del diseño del Pp, donde se muestra una justificación que sustente la operación del programa. El capítulo tres verifica la congruencia con el PGDDF y otros instrumentos de planeación local. Por su parte, el capítulo cuatro analiza la consistencia de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR); es decir, la relación que guarda con los objetivos de su diseño por medio de la verificación de la lógica vertical y horizontal. El capítulo cinco hace alusión a la cobertura y focalización a través de la identificación de la población beneficiaria y finalmente el capítulo seis refiere a las posibles coincidencias, complementariedades o duplicidades de acciones con otros Pp.



## Capítulo 1. Identificación de las características del Programa presupuestario

De acuerdo con el Clasificador Programático emitido por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC) el Pp denominado Mejoramiento de la Infraestructura Vial pertenece a la modalidad K de Proyectos de Inversión, identificado con la clave K001, el cual tiene una vinculación con el PGDDF en su Eje 4 denominado Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura; Área de oportunidad 2 Espacio Público; Objetivo 3; Meta 1: Adecuar las vialidades primarias para permitir el acceso y tránsito cómodo y seguro de sus usuarios a través de la redistribución del espacio y su re funcionalización para potenciar la vida pública y la inversión en la Ciudad. El Pp fue diseñado y coordinado por la Secretaría de Obras y Servicios y operó de manera conjunta con la ahora extinta Agencia de Gestión Urbana, siendo oportuno mencionar que el Programa inició su operación en enero de 2015 y para el ejercicio fiscal 2018 contó con un presupuesto aprobado que ascendió a \$2,527,503,990.00 pesos.

Durante la revisión documental no fue posible verificar la existencia de un diagnóstico donde se plantee un problema que justifique la creación del Pp; sin embargo en el formato *PP4 Integración de Información de Programas Presupuestarios*<sup>3</sup> para el ejercicio 2015 se puede inferir en el árbol de problemas que el Programa fue creado para eficientar la red vial primaria y reducir los tiempos de traslado de los usuarios. En este sentido tampoco fue posible identificar el objetivo propio del Pp con los elementos disponibles. El objetivo principal de acuerdo al PGDDF, al Programa Integral de Movilidad 2013-2018 (PIM), al Programa Institucional de la Secretaría de Obras y Servicios (PISOBSE), al Programa Institucional de la Agencia de Gestión Urbana 2013-2018 (PIAGU) y al Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018 (PISEMOVI) va dirigido a la adecuación de las vialidades primarias para permitir el acceso y tránsito cómodo, eficiente, accesible y seguro.

Respecto a la metodología para la identificación y cuantificación de la población potencial, objetivo y atendida no fue posible encontrar un método documentado que sustente los datos solicitados, solamente se determina en la MIR como beneficiarios a los “*usuarios de la red vial primaria*”; aunado a lo anterior no se pudo detectar la cobertura y los mecanismos de focalización.

---

<sup>2</sup> Es preciso señalar que de acuerdo con las fuentes de información consultadas no fue posible encontrar con exactitud algunos de los elementos solicitados en los TdR.

<sup>3</sup> Corresponde a uno de los formatos requeridos para la integración del Anteproyecto del Presupuesto de Egresos.



## Capítulo 2. Justificación de la creación y del diseño del Programa presupuestario.

1. **¿Existe un diagnóstico del problema que atiende el Programa y se describe de manera específica? Y cuenta con las siguientes características:**
  - a) Causas y efectos del problema.
  - b) Cuantificación y características de la población que presenta el problema.
  - c) Ubicación territorial de la población que presenta el problema.

### Respuesta

La respuesta es “No”, dado que la SOBSE no presentó un diagnóstico en las fuentes de información entregadas ni fue posible apreciarlo en las fuentes de información consultadas, por lo tanto no se identifican las características solicitadas.



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

**Respuesta**

La respuesta es “No”, derivado de la revisión de información proporcionada y consultada no se identifica documentación mediante la cual se justifique la intervención del Pp.



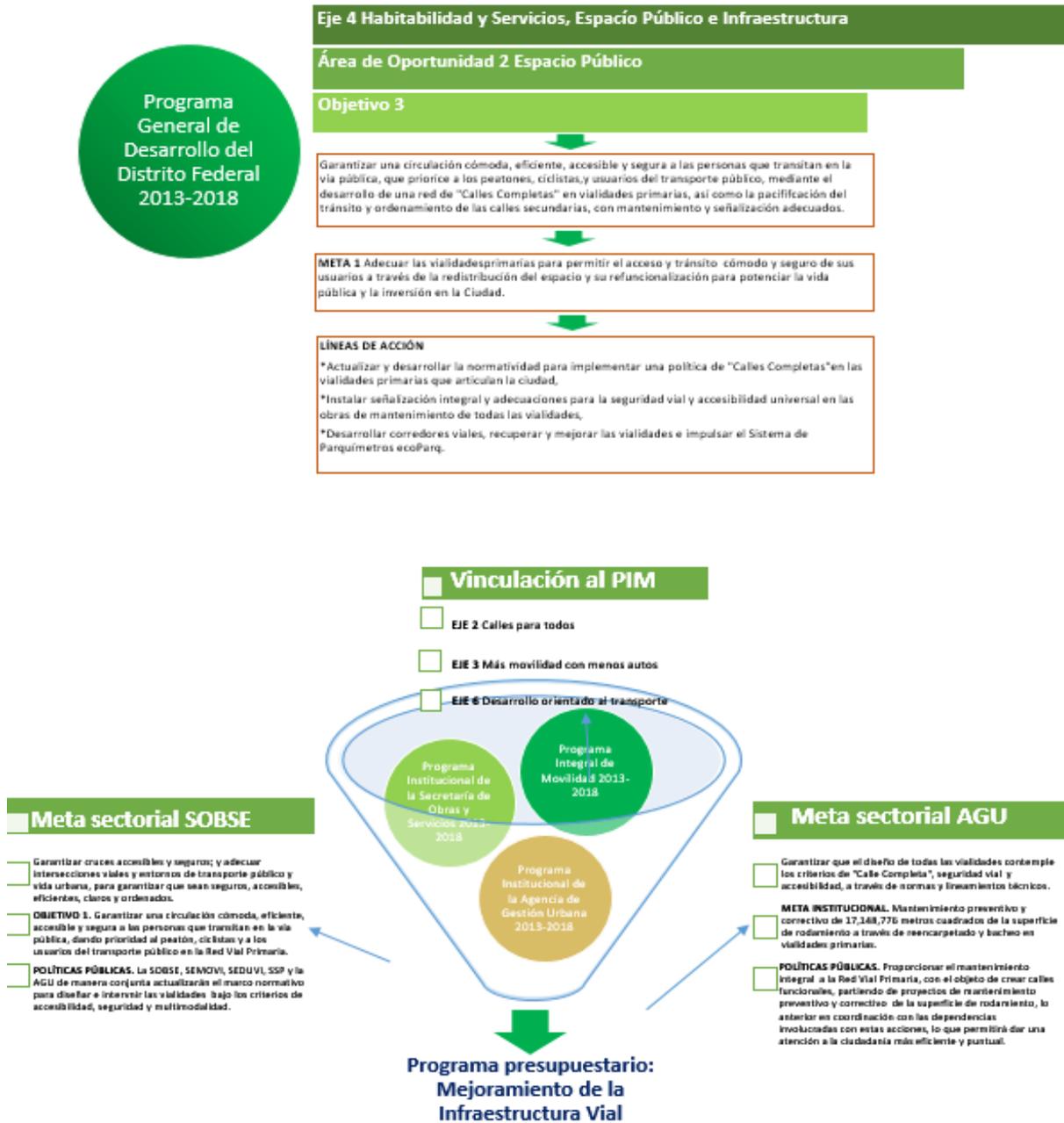
## Capítulo 3. Contribución a las metas y objetivos del programa de gobierno de la Ciudad de México.

### 3. ¿Con cuáles metas y objetivos, así como estrategias transversales del Programa de Gobierno de la Ciudad de México está vinculado el objetivo sectorial, especial o institucional del Programa?

#### Respuesta

El Pp está vinculado con el PGDDF en su Eje 4 Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura, Área de Oportunidad 2 Espacio Público, Objetivo 3, Meta 1: Adecuar las vialidades primarias para permitir el acceso y tránsito cómodo y seguro de sus usuarios a través de la redistribución del espacio y su re funcionalización para potenciar la vida pública y la inversión en la Ciudad, así como con el PIM en su Eje Estratégico 2. Calle para todos, el PISOBSE y el PIAGU, como se muestra a continuación:

## Diagrama 1: Vinculación del Programa presupuestario con los Instrumentos de Planeación



Fuente: Elaboración propia con datos del PGDDF, PIM, PISOBSE y PIAGU.



**4. El fin del Programa está vinculado con los objetivos del Programa de Gobierno de la Ciudad de México? considerando que:**

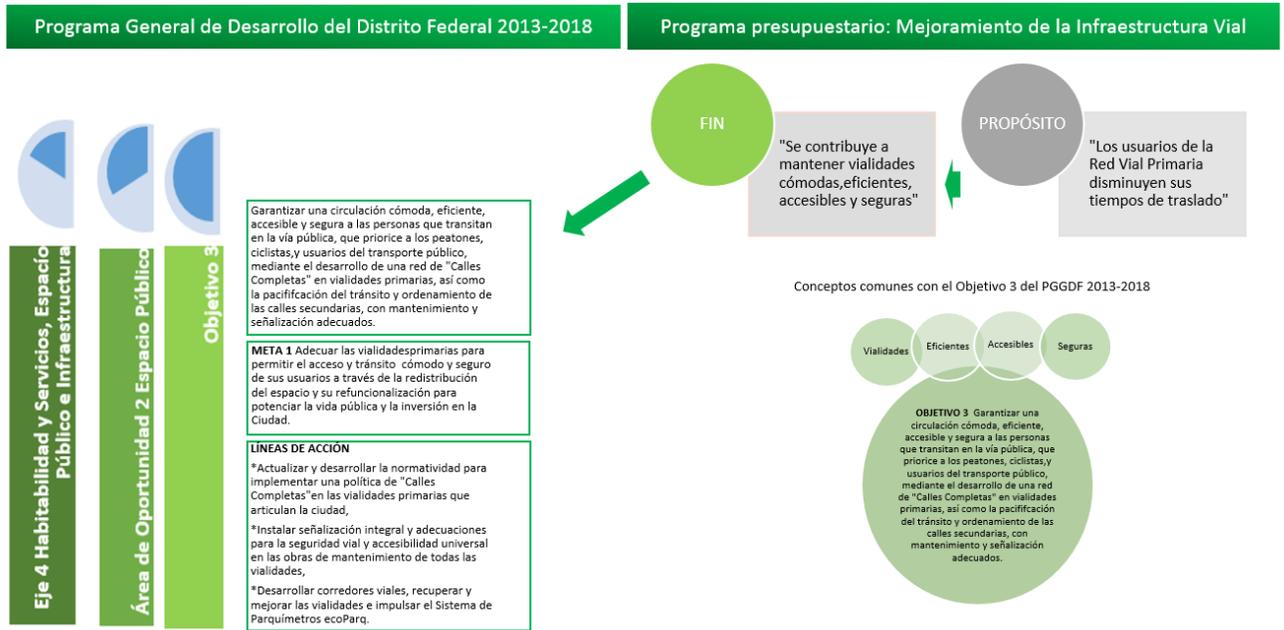
- a) Existen conceptos comunes entre el Fin y los objetivos del Pp con el Programa de Gobierno de la Ciudad de México.
- b) El logro del Fin contribuye al cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) y de alguno(s) de los objetivos del Programa de Gobierno de la Ciudad de México.

**Respuesta**

Respuesta	Nivel
SI	4

Con base a los criterios de valoración emitidos en los Términos de Referencia, la respuesta es “Sí”, y corresponde al Nivel 4, dado que el Fin del Pp está vinculado con los objetivos del PGDDF, y el logro del Fin contribuye al cumplimiento de algunas de las metas y objetivos del mismo.

## Diagrama 2: Vinculación del Programa Presupuestario con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018



Fuente: Elaboración propia con base al PGDDF.



## Capítulo 4. Consistencia de la Matriz para Indicadores

5. ¿El programa se sustenta en un documento normativo en donde es posible identificar el resumen narrativo de la Matriz de indicadores para Resultados (Fin, Propósito, Componentes y Actividades)?

### Respuesta

Respuesta	Nivel
SI	4

La respuesta es “Sí”, y corresponde al nivel 4, ya que cuenta con una MIR donde se identifican cada uno de los elementos y es posible identificar el resumen narrativo de la MIR en documentos normativos del Pp. Los componentes descritos en la MIR del Pp se pueden identificar en el PGDDF, PIM, Programas Institucionales de la SOBSE y AGU, así como sus Manuales Administrativos.

**Cuadro 1 Documentos Normativos que sustentan el Resumen Narrativo del Pp Mejoramiento de la Infraestructura Vial**

Resumen Narrativo		Documento Relacionado	
		Documento Normativo	Contenido del Documento con el que se sustenta
Fin	Se contribuye a mantener vialidades cómodas, eficientes, accesibles y seguras	Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018	Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública
		Programa Integral de Movilidad 2013-2018	Las calles de la ciudad deben ser seguras, funcionales, accesibles y cómodas para todas las personas usuarias, siempre respetando la jerarquía de movilidad. Como espacio prioritario de tránsito y convivencia, la ciudad debe brindarte una buena experiencia de viaje, ya sea que elijas caminar, andar en bicicleta, usar el transporte público o circular en tu automóvil.
Propósito	Los usuarios de la Red Vial Primaria disminuyen sus	Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018	Objetivo 3. Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y



Resumen Narrativo		Documento Relacionado	
		Documento Normativo	Contenido del Documento con el que se sustenta
	tiempos de traslado		usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de “Calles Completas” en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.
<b>Componente 1 (C1)</b>	Puentes vehiculares rehabilitados	Manual Administrativo de la Agencia de Gestión Urbana	Dirección General de Infraestructura Vial Atribuciones Específicas Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Artículo 207 VII.- Coadyuvar con la Secretaría de Obras y Servicios en la realización de los estudios y proyectos que conlleven el mejoramiento y mantenimiento de los puentes vehiculares y peatonales en la vialidad primaria, así como de los que comuniquen a dos o más demarcaciones territoriales.
<b>Componente 2 (C2)</b>	Carpeta de rodamiento rehabilitada	Programa Institucional de la Agencia de Gestión Urbana	Mantenimiento preventivo y correctivo de 17,148,776 metros cuadrados de la superficie de rodamiento a través de reencarpetado y bacheo en vialidades primarias de la CDMX.
<b>Componente 3 (C3)</b>	Señalamiento informativo e indicativo realizado	Programa Institucional de la Agencia de Gestión Urbana	Falta de mantenimiento, inaccesibilidad y baja calidad en la señalización de vialidades (banqueta y arroyo vehicular) que propicia un incorrecto e inseguro desplazamiento de todos los usuarios.
		Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad	Aplicación de señalamiento horizontal y vertical tanto peatonal como vehicular y otros dispositivos para el control del tránsito, que reforzarán la seguridad vial.
		Programa Institucional de la Secretaría de Obras y Servicios	En coordinación con la Secretaría de Movilidad, las Direcciones Generales de Proyectos Especiales y de Servicios Urbanos, ambas de la SOBSE, se encargarán de proporcionar el mantenimiento integral de la Red Vial Primaria, con objeto de crear calles funcionales, partiendo de proyectos de señalización vial e imagen urbana.



Resumen Narrativo		Documento Relacionado	
		Documento Normativo	Contenido del Documento con el que se sustenta
		Ley de Movilidad del Distrito Federal	<p>Artículo 185 La Secretaría de Movilidad del Distrito Federal y la Secretaría de Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con la Secretaría de Obras y las Delegaciones, deberán garantizar que en todas las vialidades de la Ciudad, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.</p> <p>Artículo 186 Es responsabilidad de la Secretaría de Movilidad del Distrito Federal en materia de normatividad dictaminar los señalamientos que serán colocados en las áreas de circulación peatonal y vehicular.</p> <p>La Secretaría de Obras y las Delegaciones en el ámbito sus atribuciones son las únicas facultadas para la instalación y preservación de la señalización vial.</p>
<b>Componente 4 (C4)</b>	Señalización indicativa sobre el pavimento pintada	Programa Integral de Movilidad 2013-2018	Hacer más seguras las intersecciones para peatones a través de adecuaciones geométricas, marcas en el pavimento y pintura en los cruceros, colocación de señalamiento horizontal y vertical, reconfiguración de carriles y ampliación de áreas de resguardo peatonal, disminuyendo la longitud de cruce de acera a acera.
<b>*Actividad 1</b>	Elaboración del diagnóstico para el mantenimiento de los puentes vehiculares	Manual Administrativo de la Secretaría de Obras y Servicios	<p>Capítulo VII De las atribuciones de las Unidades administrativas de la Administración Pública Centralizada.</p> <p>Sección VI. De la Secretaría de Obras y Servicios</p> <p>Artículo 57.- corresponde a la Dirección General de Obras Públicas: IX. Realizar estudios, proyectos, construcción, supervisión y mantenimiento de los puentes vehiculares y peatonales en la vialidad primaria, así como de los que</p>
<b>*Actividad 2</b>	Verificación de la supervisión externa de la rehabilitación de puentes vehiculares		



Resumen Narrativo	Documento Relacionado	
	Documento Normativo	Contenido del Documento con el que se sustenta
		comuniquen a dos o más demarcaciones delegacionales.

Fuente: Cuadro de elaboración propia con base en la MIR del Pp Mejoramiento de la Infraestructura vial, PGDDDF, PISOBSE, PIAGU, PISEMOVI, Ley de Movilidad y Manuales administrativos de la SOBSE y la AGU.



## 6. ¿Los objetivos del resumen narrativo de la MIR del Programa están enunciados según las reglas de redacción de las Metodología del Marco Lógico?

### Respuesta

Respuesta	Nivel
SI	3

Con base en los criterios de valoración establecidos en los términos de referencia, la respuesta es “Sí” y corresponde al nivel 3, dado que la mayoría de los elementos del Resumen Narrativo de la MIR cumplen con las Reglas de Redacción de la Metodología del Marco Lógico, solo el fin no cumple con las reglas antes citadas, lo cual se puede observar en el cuadro siguiente:

### Cuadro 2. Valoración de reglas de sintaxis

Dice:

Ámbito de Desempeño	El Qué: Contribuir a un Objetivo Superior	Mediante / a través de	El Cómo: La Solución del Problema
Fin	Se Contribuye a mantener vialidades cómodas, eficientes, accesibles y seguras		

Debe decir:

Ámbito de Desempeño	El Qué: Contribuir a un Objetivo Superior	Mediante / a través de	El Cómo: La Solución del Problema
Fin	Contribuir a mantener vialidades cómodas, eficientes, accesibles y seguras	Mediante	La disminución de los tiempos de traslado



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

- a) Cuentan con unidad de medida
- b) Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas
- c) Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el programa.

**Respuesta**

Con base en la información proporcionada o consultada y tomando en cuenta los criterios de valoración establecidos en los Términos de Referencia, la respuesta es “No”, dado que los indicadores de la MIR no cuentan con fichas técnicas, lo que no permite considerar los puntos especificados.



## 8. ¿La lógica vertical de la MIR del Programa presupuestario es clara y se valida en su totalidad?

### Respuesta

La respuesta es no, ya que derivado del análisis de la MIR no es posible validar completamente la lógica vertical debido a que las actividades son insuficientes para lograr el Componente planteado.

Por ejemplo, si se realiza la lectura para la validación del componente 4 se puede apreciar que el realizar las actividades 4.1 y 4.2 no produce el Componente 4, ya que la Elaboración del diagnóstico para la señalización indicativa sobre el pavimento y la Verificación de la Supervisión Externa de la Señalización Indicativa sobre el Pavimento no son suficientes para lograr una Señalización indicativa sobre el pavimento pintada; adicionalmente los indicadores no guardan coherencia con los elementos que se pretende medir.

En términos generales se puede señalar que el esquema anterior se replica en cada uno de los componentes de la matriz, además, el propósito descrito en la MIR difiere del planteado en el árbol de problemas, por lo cual tampoco es posible validar el Fin, para el caso de los medios de verificación no se especifica la unidad administrativa que tiene los reportes a su resguardo.

Resumen Narrativo		Nombre del indicador	Medios de verificación
<b>Fin</b>	Se contribuye a mantener vialidades cómodas, eficientes, accesibles y seguras	Variación porcentual anual de los costos generalizados de viaje (PROXY/COMPUESTO)	Highway design model (HDM 4-0) Realizado por el Banco Mundial o similar; Costos Generalizados de Viaje
<b>Componente 4 (C4)</b>	Señalización indicativa sobre el pavimento pintada	Porcentaje de Pavimento Señalizado	Reporte de Avance Físico-Financiero de señalización sobre pavimento
<b>C4 Actividad 1</b>	Elaboración del diagnóstico para la señalización indicativa sobre el pavimento	Porcentaje de señalización indicativa sobre el pavimento realizada respecto a la demanda ciudadana	Sistema de Atención Ciudadana 072, Reporte de señalización indicativa sobre el pavimento
<b>C4 Actividad 2</b>	Verificación de la Supervisión Externa de la Señalización Indicativa sobre el Pavimento	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la señalización indicativa sobre el pavimento	Presupuesto modificado; Informe trimestral

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos de la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa presupuestario Mantenimiento de la Infraestructura Vial



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

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

**Respuesta**

La respuesta es “No”, debido a que el análisis de la MIR muestra que los indicadores establecidos no cuentan con claridad, es decir no son directos, entendibles y precisos; son irrelevantes porque no aportan al objetivo que se quiere medir o no están directamente relacionados con el mismo; por otra parte, no es posible verificar el criterio de economía derivado dado que no se cuenta con las Fichas Técnicas de los mismos; ninguno de los indicadores es monitoreable toda vez que carecen de medios de verificación; son inadecuados pues no tienen una base para ser medidos; y no cumplen con la aportación marginal en ninguno de ellos.



**Cuadro 3. Calificación de criterios CREMAA de los Indicadores de la MIR del Pp de  
Mejoramiento de la Infraestructura Vial**

Nivel de Objetivo	Resumen Narrativo	Nombre del Indicador	C	R	E	M	A	A	Puntaje
<b>Fin</b>	Se contribuye a mantener vialidades cómodas, eficientes, accesibles y seguras	Variación porcentual anual de los costos generalizados de viaje (PROXY/COMPUESTO)	x	x	x	x	x	x	0
<b>Propósito</b>	Los usuarios de la Red Vial Primaria disminuyen sus tiempos de traslado	1. Variación porcentual anual del índice de funcionalidad de la vialidad.	x	x	x	x	x	x	0
		2. Variación porcentual anual de los tiempos de traslado.	x	x	x	x	x	x	0
<b>Componente 1</b>	Puentes vehiculares rehabilitados	Porcentaje de puentes vehiculares rehabilitados	✓	x	x	x	x	x	1
<b>Componente 2</b>	Carpeta de rodamiento rehabilitada	Porcentaje de carpeta de rodamiento rehabilitada	✓	x	x	x	x	x	1
<b>Componente 3</b>	Señalamiento informativo e indicativo realizado	Porcentaje de señalamiento informativo e indicativo atendido	✓	x	x	x	x	x	1
<b>Componente 4</b>	Señalización indicativa sobre el pavimento pintada	Porcentaje de pavimento señalado	✓	x	x	x	x	x	1
<b>Actividad 1.1</b>	Elaboración del diagnóstico para el mantenimiento de los puentes vehiculares	Porcentaje de puentes vehiculares rehabilitados respecto a la demanda ciudadana	x	x	x	x	x	x	0
<b>Actividad 1.2</b>	Verificación de la supervisión externa de la rehabilitación de puentes vehiculares	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la rehabilitación de puentes vehiculares	x	x	x	x	x	x	0
<b>Actividad 2.1</b>	Elaboración del diagnóstico para el mantenimiento de la carpeta de rodamiento	Porcentaje de carpeta de rodamiento rehabilitada respecto a la demanda ciudadana	x	x	x	x	x	x	0
<b>Actividad 2.2</b>	Verificación de la supervisión externa de la rehabilitación de la carpeta de rodamiento	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la rehabilitación de carpeta de rodamiento	x	x	x	x	x	x	0
<b>Actividad 3.1</b>	Elaboración del diagnóstico para el señalamiento informativo e indicativo	Porcentaje de señalamiento informativo e indicativo respecto a la demanda ciudadana	x	x	x	x	x	x	0
<b>Actividad 3.2</b>	Verificación de la supervisión externa del señalamiento informativo e indicativo	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa del señalamiento informativo e indicativo	x	x	x	x	x	x	0



Nivel de Objetivo	Resumen Narrativo	Nombre del Indicador	C	R	E	M	A	A	Puntaje
Actividad 4.1	Elaboración del diagnóstico para la señalización indicativa sobre el pavimento	Porcentaje de señalización indicativa sobre el pavimento realizada respecto a la demanda ciudadana	x	x	x	x	x	x	0
Actividad 4.2	Verificación de la supervisión externa de la señalización indicativa sobre el pavimento	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la señalización indicativa sobre el pavimento	x	x	x	x	x	x	0

Fuente: Elaboración propia con base en la MIR y a la Guía para el Diseño de Indicadores Estratégicos emitida por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.



**10. ¿Se cuenta con Fichas Técnicas de los indicadores del Programa presupuestario y cuentan con la siguiente información?**

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

**Respuesta**

La respuesta es “No”, debido a que no fueron proporcionadas las Fichas Técnicas de los Indicadores en las fuentes de información que se entregaron ni se encontraron en las fuentes de información que se consultaron.



**11. ¿Las fuentes de información y los medios de verificación de cada indicador son claros y están disponibles? y ¿Cumplen con las siguientes características?:**

- a) Las fuentes de información se identifican como bases de datos y su nomenclatura es clara.
- b) Los Medios de verificación señalan el sitio en donde se deposita la información sobre el cumplimiento de las metas de los indicadores.

**Respuesta**

La respuesta es “No”, dado que la información consultada y proporcionada no permite obtener ni visualizar las fuentes de información; tampoco se puede ingresar a los medios de verificación debido a que aparece un error en la página electrónica.

**12. ¿La lógica horizontal de la MIR del Programa Presupuestario es clara y se valida en su totalidad? Es decir, ¿la lógica interna es clara bajo los siguientes criterios?**

- a) Los indicadores definidos para evaluar y los objetivos a los que están vinculados permiten efectuar el seguimiento en la frecuencia de la medición, así como la adecuada evaluación en logro de los mismos.
- b) Los indicadores evalúan un aspecto sustantivo de los objetivos.
- c) Las fuentes de Información identificadas son las necesarias y suficientes para obtener los datos requeridos para el cálculo de los indicadores.
- d) Los medios de verificación identificados son los necesarios y suficientes, y permiten confirmar que la información es confiable, correcta y transparente.

**Respuesta**

La respuesta es “No”, dado que no es posible consultar los medios de verificación establecidos en la MIR; además de que el Indicador a nivel Fin “variación porcentual anual de los costos generalizados de viaje” está basado en la relación entre el costo de viaje en el año actual en relación al año anterior y no está vinculado directamente al objetivo del Fin: “Se contribuye a mantener vialidades cómodas, eficientes, accesibles y seguras”.

Resumen Narrativo	Indicador	Fórmula	Frecuencia	Dimensión	Medios de Verificación
<b>Fin</b> Se contribuye a mantener vialidades cómodas, eficientes, accesibles y seguras	Variación porcentual anual de los costos generalizados de viaje (proxy/compuesto)	$((\text{costos generalizados de viaje en el año actual} / \text{costos generalizados de viaje en el año anterior}) - 1) * 100$	Anual	Eficacia	Highway design model (HDM 4-0) Realizado por el Banco Mundial o similar; Costos Generalizados de Viaje.

Fuente: Elaboración propia con base en la Matriz de Indicadores para Resultados del Pp K001.



Adicionalmente, los indicadores y su fórmula no guardan relación con el objetivo que se pretende evaluar, lo cual se puede apreciar en las Actividades 1.1, 2.1, 3.1 y 4.1

Nivel de Objetivo	Resumen Narrativo	Nombre del Indicador	Fórmula
<b>Actividad 1.1</b>	Elaboración del diagnóstico para el mantenimiento de los puentes vehiculares	Porcentaje de puentes vehiculares rehabilitados respecto a la demanda ciudadana	(Puentes vehiculares rehabilitados/Puentes vehiculares reportados mediante demanda ciudadana)*100
<b>Actividad 2.1</b>	Elaboración del diagnóstico para el mantenimiento de la carpeta de rodamiento	Porcentaje de carpeta de rodamiento rehabilitada respecto a la demanda ciudadana	(Carpeta de rodamiento rehabilitada/Carpeta de rodamiento reportada mediante demanda ciudadana)*100
<b>Actividad 3.1</b>	Elaboración del diagnóstico para el señalamiento informativo e indicativo	Porcentaje de señalamiento informativo e indicativo respecto a la demanda ciudadana	(Señalamiento informativo e indicativo realizado/Señalamiento informativo e indicativo reportados mediante demanda ciudadana)*100
<b>Actividad 4.1</b>	Elaboración del diagnóstico para la señalización indicativa sobre el pavimento	Porcentaje de señalización indicativa sobre el pavimento realizada respecto a la demanda ciudadana	(Señalización indicativa sobre el pavimento realizada/Señalización indicativa sobre el pavimento reportada mediante demanda ciudadana)*100

Fuente: Elaboración propia con base en la Matriz de Indicadores para Resultados del Pp K001.



## Capítulo 5. Cobertura y Focalización

**13. La población potencial y objetivo está definida en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema y cuentan con la siguiente información y características:**

- a) Unidad de medida
- b) Están cuantificadas
- c) Metodología para su cuantificación y fuentes de información.
- d) Se define un plazo para su revisión y actualización.

### Respuesta

La respuesta es “No”, dado que no se cuenta con un diagnóstico en el cual se identifique a la población potencial u objetivo; de igual manera no se pudo identificar una metodología para su cuantificación y las fuentes de información asociadas.



**14. Existe información que permita conocer quiénes reciben los componentes del programa (o padrón de beneficiarios) que:**

- a) Incluya las características de los beneficiarios, (género, grupos de edad y población indígena, cuando aplique) establecidos en su documento normativo.
- b) Incluya el tipo de bien o servicio otorgado.
- c) Esté sistematizada e incluya una clave única de identificación por beneficiario que no cambie en el tiempo.
- d) Cuente con mecanismos documentados para su depuración y actualización.

**Respuesta**

La respuesta es “No”, dado que si bien se conocen bienes o servicios otorgados, ya que están establecidos en la MIR, no se tiene un registro documental en el cual se precisen los beneficiarios y características de los mismos y por tanto no se cuenta con una clave única de identificación por beneficiario que no cambie en el tiempo, ni se dispone de mecanismos documentados para su depuración y actualización.



**15. Los procedimientos para otorgar los bienes o servicios a los beneficiarios tienen las siguientes características:**

- a) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
- b) Están sistematizados.
- c) Están difundidos públicamente.
- d) Están apegados al documento normativo del programa.
- e) Son congruentes con los criterios establecidos para seleccionar a la población objetivo.

**Respuesta**

La respuesta es “No”, dado que en la información proporcionada y consultada no se establecen lineamientos para el otorgamiento de bienes y servicios.

En las entrevistas que fueron realizadas a los funcionarios que operan el programa, indicaron que la atención a una demanda sobre bienes y servicios se prioriza con base en necesidades específicas y los casos de emergencia se atienden de inmediato, sin embargo, no se presentó documentación comprobatoria.

Los casos de emergencia mencionados anteriormente hacen referencia a acontecimientos que no están planeados y surgen de manera extraordinaria y que podrían ocasionar un problema para la población, como son los daños asociados a la ocurrencia de sismos en estructuras de puentes vehiculares.



## Capítulo 6. Coincidencias, complementariedades o duplicidades de acciones con otros programas públicos

### 16. ¿Con cuáles programas que operan en la Ciudad de México podría existir complementariedad y/o sinergia?

#### Respuesta

Con base en el análisis de la información proporcionada o consultada, no es posible determinar si existe complementariedad y concurrencia puesto que no se identifica un documento que refleje la población beneficiaria así como los bienes y servicios que se otorgan.

Sin embargo, de acuerdo a los instrumentos de Planeación consultados se infiere que el Pp Mejoramiento de la Infraestructura Vial puede tener complementariedad con otros Programas presupuestarios, ya que las acciones que realiza la SOBSE están vinculadas con otras Unidades Responsables del Gasto.



## Conclusiones

Para garantizar una aplicación efectiva de los recursos, generar un impacto social positivo y contribuir a mejorar las capacidades institucionales para la orientación hacia la Gestión por Resultados se llevó a cabo la Evaluación del Diseño, la cual constituye además una herramienta de vital importancia pues busca responder si el Programa presupuestario ha contribuido a la solución del problema para el cual fue creado.

En ese sentido los hallazgos arrojados por la evaluación de diseño realizada al Programa presupuestario K001 Mejoramiento de la Infraestructura Vial muestran una deficiencia metodológica en el diseño del dado que carece de un diagnóstico que justifique su funcionamiento, en el cual se detalle la problemática y beneficiarios que se pretenden atender.

Por otra parte, los objetivos del resumen narrativo de la MIR cumplen con las reglas de sintaxis de la Metodología del Marco Lógico, no obstante el Fin y el Propósito no se encuentran asociados al árbol de problemas, por tal motivo no se da una relación de causalidad, lo cual imposibilita la validación de la lógica vertical, aunado a que las actividades son insuficientes para producir y distribuir cada uno de los componentes; tampoco fue posible validar la lógica horizontal, debido a la carencia de supuestos y medios de verificación donde se puedan corroborar las fuentes de información.

Además, durante la evaluación no fue posible establecer claramente los procesos sustantivos realizados para el seguimiento del Pp, ya que de origen, el análisis del árbol de problemas muestra que está limitado en sus causas y efectos. Dado que el diseño es inadecuado, no se puede precisar el impacto generado a la población con las acciones asociadas al PP, por lo que se sugiere una reestructuración completa atendiendo las siguientes recomendaciones:

Se requiere elaborar un diagnóstico en el que se justifique la creación y operatividad del Programa, que permita dar a conocer la problemática que lo origina, así como el tipo de beneficiarios que pretende atender con los bienes y servicios que otorga, el cual es necesario replantear considerando el “Manual para la Elaboración de Diagnósticos de Programas Presupuestarios Nuevos o que tuvieron alguna modificación sustancial”, elaborado por la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México.



De igual forma, es necesario reestructurar la MIR, tomando en cuenta el “Manual para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados” y la “Guía para el Diseño y Construcción de Indicadores”, ambos documentos elaborados por la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, además de considerar los documentos de planeación aplicables a la URG.



## Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA)

A continuación, se presentan las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas asociadas al Programa.

Programa Mejoramiento de la Infraestructura Vial		
Fortalezas y Oportunidades	Referencia (Pregunta)	Recomendación
El Fin plasmado en la MIR del Pp está vinculado con los Objetivos del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.	3, 4	NO APLICA
Existen componentes descritos en la MIR del Pp que cumplen con las características requeridas y se pueden identificar en los Manuales Administrativos y en los programas Institucionales de la Secretaría de Obras y Servicios y de la Agencia de Gestión Urbana.	5, 6	
Debilidades y Amenazas	Referencia (Pregunta)	Recomendación
No se cuenta con un diagnóstico en el que se identifique de manera clara la justificación de la creación y operación del Pp. El Pp no cuenta con un árbol de problemas debidamente estructurado y carece de justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que lleva a cabo.	1, 2	Elaborar un Diagnóstico que justifique la creación del Pp, que permita visualizar la problemática, bienes y servicios, así como beneficiarios que atiende. Reestructurar el árbol de problemas desde la identificación del problema y revisar la relación causa-efecto, con la finalidad de rediseñar la MIR.
No se puede validar en la MIR la Lógica Vertical ya que el grupo de actividades que se incluyen no son suficientes para producir y distribuir cada uno de los componentes.	8, 11	Incluir las actividades requeridas para la entrega de cada componente, dado que no solamente se realiza la elaboración de Diagnóstico y la Supervisión que se indica en cada uno de ellos.
No se dispone de Fichas Técnicas de Indicadores, por tanto no es posible verificar el cumplimiento de los objetivos y metas.	7, 10	Elaborar las Fichas Técnicas de Indicadores de tal manera que cada uno de sus elementos puedan ser evaluados. Completar la información correspondiente en la MIR y aplicarla en cada ejercicio fiscal, para que se pueda precisar su impacto.
No se pudo validar en la MIR la Lógica Horizontal ya que los medios de verificación no pueden ser consultados, dado que el sitio indicado en la MIR para tal fin muestra un error y no se puede ingresar.	11, 12	Incluir los medios de verificación para consultar la información y conocer los avances logrados, especificar la Unidad Administrativa resguardante y verificar que el objetivo de interés cuente con los indicadores que permitan conocer su avance e impacto.

Fuente: Cuadro de elaboración propia con base en las fuentes de información proporcionadas para la evaluación.



## Anexo 1. Indicadores

Nombre del Programa: Mejoramiento de la Infraestructura Vial

Modalidad: K Proyectos de Inversión

Dependencia/Entidad: Ciudad de México

Unidad Responsable: Secretaría de Obras y Servicios / Autoridad de Espacios Públicos

Tipo de Evaluación: De Diseño

Año de Evaluación: 2018

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Método de cálculo	C	R	E	M	A	A
<b>Fin</b>	Variación porcentual anual de los costos generalizados de viaje (PROXY/COMPUESTO)	$((\text{Costos generalizados de viaje en el año actual}/\text{Costos generalizados de viaje en el año anterior})-1)*100$	Si	No	No	No	No	No
<b>Propósito</b>	1. Variación porcentual anual del índice de funcionalidad de la vialidad.	1. $((\text{Índice de funcionalidad de la vialidad del año actual}/\text{Índice de funcionalidad de la vialidad del año anterior})-1)*100$	Si	No	No	No	No	No
	2. Variación porcentual anual de los tiempos de traslado	2. $((\text{Tiempos de traslado del año actual}/\text{tiempos de traslado del año anterior})-1)*100$	No	No	No	No	No	No
<b>Componente 1</b>	Porcentaje de puentes vehiculares rehabilitados	$(\text{Puentes vehiculares rehabilitados}/\text{Meta de Puentes por rehabilitar})*100$	Si	No	No	No	No	No
<b>Componente 2</b>	Porcentaje de carpeta de rodamiento rehabilitada	$(\text{Carpeta de rodamiento rehabilitada}/\text{Meta de carpeta de rodamiento por rehabilitar})*100$	Si	No	No	No	No	No
<b>Componente 3</b>	Porcentaje de señalamiento informativo e indicativo atendido	$(\text{Señalamiento informativo e indicativo atendido}/\text{Meta de señalamiento informativo e indicativo por atender})*100$	Si	No	No	No	No	No
<b>Componente 4</b>	Porcentaje de Pavimento Señalizado	$(\text{Pavimento señalizado}/\text{Meta de pavimento a señalizar})*100$	Si	No	No	No	No	No



Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Método de cálculo	C	R	E	M	A	A
Actividad 1.1	Porcentaje de puentes vehiculares rehabilitados respecto a la demanda ciudadana	(Puentes vehiculares rehabilitados/Puentes vehiculares reportados mediante demanda ciudadana)*100	Si	No	No	No	No	No
Actividad 1.2	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la rehabilitación de puentes vehiculares	(Gasto ejercido en la supervisión externa para la rehabilitación de puentes vehiculares/Presupuesto modificado para la supervisión externa)*100	No	No	No	No	No	No
Actividad 2.1	Porcentaje de carpeta de rodamiento rehabilitada respecto a la demanda ciudadana	(Carpeta de rodamiento rehabilitada/Carpeta de Rodamiento reportada mediante demanda ciudadana)*100	Si	No	No	No	No	No
Actividad 2.2	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la rehabilitación de carpeta de rodamiento	(Gasto ejercido en la supervisión externa para la rehabilitación de carpeta de rodamiento/Presupuesto modificado para la supervisión externa)*100	No	No	No	No	No	No
Actividad 3.1	Porcentaje de señalamiento informativo e indicativo respecto a la demanda ciudadana	(Señalamiento informativo e indicativo realizado/Señalamiento informativo e indicativo reportados mediante demanda ciudadana)*100	Si	No	No	No	No	No
Actividad 3.2	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa del señalamiento informativo e indicativo	(Gasto ejercido en la supervisión externa para el señalamiento informativo e indicativo/Presupuesto modificado para la supervisión externa)*100	No	No	No	No	No	No
Actividad 4.1	Porcentaje de señalización indicativa sobre el pavimento realizada respecto a la demanda ciudadana	(Señalización indicativa sobre el pavimento realizada/Señalización indicativa sobre el pavimento reportada mediante demanda ciudadana)*100	Si	No	No	No	No	No
Actividad 4.2	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la señalización indicativa sobre el pavimento	(Gasto ejercido en la supervisión externa para la señalización indicativa sobre el pavimento/Presupuesto modificado para la supervisión externa)*100	No	No	No	No	No	No



Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Definición	Unidad de Medida	Frecuencia de medición	Línea base	Metas	Comportamiento del Indicador
<b>Fin</b>	Variación porcentual anual de los costos generalizados de viaje (PROXY/COMPU ESTO)	Disminución de los Costos Generalizados de Viaje	Eficacia	Anual	No disponible	No disponible	No disponible
<b>Propósito</b>	1. Variación porcentual anual del índice de funcionalidad de la vialidad.	Medir la funcionalidad de la vialidad con respecto a la calidad de la carpeta de rodamiento.	Eficacia	Anual	No disponible	No disponible	No disponible
	2. Variación porcentual anual de los tiempos de traslado	Medir la funcionalidad de la vialidad con respecto a la calidad de la carpeta de rodamiento.	Eficacia	Anual	No disponible	No disponible	No disponible
<b>Componente</b>	Porcentaje de puentes vehiculares rehabilitados	Avance porcentual de los puentes vehiculares rehabilitados	Porcentaje	Trimestral	No disponible	No disponible	No disponible
<b>Componente</b>	Porcentaje de carpeta de rodamiento rehabilitada	Avance porcentual de la carpeta de rodamiento rehabilitada	Porcentaje	Trimestral	No disponible	No disponible	No disponible
<b>Componente</b>	Porcentaje de señalamiento informativo e indicativo atendido	Avance porcentual del señalamiento informativo e indicativo realizado	Porcentaje	Trimestral	No disponible	No disponible	No disponible
<b>Componente</b>	Porcentaje de Pavimento Señalizado	Avance porcentual de la señalización indicativa sobre el pavimento pintada	Porcentaje	Trimestral	No disponible	No disponible	No disponible
<b>Actividad</b>	Porcentaje de puentes vehiculares rehabilitados respecto a la demanda ciudadana	Avance porcentual de la atención a la demanda ciudadana referente a la rehabilitación de	Porcentaje	Trimestral	No disponible	No disponible	No disponible



Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Definición	Unidad de Medida	Frecuencia de medición	Línea base	Metas	Comportamiento del Indicador
		puentes vehiculares					
Actividad	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la rehabilitación de puentes vehiculares	Avance porcentual financiero de la supervisión externa para la rehabilitación de puentes vehiculares	Porcentaje	Trimestral	No disponible	No disponible	No disponible
Actividad	Porcentaje de carpeta de rodamiento rehabilitada respecto a la demanda ciudadana	Avance porcentual de la atención a la demanda ciudadana referente a la rehabilitación de la carpeta asfáltica	Porcentaje	Trimestral	No disponible	No disponible	No disponible
Actividad	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la rehabilitación de carpeta de rodamiento	Avance porcentual financiero de la supervisión externa para la rehabilitación de la carpeta de rodamiento	Porcentaje	Trimestral	No disponible	No disponible	No disponible
Actividad	Porcentaje de señalamiento informativo e indicativo respecto a la demanda ciudadana	Avance porcentual de la atención a la demanda ciudadana referente al señalamiento informativo e indicativo	Porcentaje	Trimestral	No disponible	No disponible	No disponible
Actividad	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa del señalamiento informativo e indicativo	Avance porcentual financiero de la supervisión externa para el señalamiento informativo e indicativo	Porcentaje	Trimestral	No disponible	No disponible	No disponible
Actividad	Porcentaje de señalización indicativa sobre el pavimento realizada respecto a la demanda ciudadana	Avance porcentual de la atención a la demanda ciudadana referente a la señalización indicativa sobre el pavimento	Porcentaje	Trimestral	No disponible	No disponible	No disponible



Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Definición	Unidad de Medida	Frecuencia de medición	Línea base	Metas	Comportamiento del Indicador
Actividad	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la señalización indicativa sobre el pavimento	Avance porcentual financiero de la supervisión externa para la señalización indicativa sobre el pavimento	Porcentaje	Trimestral	No disponible	No disponible	No disponible

Fuente: Cuadro de elaboración propia con base en datos obtenidos de la MIR del Pp K001.



## Anexo 2. Matriz de Indicadores para Resultados

RESUMEN NARRATIVO		INDICADORES			MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS		
		NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA	FRECUENCIA DE LA MEDICIÓN				
<b>FIN</b> Se contribuye a mantener vialidades cómodas, eficientes, accesibles y seguras		Variación porcentual anual de los costos generalizados de viaje (PROXY/COMPUUESTO)	$((\text{Costos generalizados de viaje en el año actual} / \text{Costos generalizados de viaje en el año anterior}) - 1) * 100$	Anual	Highway design model (HDM 4-0) Realizado por el Banco Mundial o similar; Costos Generalizados de Viaje			
<b>PROPÓSITO</b> Objetivo del Programa Los usuarios de la Red Vial Primaria disminuyen sus tiempos de traslado		1. Variación porcentual anual del índice de funcionalidad de la vialidad. 2. Variación porcentual anual de los tiempos de traslado.	1. $((\text{Índice de funcionalidad de la vialidad del año actual} / \text{Índice de funcionalidad de la vialidad del año anterior}) - 1) * 100$ 2. $((\text{Tiempos de traslado del año actual} / \text{tiempos de traslado del año anterior}) - 1) * 100$	Anual	1. Índice de funcionalidad de la vialidad 2.- Tiempos de traslado	Supuestos Propósito - Fin	El transporte pesado circula por vías y horarios establecidos.	
<b>COMPONENTES</b> Bienes y servicios que reciben los beneficiarios		Componente 1 Puentes vehiculares rehabilitados	Porcentaje de puentes vehiculares rehabilitados	$(\text{Puentes vehiculares rehabilitados} / \text{Meta de Puentes por rehabilitar}) * 100$	Trimestral	Reporte de Avance Físico-Financiero de Puentes	Supuestos Componentes - Propósito	
		Componente 2 Carpeta de rodamiento rehabilitada	Porcentaje de carpeta de rodamiento rehabilitada	$(\text{Carpeta de rodamiento rehabilitada} / \text{Meta de carpeta de rodamiento por rehabilitar}) * 100$	Trimestral	Reporte de Avance Físico-Financiero de carpeta de rodamiento		Mantenimiento rutinario de la Red Pluvial por parte del SACMEX
		Componente 3 Señalamiento informativo e indicativo realizado	Porcentaje de señalamiento informativo e indicativo atendido	$(\text{Señalamiento informativo e indicativo atendido} / \text{Meta de señalamiento informativo e indicativo por atender}) * 100$	Trimestral	Reporte de Avance Físico-Financiero de señalamiento Informativo e indicativo		Mantenimiento y actualización del alumbrado público
		Componente 4 Señalización indicativa sobre el pavimento pintada	Porcentaje de Pavimento Señalizado	$(\text{Pavimento señalado} / \text{Meta de pavimento a señalar}) * 100$	Trimestral	Reporte de Avance Físico-Financiero de señalización sobre pavimento		



RESUMEN NARRATIVO			INDICADORES			MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
			NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA	FRECUENCIA DE LA MEDICIÓN		
<b>COMPONENTE 1: Puentes vehiculares rehabilitados</b>							
Actividad 1.1	Elaboración del diagnóstico para el mantenimiento de los puentes vehiculares	Porcentaje de puentes vehiculares rehabilitados respecto a la demanda ciudadana	(Puentes vehiculares rehabilitados/Puentes vehiculares reportados mediante demanda ciudadana)*100	Trimestral	Sistema de Atención Ciudadana 072, Reporte de puentes rehabilitados	Supuestos Actividades - Componentes	1.3 Ejecución de la Obra
Actividad 1.2	Verificación de la supervisión externa de la rehabilitación de puentes vehiculares	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la rehabilitación de puentes vehiculares	(Gasto ejercido en la supervisión externa para la rehabilitación de puentes vehiculares/Presupuesto modificado para la supervisión externa)*100	Trimestral	Presupuesto modificado; Informe trimestral		
<b>COMPONENTE 2: Carpeta de rodamiento rehabilitada</b>							
Actividad 2.1	Elaboración del diagnóstico para el mantenimiento de la carpeta de rodamiento	Porcentaje de carpeta de rodamiento rehabilitada respecto a la demanda ciudadana	(Carpeta de rodamiento rehabilitada/Carpeta de Rodamiento reportada mediante demanda ciudadana)*100	Trimestral	Sistema de Atención Ciudadana 072, Reporte de carpeta de rodamiento rehabilitada	Supuestos Actividades - Componentes	2.3 Ejecución de la obra por contratistas.
Actividad 2.2	Verificación de la supervisión externa de la rehabilitación de carpeta de rodamiento	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la rehabilitación de carpeta de rodamiento	(Gasto ejercido en la supervisión externa para la rehabilitación de carpeta de rodamiento/Presupuesto modificado para la supervisión externa)*100	Trimestral	Presupuesto modificado; Informe trimestral		
<b>COMPONENTE 3: Señalamiento informativo e indicativo realizado</b>							
Actividad 3.1	Elaboración del diagnóstico para el señalamiento informativo e indicativo	Porcentaje de señalamiento informativo e indicativo respecto a la demanda ciudadana	(Señalamiento informativo e indicativo realizado/Señalamiento informativo e indicativo reportados mediante demanda ciudadana)*100	Trimestral	Sistema de Atención Ciudadana 072, Reporte de Señalamiento informativo e indicativo	Supuestos Actividades - Componentes	
Actividad 3.2	Verificación de la supervisión externa del señalamiento informativo e indicativo	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa del señalamiento informativo e indicativo	(Gasto ejercido en la supervisión externa para el señalamiento informativo e indicativo/Presupuesto modificado para la supervisión externa)*100	Trimestral	Presupuesto modificado; Informe trimestral		
<b>COMPONENTE 4: Señalización indicativa sobre el pavimento pintada</b>							
Actividad 4.1	Elaboración del diagnóstico para la señalización indicativa sobre el pavimento	Porcentaje de señalización indicativa sobre el pavimento realizada respecto a la demanda ciudadana	(Señalización indicativa sobre el pavimento realizada/Señalización indicativa sobre el pavimento reportada mediante demanda ciudadana)*100	Trimestral	Sistema de Atención Ciudadana 072, Reporte de señalización indicativa sobre el pavimento	Supuestos Actividades - Componentes	
Actividad 4.2	Verificación de la supervisión externa de la señalización indicativa sobre el pavimento	Porcentaje de avance físico-financiero de la supervisión externa para la señalización indicativa sobre el pavimento	(Gasto ejercido en la supervisión externa para la señalización indicativa sobre el pavimento/Presupuesto modificado para la supervisión externa)*100	Trimestral	Presupuesto modificado; Informe trimestral		

ACTIVIDADES O PROCESOS DE GESTIÓN Y PRODUCCIÓN DE COMPONENTES



## Anexo 3. Formato para la Difusión de los Resultados de las Evaluaciones CONAC

1. DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN	
1.1 Nombre de la evaluación: Programa presupuestario K001: Mejoramiento de la Infraestructura Vial, ejecutado durante el Ejercicio Fiscal 2018	
1.2 Fecha de inicio de la evaluación (dd/mm/aaaa): 04/10/2019	
1.3 Fecha de término de la evaluación (dd/mm/aaaa): 15/12/2019	
1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:	
Nombre: Lic. Claudia Segovia Tellez	Unidad administrativa: Dirección Ejecutiva de Implementación del Presupuesto basado en Resultados y Evaluación del Desempeño
1.5 Objetivo general de la evaluación: Valorar el diseño el Programa Presupuestario con el fin de proveer información de calidad que retroalimente su diseño, gestión y resultados.	
1.6 Objetivos específicos de la evaluación: <p>Analizar la justificación de la creación y diseño del Programa presupuestario.</p> <p>Identificar y analizar su vinculación con la planeación del Gobierno de la Ciudad de México.</p> <p>Analizar la consistencia entre su diseño o análisis de la estrategia, y la normatividad aplicable.</p> <p>Examinar la contribución del Programa presupuestario a la resolución del problema o necesidad para el cual fue creado.</p> <p>Verificar a la población potencial y objetivo, así como los mecanismos de incorporación, en su caso.</p> <p>Analizar la Matriz de Indicadores para Resultados.</p> <p>Identificar posibles complementariedades y/o coincidencias con otros Programas Presupuestarios, e</p> <p>Identificar aspectos a mejorar del Programa presupuestario a efecto de formular recomendaciones específicas y concretas, que permitan realizar ajustes y mejoras de su diseño, para su mejor operación y alcance efectivo de resultados.</p> <p>Realizar un análisis de Fortalezas y Oportunidades, Debilidades y Amenazas, y emitir recomendaciones pertinentes.</p>	
1.7 Metodología utilizada en la evaluación: La metodología para realizar la Evaluación de diseño del Pp's i) Mejoramiento de la Infraestructura Vial, ejecutados durante el 2018 en la Ciudad de México, implica la valoración de la justificación de su creación, contribución a los objetivos y metas del Programa de Gobierno de la Ciudad de México, la cobertura y focalización de los recursos ejercidos y la consistencia de la Matriz de Indicadores para Resultados, con base en la información proporcionada por las URG.	
La evaluación se realizó a través el análisis de gabinete, esto es, un análisis valorativo de la información contenida en registros administrativos, bases de datos, evaluaciones, documentos oficiales, documentos normativos y sistemas de información, entre otros, acopiados por las URG; y enviados como fuentes de información por parte de la Dirección General de Planeación Presupuestaria, Control y Evaluación de Gasto.	
Instrumentos de recolección de información:	
Cuestionarios__ Entrevistas_X_ Formatos__ Otros_X_ Especifique: Leyes, reglamentos, instrumentos de planeación, lineamientos, reglas, manuales administrativos y específicos de operación, informe de resultados diversos, matriz de indicadores para resultados, bitácoras y formatos, entre otros.	



Descripción de las técnicas y modelos utilizados: La evaluación se realizó a través el análisis de gabinete, esto es, un análisis valorativo de la información contenida en registros administrativos, bases de datos, evaluaciones, documentos oficiales, documentos normativos y sistemas de información, entre otros, copiados por las URG; y enviados como fuentes de información por parte de la Dirección General de Planeación Presupuestaria, Control y Evaluación de Gasto.

## 2. Principales Hallazgos de la evaluación

### 2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación:

En términos metodológicos el Pp presenta deficiencias ya que carece de un diagnóstico y fuentes documentadas que justifiquen su operatividad; no es posible observar una problemática definida y acotada; tampoco se identifica a la población objetivo, así como las características de los bienes o servicios que se otorgan; no todos los objetivos de la MIR cumplen con las reglas de redacción de la Metodología del Marco Lógico; y el grupo de actividades señaladas para producir cada uno de los componentes es insuficiente.

Respecto a la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), se identificó en el resumen narrativo que a nivel de Fin se propone contribuir al mantenimiento de las vialidades en términos de seguridad, eficiencia, accesibilidad y comodidad, y su meta consiste en la disminución de los costos generalizados de viaje; mientras que a nivel de propósito busca la disminución de los tiempos de traslado de los usuarios de la red vial; en tanto que los componentes o bienes y servicios otorgados constituyen puentes vehiculares, carpeta de rodamiento, y señalamiento vial para subsanar el deterioro de la infraestructura vial primaria, en cuyo caso la meta es la disminución de los tiempos de viaje.

Se puede observar en el árbol de problemas, que el problema que se pretende atender son las deficiencias que presentan los puentes vehiculares, la carpeta de rodamiento, y los señalamientos de la Red Vial Primaria, entre otros elementos, que afectan directamente a los usuarios.

Con relación a la metodología para la determinación de la población objetivo no fue posible encontrar un método de cuantificación documentado que dé soporte, por lo cual en lo sucesivo se referirá a los “usuarios de la red vial primaria” como tal

### 2.2 Señalar cuáles son las principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), de acuerdo con los temas del programa, estrategia o instituciones.

#### 2.2.1 Fortalezas:

El Fin plasmado en la MIR del Pp está vinculado con los Objetivos del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.

Existen componentes descritos en la MIR del Pp que cumplen con las características requeridas y se pueden identificar en los Manuales Administrativos y en los programas Institucionales de la Secretaría de Obras y Servicios y de la Agencia de Gestión Urbana

#### 2.2.2 Oportunidades:

La población puede percibir de inmediato el beneficio de las acciones realizadas.

#### 2.2.3 Debilidades:

El Pp no cuenta con un árbol de problemas debidamente estructurado y carece de justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que lleva a cabo.

No se puede validar en la MIR la Lógica Vertical ya que el grupo de actividades que se incluyen no son suficientes para producir y distribuir cada uno de los componentes.

No se pudo validar en la MIR la Lógica Horizontal ya que los medios de verificación no pueden ser consultados, dado que el sitio indicado en la MIR para tal fin muestra un error y no se puede ingresar.

No se dispone de Fichas Técnicas de Indicadores, por tanto no es posible verificar el cumplimiento de los objetivos y metas.



2.2.4 Amenazas:

No se cuenta con un diagnóstico en el que se identifique de manera clara la justificación de la creación y operación del Pp.

**3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN**

3.1 Describir brevemente las conclusiones de la evaluación: El Programa presupuestario muestran una deficiencia metodológica en el diseño pues carece de un diagnóstico que justifique su funcionamiento, en el cual se detalle la problemática y beneficiarios que se pretenden atender.

El Fin y el Propósito no se encuentran planteados en el árbol de problemas, por tal motivo no se da una relación de causalidad, lo cual imposibilita la validación de la lógica vertical y horizontal.

Los Indicadores de la MIR no cuentan con Fichas Técnicas de Indicadores que contengan los elementos necesarios para medir el nivel de cumplimiento de sus objetivos y metas.

3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo a su relevancia:

1: Elaborar un diagnóstico en el que se justifique la creación y operatividad del Programa, el cual permita dar a conocer la problemática que lo origina, así como el tipo de beneficiarios que pretende atender con los bienes y servicios que otorga, el cual es necesario actualizar o replantear, considerando el “Manual para la Elaboración de Diagnósticos de Programas Presupuestarios Nuevos o que tuvieron alguna modificación sustancial”, elaborado por la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México.

2: Es necesario reestructurar la MIR, tomando en cuenta el “Manual para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados” y la “Guía para el Diseño y Construcción de Indicadores”, ambos documentos elaborados por la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, además de los documentos de planeación aplicables a la URG.

**4. DATOS DE LA INSTANCIA EVALUADORA**

4.1 Nombre del coordinador de la evaluación: M en C. José Antonio Rodríguez Tirado

4.2 Cargo: Coordinador de Proyectos

4.3 Institución a la que pertenece: Lirun RS S.A. de C.V.

4.4 Principales colaboradores:

Mtro. David Rodríguez Perry, Mtro. Jorge Silva Martínez, Ing. Edgar Alejandro Pinto Guzmán

4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación: agua.jart@gmail.com

4.6 Teléfono (con clave lada): 5554338735

**5. IDENTIFICACIÓN DEL (LOS) PROGRAMA(S)**

5.1 Nombre del (los) programa(s) evaluado(s): Mejoramiento de la Infraestructura vial

5.2 Siglas: Sin Siglas

5.3 Ente público coordinador del (los) programa(s): Secretaría de Obras y Servicios

5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) programa(s):

Poder Ejecutivo\_X\_\_ Poder Legislativo\_\_\_ Poder Judicial\_\_\_ Ente Autónomo\_\_\_

5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) programa(s):

Federal\_\_\_ Estatal\_\_X\_ Local\_\_\_



5.6 Nombre de la(s) unidad(es) administrativa(s) y de (los) titular(es) a cargo del (los) programa(s):
5.6.1 Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s):
Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México
5.6.2 Nombre(s) de (los) titular(es) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s) (nombre completo, correo electrónico y teléfono con clave lada):
Ing. Eusebio Calixto Madariaga Soto Director de Construcción de Obras Públicas "B" Correo: <a href="mailto:emadariagar@cdmx.gob.mx">emadariagar@cdmx.gob.mx</a> Tel: 57642638
<b>6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN</b>
6.1 Tipo de contratación:
6.1.1 Adjudicación Directa__X_ 6.1.2 Invitación a tres___ 6.1.3 Licitación Pública Nacional___
6.1.4 Licitación Pública Internacional___ 6.1.5 Otro: (Señalar)___
6.2 Unidad administrativa responsable de contratar la evaluación: Dirección General de Administración y Finanzas
6.3 Costo total de la evaluación: \$ 149,999.98 pesos
6.4 Fuente de Financiamiento : Fiscales (Recursos Propios)
<b>7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN</b>
7.1 Difusión en internet de la evaluación: <a href="http://www.finanzas.cdmx.gob.mx/">http://www.finanzas.cdmx.gob.mx/</a>
7.2 Difusión en internet del formato: <a href="http://www.finanzas.cdmx.gob.mx/">http://www.finanzas.cdmx.gob.mx/</a>



## Bibliografía

Jefatura de Gobierno (2013). Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.

Gaceta Oficial del Distrito Federal. Décima Séptima Época, 11 de Septiembre de 2013 No. 1689 Tomo II.

<http://www.iedf.org.mx/transparencia/art.14/14.f.01/marco.legal/PGDDF.pdf>

Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (2018). Aviso por el que se da a conocer la nota aclaratoria del Programa Institucional de la Secretaría de Obras y Servicios 2013-2018. Gaceta Oficial de la Ciudad de México, Vigésima Época, No. 259. México.

[http://www.paot.org.mx/pdfs/GOCDMX\\_12\\_02\\_2018.pdf](http://www.paot.org.mx/pdfs/GOCDMX_12_02_2018.pdf)

Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México (2018). Indicadores Asociados a Programas Presupuestarios del periodo enero – diciembre 2018 de la Ciudad de México.

[https://data.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/banco\\_info\\_2018\\_4/1.05\\_Indicadores\\_Associados\\_a\\_Programas\\_Presupuestarios.pdf](https://data.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/banco_info_2018_4/1.05_Indicadores_Associados_a_Programas_Presupuestarios.pdf)

Secretaría de Desarrollo Social (2013). Lineamientos para la elaboración, aprobación y seguimiento a los Programas derivados del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018. Gaceta Oficial del Distrito Federal, Décima Séptima Época, No. 1753. México.

<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo88622.pdf>

Secretaría de Hacienda y Crédito Público del Gobierno Federal (2016). Guía para el Diseño de Indicadores Estratégicos.

<https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaIndicadores.pdf>

Secretaría de Hacienda y Crédito Público del Gobierno Federal (2016). Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados.

<http://www.shcp.gob.mx/EGRESOS/PEF/sed/Guia%20MIR.pdf>



Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México (2018). Manual Administrativo.

[http://www.sideo.cdmx.gob.mx/generaPDFManual/manuales\\_pdf/manual\\_vigente/Manual\\_7\\_modificacion\\_6.pdf](http://www.sideo.cdmx.gob.mx/generaPDFManual/manuales_pdf/manual_vigente/Manual_7_modificacion_6.pdf)

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (2017). Manual Administrativo.

<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5d0/a8f/077/5d0a8f0773d88486904511.pdf>

Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (2018). Manual Administrativo.

[https://www.obras.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Manual\\_5\\_modificacion\\_50.pdf](https://www.obras.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Manual_5_modificacion_50.pdf)

Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México (2018). Programa Institucional de la Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México. Gaceta Oficial de la Ciudad de México, Décima Novena Época. México.

[https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/365ffd15b56ea015014965d1dec6e08c.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/365ffd15b56ea015014965d1dec6e08c.pdf)

Secretaría de Movilidad (2017). Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018. Gaceta Oficial de la Ciudad de México, Vigésima Época, No.102. México.

[http://www.sideso.cdmx.gob.mx/documentos/2017/programas\\_desarrollo/programas\\_institucionales/65%20Institucional%20SEMOVI.pdf](http://www.sideso.cdmx.gob.mx/documentos/2017/programas_desarrollo/programas_institucionales/65%20Institucional%20SEMOVI.pdf)

Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (2016). Programa Institucional de la Secretaría de Obras y Servicios. Gaceta Oficial de la Ciudad de México, Décima Novena Época, No. 6. México.

<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Ciudad%20de%20Mexico/wo110360.pdf>



Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (2014). Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Gaceta Oficial del Distrito Federal, Décimo Séptima Época, No. 1965 Bis. México.

<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf>

Jefatura de Gobierno (2015). Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Espacio Público.

Gaceta Oficial del Distrito Federal, Décima Octava Época, No. 197.

<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo106959.pdf>