

# Programa Institucional



**POTOSÍ**  
PARA LOS POTOSINOS  
GOBIERNO DEL ESTADO 2021-2027

**CAMINOS**  
JUNTA ESTATAL DE CAMINOS

## Contenido

1.	Antecedentes.....	2
2.	Introducción.....	5
3.	Marco Jurídico.....	6
4.	Objetivos institucionales alineados a la planeación internacional, nacional y estatal.....	8
5.	Misión y visión institucional.....	9
5.1	Misión.....	9
5.2	Visión.....	10
5.3	Valores y principios que caracterizan la institución.....	10
6.	Diagnóstico de la organización.....	10
6.1	Estructura organizacional.....	11
6.2	Recursos Humanos.....	11
6.3	Recursos Financieros.....	12
6.4	Servicios Generales.....	14
6.4.1	Tecnologías de información y comunicación.....	15
6.5	Procesos.....	15
6.6	Transparencia y rendición de cuentas.....	16
6.7	Transversalidad.....	16
7.	Problemas y oportunidades.....	17
7.1	Problemas relevantes.....	17
7.2	Análisis de causalidades.....	17
7.3	Áreas de oportunidad.....	18
8.	Metodología del Marco Lógico.....	19
8.1	Identificación de los problemas relevantes u oportunidades.....	19
8.2	Árbol de problemas (Causas y efectos).....	19
8.3	Árbol de objetivos (Medios y fines).....	19
8.4	Matriz de indicadores de resultados.....	19
9.	Matriz de Indicadores para Resultados Institucional.....	22
9.1.	Registro de componentes y actividades costeadas al 100%.....	23
9.2.	Establecimiento de responsabilidades de cada componente a una dirección o unidad orgánica equivalente.....	23
10.	Mecanismos para la instrumentación, seguimiento y evaluación.....	24
10.1	Indicadores de desempeño (estratégicos y de gestión).....	24
10.2	Metas.....	26
10.3.	Proyectos y acciones de mejoramiento del desempeño.....	26
11.	Anexos.....	27
11.1	Programa presupuestario costead al 100%.....	39
12.	Bibliografía.....	46



## 1. Antecedentes

Considerando que la construcción de caminos contribuye en gran medida en el desarrollo económico de la nación, el 22 de diciembre de 1932 se formuló un acuerdo presidencial que establecía las bases para la cooperación conjunta entre la federación y los estados, a fin de intensificar los trabajos que ya para entonces se venían realizando, y lograr el propósito en el menor tiempo posible<sup>1</sup>.

El 8 de mayo de 1934 se publica en el Diario Oficial, órgano del gobierno constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, la *Ley sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados*, establecido diversas disposiciones, entre ellas la división de caminos en nacionales y locales, la contribución económica que para la construcción de caminos aportaría el gobierno federal y el estatal, y la creación de las juntas locales de caminos:

*Artículo 3º fracción II. Que se integre una Junta Local de Caminos en la que estén representados: el Gobierno del Estado, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, las Cámaras de Comercio, de Industria o de Agricultura y las empresas de auto-transportes<sup>2</sup>.*

Posteriormente, el 30 de diciembre de 1935 se expide el *Reglamento sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados*, derogado con la publicación de un nuevo reglamento el 4 de agosto de 1937, definiendo a las Juntas Locales de Caminos como los organismos oficiales autónomos en sus determinaciones y con personalidad jurídica, encargados de la construcción de caminos locales y nacionales.

La Junta Local de Caminos de San Luis Potosí se creó el 1 de febrero de 1933 con base en el acuerdo presidencial del 22 de diciembre de 1932, integrada por un presidente, un tesorero, un secretario y dos vocales<sup>3</sup>.

Con el objetivo prioritario de fortalecer el federalismo y la descentralización de la vida nacional, el gobierno del estado firma un Acuerdo de Coordinación Especial con el gobierno federal, mediante el cual, la federación transfiere al estado la administración y responsabilidad de la ejecución de sus programas a la Junta Local de Caminos del Estado de San Luis Potosí. En dicho acuerdo, el gobierno del estado se compromete a señalar a un solo organismo como responsable de la construcción y conservación de cualquier camino en cooperación.

Para dar cumplimiento al compromiso establecido, el gobierno del estado consideró necesario actualizar la Junta Local de Caminos, para transformarla en un organismo estatal descentralizado que atienda las demandas de desarrollo integral del estado y sus municipios. Mediante decreto publicado el 5 de abril de 1991 en el periódico oficial del

<sup>1</sup> Diario de los debates de la cámara de diputados del congreso de los estados unidos mexicanos (20 de diciembre de 1933), Disponible en <http://cronica.diputados.gob.mx/DDebate/35/2do/Ord/19331220.html>, consultado el 12 de agosto de 2022.

<sup>2</sup> Diario Oficial, órgano del gobierno constitucional de los estados unidos mexicanos, disponible en [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?cod\\_diario=192077&pagina=8&seccion=0](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=192077&pagina=8&seccion=0), consultado el 12 de agosto de 2022.

<sup>3</sup> Historia de las Juntas Locales de Caminos (1933-1980), Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, disponible en <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/Libro/LB3.pdf>, consultado el 12 de agosto de 2022.





estado libre y soberano de San Luis Potosí, se crea la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí.

La Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí, desde su creación, tiene como objeto el *ejecutar las acciones relativas a planear, programar, presupuestar, construir, conservar, elaborar proyectos, administrar y reconstruir y mantener la infraestructura de carreteras, caminos, puentes y aeropistas derivadas de los programas convenidos con el Gobierno Federal y de los programas convenidos con el Gobierno Estatal*<sup>4</sup>.

La Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí, publicada el 24 de noviembre de 2001 y con última reforma el 18 de abril de 2022, establece la planeación estratégica como mecanismo para lograr una administración pública eficaz y eficiente, mediante el uso de indicadores que permitan evaluar el desempeño de los funcionarios, los programas y los proyectos propuestos por la administración pública. Establece, además, las diferentes etapas del proceso de planeación: formulación, instrumentación, control, información, evaluación y actualización.

En la primera etapa del proceso de planeación, formulación, se establecen los tiempos, las formas de elaboración, la participación, la concertación, la aprobación y la publicación de los diferentes instrumentos normativos de la planeación.

En su artículo 4º, la Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí, establece que el instrumento rector en el proceso de planeación será el Plan Estatal de Desarrollo, en el que se basará la elaboración de los demás instrumentos de la planeación del desarrollo del estatal:

*“... tales como planes municipales, programas regionales, sectoriales, especiales e institucionales, incluyendo el Programa Estatal de Infraestructura contemplado en la Ley de Asociaciones Público-Privadas en Proyectos para la Prestación de Servicios del Estado y Municipios de San Luis Potosí, debiendo transversalizar el respeto a los derechos humanos y la perspectiva de género en todos aquellos en que por su naturaleza resulte procedente.*

*Los objetivos y prioridades de la planeación estatal serán congruentes con los establecidos en la planeación nacional.”*<sup>5</sup>

El 21 de marzo de 2022 se publica en el periódico oficial del estado el decreto 0286.- Plan Estatal de Desarrollo 2021 -2027 (PED), que contiene el diagnóstico de la situación de la entidad al inicio de la administración, y las políticas públicas para el corto, mediano y largo plazos con las que se atenderán las necesidades y demandas de las y los potosinos.

<sup>4</sup> Decreto que crea la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí (Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, abril de 1991)

<sup>5</sup> Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí, Instituto de Investigaciones Legislativas, Unidad de Informática Legislativa, disponible en [https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/legislacion/leyes/2022/04/Ley\\_de\\_Planeacion\\_del\\_Estado\\_y\\_Municipios\\_18\\_de\\_Abril\\_de\\_2022.pdf](https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/legislacion/leyes/2022/04/Ley_de_Planeacion_del_Estado_y_Municipios_18_de_Abril_de_2022.pdf), consultado el 15 de agosto de 2022.



El PED está estructurado en cuatro ejes rectores y veintiún vertientes, con una dependencia coordinadora por vertiente, quien dirige las actividades de cada sector y organiza a las dependencias sectorizadas que le corresponda.

Tabla 1. Estructura del Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027.

Ejes rectores	Vertientes
1. Bienestar para San Luis	Atención a pueblos originarios
	Educación, cultura y deporte de calidad
	Inclusión social e igualdad de género
	Menos pobreza, más bienestar
	Salud
2. Seguridad y Justicia para San Luis	Paz y seguridad
	Justicia e instituciones sólidas
	Reinserción social
	Combate a la delincuencia y atención a víctimas
	Protección civil y atención a desastres
3. Economía Sustentable para San Luis	Desarrollo económico sustentable
	Turismo sostenible
	Infraestructura y agenda urbana
	Desarrollo del campo sostenible
	Recuperación hídrica con enfoque de cuencas
	Desarrollo ambiental y energías alternativas
4. Gobierno responsable para San Luis	Alianzas para la gobernabilidad
	Anticorrupción y combate a la impunidad
	Finanzas responsables y sanas
	Gobierno digital para la certidumbre patrimonial
	Derechos humanos

Fuente: Decreto 0286 Plan Estatal de Desarrollo 2021 - 2027

La planeación estratégica en la que participa la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí, en observancia a la Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí y a lo establecido en el PED, se enmarca en el eje rector 3. Economía Sustentable para San Luis, vertiente Infraestructura y agenda urbana, coordinada por la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas (SEDUVOP).

Actualmente se encuentran concluidos y publicados el programa sectorial de Infraestructura y agenda urbana y el Programa de Infraestructura, programas en donde



la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí participó con las fichas correspondientes a Infraestructura carretera.

## 2. Introducción

La Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí, como organismo estatal descentralizado, cuenta con la estructura adecuada para atender las demandas de la sociedad en su conjunto, con el fin de lograr un desarrollo pleno de la Entidad, en concordancia con su misión y su visión. La elaboración de este documento pretende orientar las actividades para el ejercicio 2023.

El programa institucional 2023 de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí se alinea con los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, los objetivos y estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 2020 - 2024 y con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, así como con el Plan Estatal de Desarrollo 2021 - 2027 y sus programas derivados.

La extensión de la red carretera en el Estado requiere de grandes inversiones para mantenerla en buenas condiciones, el reto que enfrenta el gobierno del Estado para poder satisfacer las demandas ciudadanas en esta materia requiere de ideas y mecanismos novedosos, tal y como lo hace el C. Gobernador del Estado.

La implementación de la Metodología del Marco Lógico está dando resultados en materia de planeación, al elaborar nuestros programas de una forma más ordenada, con visión de futuro y enfocada en obtener resultados. El proceso de implementación en la dependencia se encuentra en etapa de maduración, etapa que en el corto tiempo se alcanzará.

Para el logro de los objetivos planteados en el Presupuesto basado en Resultados, se requiere asignar la inversión suficiente para al menos, en los 5 años que restan de la presente administración, contar con una red carretera con el 80 por ciento de su longitud en buenas y regulares condiciones, además de nueva infraestructura carretera necesaria para articular de manera efectiva la conectividad y movilidad en los centros urbanos y en los polos de desarrollo económico, lo anterior se logrará con la participación de los tres órdenes de gobierno y de la iniciativa privada.



### 3. Marco Jurídico

La Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí (JEC), se crea mediante decreto publicado en el Periódico Oficial el 5 de abril de 1991, en donde se le confieren, entre otras las atribuciones para: Ejecutar las acciones relativas a planear, programar, presupuestar, construir, conservar, elaborar proyectos, administrar, reconstruir y mantener la infraestructura de carreteras, caminos, puentes y aeropistas derivadas de los programas convenidos con el Gobierno Federal y de los programas convenidos con el Gobierno Estatal.

El sustento jurídico de su actuar, se basa en los artículos 3, fracción II, 51 y 52 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de San Luis Potosí, publicada el 24 de octubre de 1997, así como en las facultades que le confiere la Ley que Establece el Derecho de Vía y su Aprovechamiento en las Vías Terrestres de Comunicación Estatal en el artículo 14.

Además de lo anterior, se ha de sujetar a diversas disposiciones legales tanto federales como estatales que norman su funcionamiento y operación, entre ellas, las que a continuación se enlistan:

#### Nacional

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024
- Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020 -2024
- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público y su reglamento
- Ley de Coordinación Fiscal
- Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y su reglamento
- Ley de Planeación y su reglamento
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y su reglamento
- Ley General de Archivos
- Ley General de Contabilidad Gubernamental
- Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados
- Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública
- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

#### Estatal

- Constitución Política del Estado de San Luis Potosí
- Plan Estatal de Desarrollo 2021 – 2027
- Programa Estatal de Infraestructura 2022 - 2027
- Decreto que Crea la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí
- Ley Ambiental del Estado de San Luis Potosí
- Ley de Adquisiciones del Estado de San Luis Potosí
- Ley de Archivos para el Estado de San Luis Potosí
- Ley de Asociaciones Público - Privadas en Proyectos para la Prestación de Servicios del Estado y Municipios





- Ley de Bienes del Estado y Municipios de San Luis Potosí
- Ley de Egresos del Estado de San Luis Potosí para el Ejercicio Fiscal 2019
- Ley de Egresos del Estado de San Luis Potosí para el Ejercicio Fiscal 2020
- Ley de Hacienda para el Estado de San Luis Potosí
- Ley de Ingresos del Estado de San Luis Potosí para el Ejercicio Fiscal 2019
- Ley de Ingresos del Estado de San Luis Potosí para el Ejercicio Fiscal 2020
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas del Estado de San Luis Potosí
- Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí
- Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria del Estado y Municipios de San Luis Potosí
- Ley de Protección de Datos Personales del Estado de San Luis Potosí
- Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado y Municipios de San Luis Potosí
- Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de San Luis Potosí
- Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de San Luis Potosí
- Ley que Establece el Derecho de Vía y su Aprovechamiento en las Vías Terrestres de Comunicación Estatal
- Reglamento interior de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí





#### 4. Objetivos institucionales alineados a la planeación internacional, nacional y estatal

El PED contribuye al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 (ODS), buscando solucionar los problemas que las y los potosinos padecen, mediante la realización de las alternativas de solución que la misma sociedad ha identificado. El quehacer de la JEC alinea sus programas y proyectos en el eje rector 3, Economía Sustentable para San Luis, vertiente 3.3, Infraestructura y Agenda Urbana (ver tabla 3), así como con los planes internacionales y nacionales, según la siguiente imagen de uno de los anexos del presente documento.

Imagen 1. Anexo 1. Programa institucional

<b>2.1 Plan Nacional de Desarrollo</b>	2.1.1 Eje	Desarrollo Económico
	2.1.2 Prioridad	Construcción de caminos rurales
<b>2.2 Programas Sectoriales Nacionales</b>	2.2.1 Programa	PROGRAMA Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024
	2.2.2 Objetivo	Objetivo Prioritario 1. Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.
	2.2.3 Estrategia	Estrategia prioritaria 1.4 Incrementar la cobertura y accesibilidad de las vías de comunicación para impulsar el desarrollo regional y disminuir la marginación.
	2.2.4 Meta	1.4.1 Incrementar la cobertura de la red rural en zonas de alta y muy alta marginación. 1.4.5 Continuar con la pavimentación de caminos rurales y alimentadores en zonas de alta y muy alta marginación. 1.4.6 Construir y modernizar la infraestructura carretera para el desarrollo regional.
<b>2.3 Programa Especial Nacional</b>	2.3.1 Programa	Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2018 - 2024
<b>2.4 Plan Estatal de Desarrollo</b>	2.4.1 Eje	3. Economía Sustentable para San Luis
	2.4.2 Vertiente	3.3 Infraestructura y Agenda Urbana
<b>2.5 Programas Sectoriales Estatales</b>	2.5.1 Programa	Programa Sectorial de Infraestructura y Agenda Urbana
	2.5.2 Objetivo	Este programa no ha sido publicado
	2.5.3 Estrategia	
	2.5.4 Línea de acción	
<b>2.6 Programas Especiales Estatales</b>	2.6.1 Programa	Programa Estatal de Infraestructura 2022 - 2027.
	2.6.2 Objetivo	1. Rehabilitar integralmente la infraestructura pública existente en el Estado, para eficientar los servicios que ofrece, potenciar la economía y mejorar los aspectos sociodemográficos estatales. 2. Promover el incremento de la infraestructura pública necesaria, para alcanzar tasas adecuadas de crecimiento económico, oferta de empleo y distribución equitativa de la riqueza.
	2.6.3 Estrategia	1.1 Elaborar un programa del estado actual de la infraestructura pública, para determinar las condiciones de servicio que ofrece y establecer las necesidades de rehabilitación integral que requiere.
		2.1 Elaborar un programa de necesidades de infraestructura pública nueva, ya sea por déficit de oferta de servicios públicos, fortalecimiento de la economía o mejora de indicadores sociodemográficos.
		2.2 Desarrollar los estudios de pre-inversión necesarios en coordinación con las dependencias promotoras, que justifique la inversión pública en infraestructura nueva. 2.3 Promover la construcción de infraestructura nueva, bajo el principio de puesta en operación de áreas susceptibles de ser aprovechadas en el transcurso de ejecución de la obra.
	2.6.4 Línea de acción	1.1.2 Determinar la cobertura de servicios que ofrece la infraestructura existente y valorar el déficit de ellos, para determinar si se requiere infraestructura nueva o es suficiente con la rehabilitación de la existente.
2.1.1 Integración de un grupo interdisciplinario que analice las causas que originan la necesidad de construir nueva infraestructura pública, para determinar la mejor opción de inversión que permita reducir el déficit de servicios, de fortalecimiento de la economía o mejora de indicadores sociodemográficos.		
2.1.2 Determinación de la ubicación georreferenciada de la infraestructura nueva, acorde a los programas de ordenamiento territorial aplicables. 2.2.1 Elaboración del presupuesto en infraestructura pública nueva, por medio de costos paramétricos, tomando en cuenta los costos de inversión, equipamiento, operación y mantenimiento, en el periodo de vida útil del proyecto de inversión. 2.2.2 Determinación de las posibles fuentes de financiamiento y gestión oportuna de ellas, celebrando en su caso los Convenios de Coordinación o Colaboración necesarios, integrando los estudios correspondientes: Costo Beneficio cuando los beneficios sean cuantificables y Costo Eficiencia cuando no sean cuantificables o de difícil cuantificación. 2.3.1 Ejecución de la Infraestructura nueva, analizando los posibles frentes de trabajo, de tal manera que sean puestas en operación las áreas susceptibles de ser aprovechadas en el transcurso de ejecución de la obra. 2.3.2 Las dependencias ejecutoras y promotoras deberán coordinarse con la Secretaría de Finanzas y la Oficialía Mayor para garantizar que a la conclusión de los trabajos de rehabilitación integral de infraestructura, o a la conclusión de la etapa susceptible de ser puesta en operación, se cuente con el equipamiento y personal necesario en su caso, para operar y mantener al cien por ciento dicha área y/o la totalidad de la infraestructura.		

Fuente: elaboración propia en el formato proporcionado por la Secretaría de Finanzas

Tabla 2. Alineación con el Plan Estatal de Desarrollo

Eje rector	3. Economía Sustentable para San Luis	Vertiente	3.3 Infraestructura y agenda urbana
Estrategia	Líneas de acción		
5.1 Conservar, modernizar, ampliar y construir la red vial terrestre estatal para fortalecer la conectividad terrestre con estándares de seguridad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover con el gobierno federal, municipal y el sector privado, la modernización de la infraestructura en la red vial terrestre.</li> <li>• De la Red Estatal Carretera:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejorar las condiciones físicas, sobre todo, dada la orografía y características de suelo, de la zona Huasteca y Media.</li> <li>- Conservación y reconstrucción de las estructuras vehiculares y peatonales en la red vial terrestre.</li> <li>- Realizar la evaluación del estado físico.</li> <li>- Determinar las condiciones físicas.</li> <li>- Impulsar la coordinación con los tres órdenes de gobierno para la conservación y reconstrucción de la Red.</li> </ul> </li> <li>• Identificar y atender los puntos de mayor índice de accidentabilidad en la Red Carretera Estatal.</li> </ul>		
5.2 Mejorar la planeación, administración y ejecución de obras y acciones para la atención oportuna de las necesidades de la infraestructura carretera.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer mecanismos de comunicación con diferentes dependencias, instituciones y la ciudadanía para vigilar el estado físico de la infraestructura en la red vial terrestre y su aprovechamiento.</li> <li>• Fortalecer el uso de las Tecnologías de Comunicación (TIC's) para eficientizar la comunicación interna y para contribuir a la rapidez en atención de gestiones y contingencias.</li> <li>• Fortalecer el banco de estudios, proyectos y gestión de permisos para desarrollar infraestructura carretera.</li> <li>• Actualizar y fortalecer el marco normativo para brindar mayor certeza jurídica en beneficio de las y los ciudadanos del Estado.</li> <li>• Crear esquemas innovadores de inversión que permitan optimizar y potenciar los recursos para infraestructura vial.</li> <li>• Mejorar los procesos de planeación, integración de proyectos ejecutivos y los procesos de asignación de obra.</li> </ul>		

Fuente. Elaboración propia

## 5. Misión y visión institucional

### 5.1 Misión

Realizar la construcción, modernización y conservación de la infraestructura vial y de aeropistas en el estado de San Luis Potosí, que favorezca la conectividad y libre tránsito de las y los usuarios de las cuatro regiones del estado, para el fortalecimiento de la actividad económica y el bienestar social.



## 5.2 Visión

Ser un organismo con alto grado de productividad y eficiencia que permita incrementar la infraestructura vial y de aeropistas; que resuelva con enfoque social, las necesidades de las y los usuarios, a través de la mejora continua, con estándares de calidad y sostenibilidad, que posicionen al estado de San Luis Potosí como el principal centro nodal del país.

## 5.3 Valores y principios que caracterizan la institución

- Compromiso
- Responsabilidad
- Transparencia
- Integridad

## 6. Diagnóstico de la organización

La situación que guarda la Junta Estatal de Caminos, respecto a su estructura organizacional, recursos humanos y financieros con los que se cuentan, determinan el desempeño para el cumplimiento de los mandatos normativos, así como para alcanzar la visión institucional hacia el 2023. La identificación de la situación actual de la institución se realizó mediante la recolección e integración de la información, la cual es presentada a partir del análisis de la estructura organizacional actual, a fin de identificar los problemas y oportunidades que definirán los objetivos encaminados a mejorar la efectividad de la operación; se omite el tema relacionado con la gestión de calidad debido a que actualmente la institución carece de un sistema de gestión y evaluación de procesos orientados a ese fin. Sin embargo, del 2005 al 2006 se realizó el primer intento para lograr una certificación de calidad ISO 9000 – 2001, en uno de los procesos administrativos identificando, que cuenta con potencial para su desarrollo, y de otros más.

Para atender las atribuciones que se le confieren desde su creación, se identifican como las principales actividades aquellas que son necesarias para construir y preservar la infraestructura carretera propiedad del Estado, las que básicamente comprenden la:

- Elaboración de Estudios y proyectos de infraestructura carretera,
- Construcción y modernización de ejes troncales,
- Construcción y modernización de La red estatal de caminos y carreteras, y la
- Conservación de La red estatal de carreteras

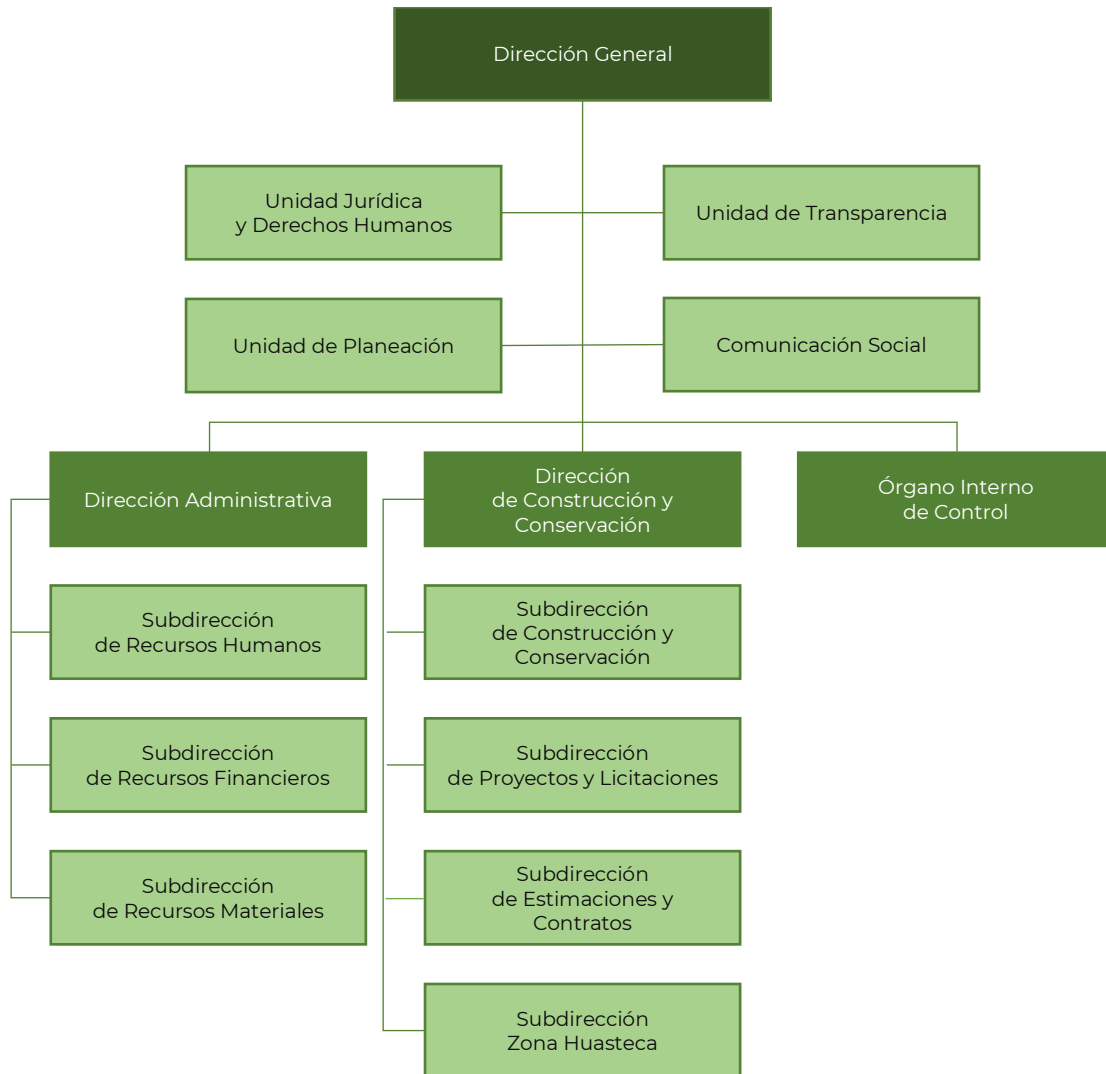
Para el buen desarrollo de las actividades mencionadas, siempre con la atención en las estrategias y líneas de acción establecidas mediante la planeación estratégica en el PED, la JEC cuenta con una estructura organizacional que durante 2022 se ha tratado de afinar para su mejor interacción y funcionamiento.



## 6.1 Estructura organizacional

Para el desarrollo de funciones y atribuciones, la Junta Estatal de Caminos cuenta con la siguiente estructura organizacional:

Imagen 2. Organigrama de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí



Fuente: Página web de la JEC disponible en: <https://slp.gob.mx/jec/Paginas/Organigrama-JEC.aspx>

## 6.2 Recursos Humanos

Actualmente, la plantilla de personal se ha reducido en casi un 20 por ciento, de 217 personas en septiembre de 2021 a 181 personas a septiembre de 2022, donde el 72 por ciento de los puestos laborales es ocupado por hombres y el 28 por ciento por mujeres, reduciendo también un tres por ciento la diferencia de género de la que prevalecía en el mismo periodo.



Tabla 3. Personal a septiembre de 2022

Tipo de personal	Hombres	Mujeres	Total
Directivos (confianza)	5	4	<b>9</b>
Base	84	21	<b>105</b>
Personal permanente (LGT)	40	26	<b>66</b>
Honorarios	1	0	<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>51</b>	<b>181</b>

Fuente: Subdirección de Recursos Humanos

Tabla 4. Nivel académico del Personal a septiembre de 2022

Tipo de personal	Posgrado	Licenciatura	Bachillerato	Secundaria	Primaria	Total
Directivo (confianza)	2	6	1	0	0	<b>9</b>
Base	2	25	16	15	12	<b>70</b>
Personal permanente	1	38	19	5	3	<b>66</b>
Honorarios	0	1	0	0	0	<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>70</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>146</b>

Fuente: Subdirección de Recursos Humanos

En cuanto a la preparación académica, el 61 por ciento del personal cuenta con nivel académico medio superior, el 19 por ciento cuenta con nivel académico básico y el 20 por ciento restante no ha terminado la primaria (Tabla 4).

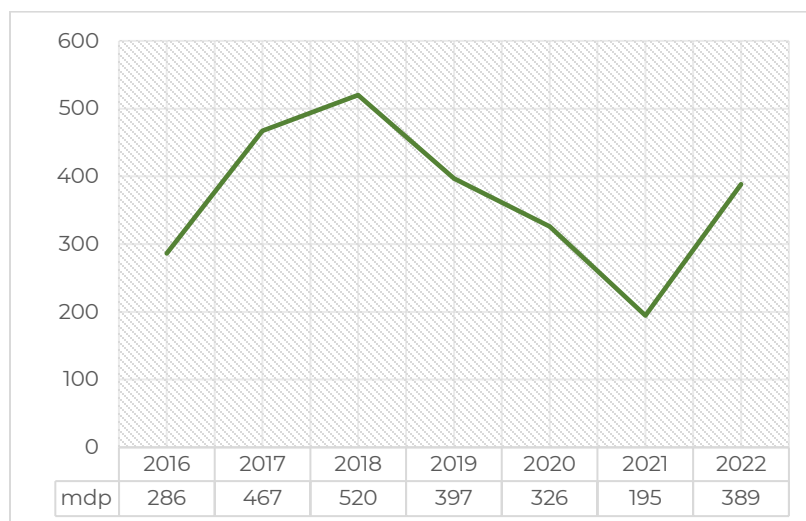
Del análisis de los salarios entre los ingresos del personal operativo, y el personal especializado de acuerdo al nivel y jornada laboral podemos concluir que existe poca variación (entre el mismo tipo de personal, siendo muy marcada entre el personal de base y el personal permanente), pero es notable en el sentido de que el trabajo operativo no requiere escolaridad o lo exige a un nivel básico; también existe falta de perfil adecuado en algunos puestos de áreas de mayor relevancia en donde el personal técnico especializado debe tener estudios mínimos a nivel licenciatura y, preferentemente, un posgrado.

### 6.3 Recursos Financieros

La siguiente gráfica muestra la evolución de los recursos autorizados para la JEC del año 2016 al 2022. Las fuentes de financiamiento para la anterior administración corresponden a recursos del presupuesto público estatal, fondos o presupuesto federales, y de otro tipo; para 2022, el origen de los recursos es estatal.



Gráfica 1. Evolución del presupuesto



Fuente: Subdirección de Recursos Financieros

La fuente de los recursos asignados a la JEC para la atención de los diferentes programas y proyectos realizados sobre la red carretera estatal, durante la anterior administración, es de origen federal, estatal y proveniente de fideicomisos o particulares con una visible disminución en los últimos años de los recursos federales.

Los decrementos en los montos ejercidos durante los años 2019 - 2021 se reflejaron principalmente en los capítulos 2000 y 6000, respecto al primero, durante el ejercicio fiscal 2017, la JEC obtuvo donación de combustible por parte de PEMEX, y a partir de 2018 ya no se cuenta con esa donación, referente al capítulo 6000, Inversión Pública utilizada para el apoyo y ejecución de la infraestructura y obra pública, en las principales funciones de la JEC; los recursos federales recibidos de los programas del ramo 23 principalmente de FONREGION, presentaron reducciones importantes. Por su parte, los recursos estatales tuvieron incremento, pero su aplicación se enfocó en proyectos de movilidad para la zona metropolitana de San Luis Potosí y municipios conurbados.

Actualmente, respecto a los capítulos destinados al gasto corriente, la JEC aplica medidas de austeridad y ahorro previstas en la Ley. Su aplicación se refleja en la disminución del consumo de energía eléctrica, agua y combustible.

Es importante que estas medidas se continúen aplicando para generar ahorros en el gasto corriente:

- Concientizar al personal del apagado y desconexión de equipos de cómputo, multifuncionales, impresoras y demás equipamiento eléctrico
- Instalación de luminarias LED
- Reducir consumo de combustible con la pernocta de los vehículos en la dependencia concluyendo el horario laboral y fines de semana
- Reducción del uso de papelería al utilizar el correo electrónico y continuar con el uso del sistema de control de volantes CONVOLGEN para reducir la impresión de correspondencia.



## 6.4 Servicios Generales

La atención oportuna de las necesidades y emergencias que requiera la red estatal carretera es proporcionada por las diferentes residencias al interior del Estado, las cuales se ubican en cinco puntos geográficos distribuidos dentro de las cuatro regiones del Estado:

Tabla 5. Residencias en el Estado

Residencia	Región	Inmueble ocupado
Oficinas Centrales (San Luis Potosí capital)	Centro	Inmueble propio
Matehuala	Altiplano	Inmueble arrendado
Rioverde	Media	Inmueble arrendado
Ciudad Valles	Huasteca norte	Inmueble arrendado
Tamazunchale	Huasteca sur	Inmueble arrendado

Fuente: Subdirección de Recursos Materiales

Cada una de las residencias cuenta con todos los servicios como luz, agua potable, teléfono, servicio de internet, drenaje y servicio de intendencia.

Históricamente la JEC desarrollaba trabajos por administración con programas de bacheo en la red estatal carretera en el Estado, programa que de manera paulatina fue disminuyendo, en la actualidad existen plantillas de personal de campo que realizan trabajos de limpieza, desazolve de obras de drenaje, limpieza de derecho de vía, retiro de derrumbes y trabajos emergentes, auxiliados por equipo y maquinaria de campo que actualmente resulta insuficiente, ya que el presupuesto asignado para el pago de servicios generales, materiales y suministros se ha mantenido en el mismo rango durante los últimos siete años, como se puede apreciar en la tabla 6.0 Capítulos 2000 y 3000 del presupuesto asignado a la JEC.

De igual manera, el equipo informático y de cómputo con que cuenta la JEC para el desarrollo de sus funciones no ha sido renovado ni actualizado en años, generando costos adicionales en mantenimientos adicionales, así como de mayor consumo de energía eléctrica.

Tabla 6. Capítulos 2000 y 3000 del presupuesto asignado a la JEC

Capítulo	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2000 materiales y suministros	1.4	1.0	1.9	2.0	2.0	1.6	1.1
3000 servicios generales	2.6	2.7	2.8	2.7	2.2	2.3	2.8

Fuente: Subdirección de Recursos Financieros



### 6.4.1 Tecnologías de información y comunicación

Para facilitar el manejo de la información en los procesos que realiza la JEC, así como la implementación de sistemas informáticos de uso obligatorio, la dependencia cuenta con el siguiente equipo de información y comunicación.

Tabla 7. Equipo informático y de comunicación propiedad de la JEC

Equipo	Cantidad	Observaciones
PC de escritorio	122	Solo 3 de ellas se encuentran en buenas condiciones, las otras están obsoletas y requieren actualización
Laptops	22	El 100% de ellas requiere actualización
Impresoras	63	5 copiadoras de uso rudo rentadas
Scanner	3	Rango de vida del 65%
GPS	3	Requieren actualización
Estación Total	4	Requieren actualización
Dron	1	Requiere actualización
Plotter	1	Requiere actualización
Celulares	23	Requieren actualización
<b>Total</b>	<b>242</b>	

Fuente: Subdirección de Recursos Materiales

### 6.5 Procesos

La Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí cuenta con un manual de procesos y procedimientos integrados en 2005 y que a la fecha se trabaja en su actualización, entre otros, los procesos que se manejan en la dependencia para operar son:

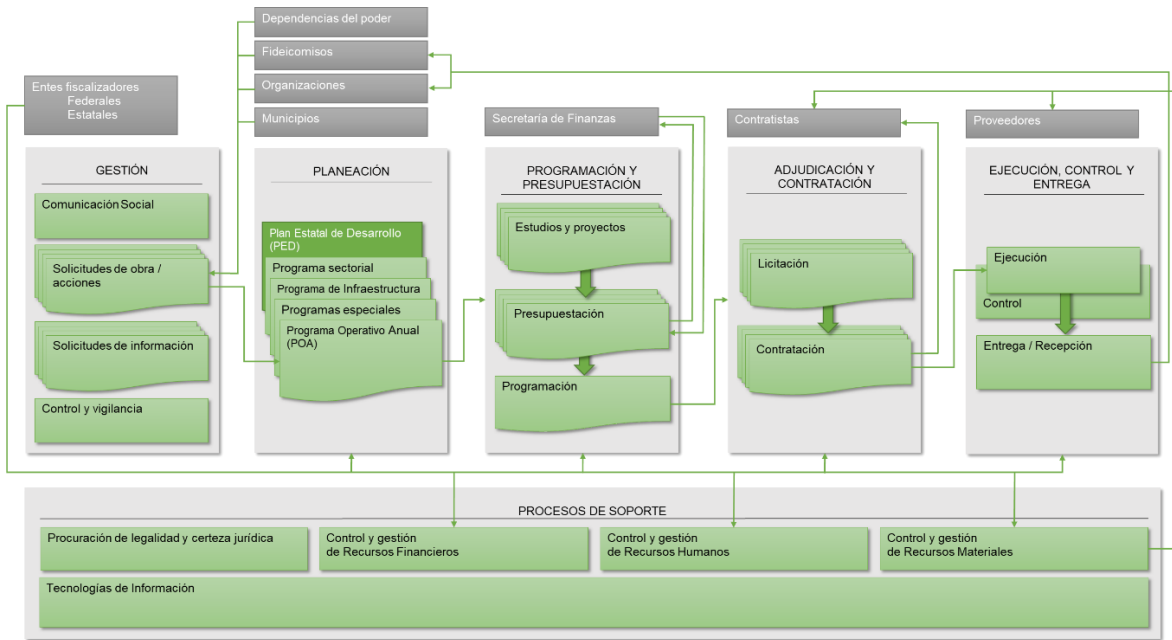
- Validación de proyectos de obra pública y servicios relacionados
- Programación y presupuestación de obra pública y servicios relacionados
- Licitación de obra pública y servicios relacionados
- Contratación de obra pública y servicios relacionados
- Ejecución y control de obra pública y servicios relacionados
- Entrega-recepción de obra pública y servicios relacionados

Sin embargo, debido a la fecha en que fueron integrados, se trabaja en su actualización, ya que no corresponden al flujo operativo que se da actualmente (Imagen 3. Flujo operativo), además de que falta documentar algunos procedimientos, situación desfavorable para la dependencia, ya que es uno de los requisitos indispensables para iniciar cualquier proceso de evaluación, mejora, certificación o de gestión de calidad.





Imagen 3. Flujo operativo



Fuente: Programa institucional 2022

### 6.6 Transparencia y rendición de cuentas

Con el fin de garantizar lo establecido en la Ley Estatal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí cuenta con una Unidad Transparencia que da atención a las solicitudes de información realizadas por la ciudadanía, asimismo, se tiene documentado el procedimiento y el flujo para la atención de solicitudes de información, el cual está siendo integrado en el manual respectivo.

De igual manera, se cumple con la difusión de información fundamental a través de la plataforma institucional, así como mediante el desarrollo de tecnologías de la información diseñados al interior de la dependencia, como la información para diversos trámites y permisos, que constituye una herramienta tecnológica que proporciona al usuario la información requerida para esos trámites de forma más expedita.

También se rinden cuentas a través del Comité Institucional de Gobierno Abierto, y del Comité de Control y Desempeño Institucional (COCODI), entre otros órganos en los que existe la representación de la Sociedad Civil. Así como al Órgano Interno de Control que se encuentra operando en la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí conforme lo establece la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de San Luis Potosí.

### 6.7 Transversalidad

Para aplicar la perspectiva de género, prestar atención a los derechos humanos y a las necesidades de los grupos de población con mayor riesgo de vulnerabilidad y pueblos





indígenas; se incorpora la igualdad de género en programas, proyectos e instrumentos compensatorios de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí. Alcanzar la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres y erradicar la violencia contra las mujeres en la sociedad mexicana, y reconocer que la población femenina tiene los mismos derechos que los varones, impide que se les margine, discrimine, segregue, excluya o violenta.

En materia de capacitación, se diseñó un plan de acción, con el fin de familiarizar al personal a través de pláticas interactivas con el principio de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres. Las temáticas trabajadas durante estas actividades de capacitación promueven espacios libres de violencia, el conocimiento de los conceptos básicos del sistema sexo Género, los Derechos Humanos, y permiten identificar la igualdad de género, entre otras.

## **7. Problemas y oportunidades**

Las atribuciones que le fueron conferidas en el decreto de creación de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí son: Ejecutar las acciones relativas a planear, programar, presupuestar, construir, conservar, elaborar proyectos, administrar, reconstruir y mantener la infraestructura de carreteras, caminos, puentes y aeropistas derivadas de los programas convenidos con el Gobierno Federal y de los programas convenidos con el Gobierno Estatal.

Se parte de la identificación de los problemas y oportunidades establecidos en la matriz FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas), herramienta de análisis que muestra el momento de la situación de la institución en un tiempo determinado, para propósitos del presente programa institucional.

### **7.1 Problemas relevantes**

Siguiendo la metodología, se identifican los principales problemas que afectan el funcionamiento efectivo de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí, describiendo la situación negativa o insatisfactoria que afecta o limita a la dependencia para cumplir su misión y alcanzar su visión. Una vez que se priorizan y se eligen los problemas más relevantes, se hace una descripción breve de cada uno de ellos, de tal forma que quede claro en qué consisten, delimitarlos e identificar dónde se manifiestan.

### **7.2 Análisis de causalidades**

De igual manera, una vez descritos los problemas se analizan las posibles causas y se priorizan las más relevantes. En la siguiente tabla se estructura la información de los problemas más relevantes, la definición del problema, su descripción y las principales causas detectadas.



Tabla 8. Análisis FODA

Fortalezas	Debilidades
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo del sistema de información carretera que permitirá identificar la ubicación, el estado físico y las obras en proceso en la red de carreteras patrimonio del Estado.</li> <li>• Alto porcentaje de personal con edad de 50 años o más, pudiendo asociarse con la plenitud del desarrollo biológico y psicológico, que permite afrontar los problemas que se presentan con una actitud más serena y racional, dado el mayor conocimiento y experiencia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No existe un programa permanente de conservación periódica del patrimonio vial.</li> <li>• Manuales de operación y procesos en actualización.</li> <li>• Alto número de carreteras en malas condiciones, inseguras e insuficientes para facilitar la conectividad regional.</li> <li>• Infraestructura física y de comunicaciones insegura y poco funcional.</li> <li>• Alto porcentaje de personal con edad de 50 años o mayores en proceso de jubilación</li> </ul>
Oportunidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creciente demanda de asesorías para proyectos carreteros por parte de los municipios.</li> <li>• Demanda de mecanismos de participación ciudadana y de información sobre la red carretera y de obras y acciones ejecutadas o en proceso.</li> <li>• Actualización del mapa de la red carretera en el Estado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducción de recursos federales.</li> <li>• Mal estado de la red carretera.</li> <li>• Ocurrencia de fenómenos meteorológicos perturbadores que requieren mayores recursos económicos para su atención.</li> <li>• Mayor oposición de la ciudadanía en la ejecución de obras.</li> </ul>

Fuente: Programa Institucional 2022

### 7.3 Áreas de oportunidad

Las principales áreas de oportunidad se ven reflejadas en la Tabla 8. Análisis FODA, y consisten en atender la creciente demanda de asesorías para proyectos carreteros por parte de los municipios, involucrándolos en la participación para construir caminos, infraestructura auxiliar y realizar convenios de colaboración para la conservación de las





carreteras en su respectiva jurisdicción. También es de gran relevancia el desarrollo del sistema de información carretera que permitirá identificar la ubicación, el estado físico y las obras en proceso en la red de carreteras patrimonio del Estado, facilitando además el contar con el mapa actualizado de la red.

## **8. Metodología del Marco Lógico**

La metodología del Marco Lógico facilita el proceso de conceptualización, diseño, ejecución y evaluación de proyectos, poniendo énfasis en el logro de objetivos y orientado a grupos de población específicos.

El presente documento contiene la aplicación de la metodología MML para el programa presupuestario PP3.11 Infraestructura carretera.

### **8.1 Identificación de los problemas relevantes u oportunidades**

En el proceso de elaboración del PED, la sociedad manifestó las principales problemáticas que les aquejan, en materia de infraestructura carretera la principal problemática identificada se expresa de la siguiente manera:

- San Luis Potosí no potencia su desarrollo regional e intermodal por la falta de fortalecimiento de sus proyectos de construcción, conservación y modernización en la red carretera estatal

En la construcción del árbol de problemas, se identificaron las causas que originan el problema y los efectos que produce.

### **8.2 Árbol de problemas (Causas y efectos)**

Se incluye dentro de los anexos del documento. Ver imagen 4. Árbol de problemas

### **8.3 Árbol de objetivos (Medios y fines)**

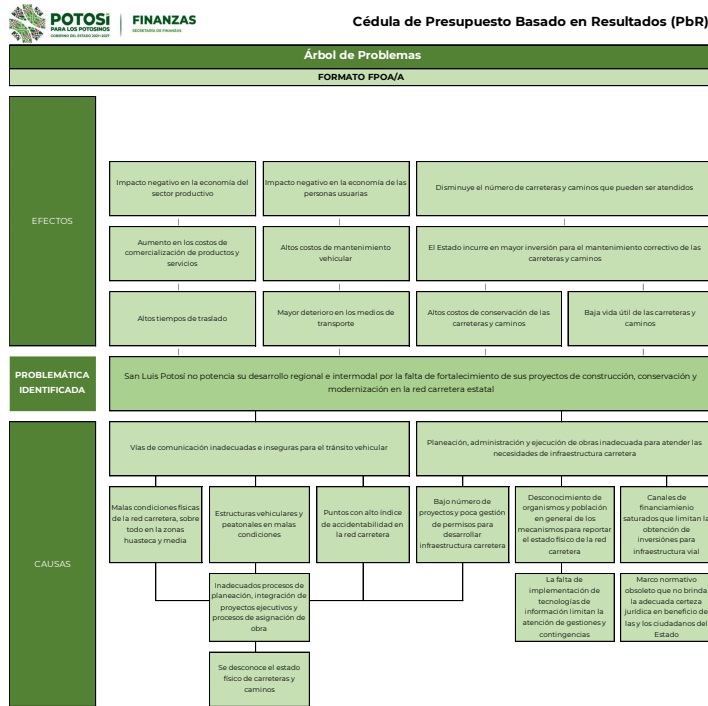
Se incluye dentro de los anexos del documento. Ver imagen 5. Árbol de objetivos

### **8.4 Matriz de indicadores de resultados**

Se incluye dentro de los anexos del documento. Ver imagen 6. Matriz de indicadores de resultados.

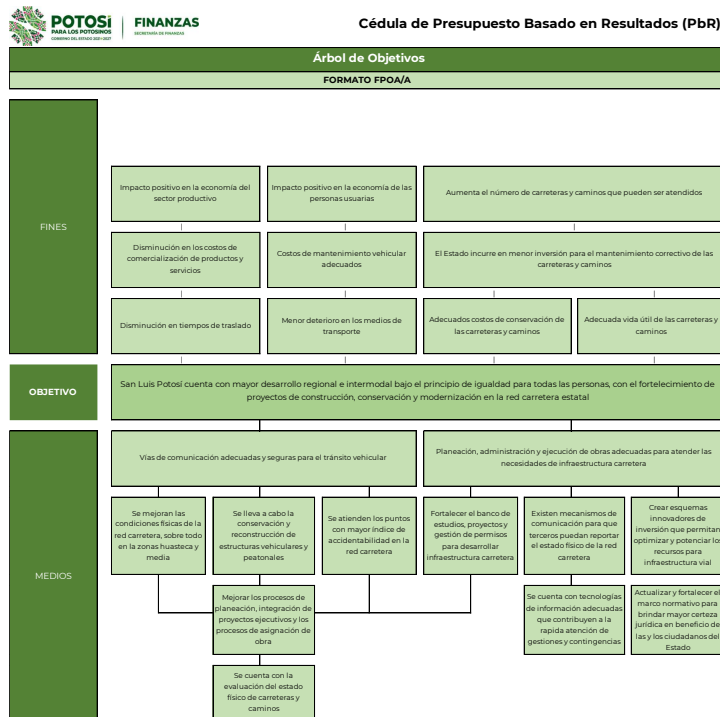


Imagen 4. Árbol de problemas



Fuente: Elaboración propia en formato proporcionado por la Secretaría de Finanzas

Imagen 5. Árbol de objetivos



Fuente: Elaboración propia en formato proporcionado por la Secretaría de Finanzas



Imagen 6. Matriz de indicadores de resultados

6. Matriz de Indicadores de Resultados (MIR)				
Concepto	6.1 Resumen Narrativo (Objetivos)	6.2 Indicadores	6.3 Medios de Verificación	6.4 Supuestos
<b>FIN</b>	Contribuir al desarrollo económico y social de San Luis Potosí que dispone de una infraestructura que cubre sus necesidades de conectividad y movilidad al contar con una red carretera en buenas condiciones, moderna, sostenible y eficiente	Tasa de variación de la inversión anual en infraestructura carretera en el Estado	Secretaría de Finanzas Informes de ejecución Reporte del Sistema de Información de la Inversión Pública (SIIP)	<b>Se mantiene la política de inversión en infraestructura</b>  <b>Los tres órdenes de gobierno y la iniciativa privada invierten en el mejoramiento y conservación de la infraestructura carretera en el Estado</b>
<b>PROPÓSITO</b>	San Luis Potosí cuenta con mayor desarrollo regional e intermodal bajo el principio de igualdad para todas las personas, con el fortalecimiento de proyectos de construcción, conservación y modernización en la red carretera estatal	Porcentaje de carreteras y caminos en buenas condiciones	Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí (JEC). Unidad de Planeación Reporte del estado físico de la red carretera estatal  Centro San Luis Potosí de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (CSICT) Reporte del estado físico de la red carretera estatal	Los tres órdenes de gobierno invierten en el mejoramiento y conservación de la red carretera en el Estado  Se cuenta con la evaluación anual del estado físico de la red carretera estatal de al menos una de las dos dependencias
<b>COMPONENTES</b>	1 Vías de comunicación en el Estado modernizadas, adecuadas y seguras para el tránsito vehicular	Porcentaje de kilómetros de carreteras y caminos construidos y modernizados	JEC. Dirección de Construcción y Conservación Informe trimestral de obras y acciones	Se mantiene la política de inversión en infraestructura carretera  Los tres órdenes de gobierno y la iniciativa privada invierten en la construcción, el mejoramiento y la conservación de la infraestructura carretera en el Estado.
	2 Vías de comunicación en el Estado rehabilitadas y conservadas, adecuadas y seguras para el tránsito vehicular	Porcentaje de kilómetros de carreteras estatales rehabilitados y conservados	JEC. Unidad de Planeación Informe trimestral de indicadores Reporte de validación de obras y acciones contenidas en el Sistema de Información de la Inversión Pública (SIIP)	
	3 Planeación, administración y ejecución de obras implementadas para atender de manera adecuada las necesidades de infraestructura carretera en el Estado	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura carretera elaborados	Secretaría de Finanzas. Reporte del Sistema de Información de la Inversión Pública (SIIP)	
<b>ACTIVIDADES (COMPONENTE 1)</b>	1	1. Mejoramiento de las condiciones físicas de la red carretera, sobre todo en la zonas huasteca y media, con especial atención en municipios con presencia de población indígena		
	1	2. Conservación y reconstrucción de estructuras en la red carretera		
	1	3. Atención de los puntos con mayor índice de accidentabilidad en la red carretera		
	1	4. Mejoramiento de los procesos de planeación, integración de proyectos ejecutivos y los procesos de asignación de obra		
	1	5. Evaluación del estado físico de carreteras y caminos		
	1	6. Evaluación del estado físico de estructuras en la red carretera		
<b>ACTIVIDADES (COMPONENTE 2)</b>	2	1. Fortalecimiento del banco de estudios, proyectos y gestión de permisos para desarrollar infraestructura carretera		
	2	2. Implementación de mecanismos de comunicación para que terceros puedan reportar el estado físico de la red carretera		
	2	3. Creación de esquemas innovadores de inversión que permitan optimizar y potenciar los recursos para infraestructura vial		
	2	4. Implementación de tecnologías de información adecuadas que contribuyan a la rápida atención de gestiones y contingencias		
	2	5. Actualización y fortalecimiento del marco normativo para brindar mayor certeza jurídica en beneficio de las y los ciudadanos del Estado		

Fuente: Elaboración propia en formato proporcionado por la Secretaría de Finanzas



## 9. Matriz de Indicadores para Resultados Institucional

Imagen 7. Matriz de indicadores para resultados institucional

ACTIVIDADES (COMPONENTE 1)	1	1. Mejoramiento de las condiciones físicas de la red carretera, sobre todo en la zonas huasteca y media, con especial atención en municipios con presencia de población indígena	Longitud de carreteras y caminos atendidos con trabajos de construcción, modernización, rehabilitación y conservación en municipios con presencia de población indígena	JEC. Dirección de Construcción y Conservación Informe trimestral de obras y acciones	Se mantiene la política de inversión en infraestructura carretera
	1	2. Conservación y reconstrucción de estructuras en la red carretera	Porcentaje de estructuras conservadas y rehabilitadas	JEC. Dirección de Construcción y Conservación Informe trimestral de obras y acciones	
	1	3. Atención de los puntos con mayor índice de accidentabilidad en la red carretera	Porcentaje de atención a puntos de conflicto	JEC. Dirección de Construcción y Conservación Informe trimestral de obras y acciones	
	1	4. Mejoramiento de los procesos de planeación, integración de proyectos ejecutivos y los procesos de asignación de obra	Porcentaje de estudios y proyectos terminados y validados por la instancia normativa	JEC. Subdirección de Licitaciones y Contratos Registros administrativos	Se mantiene la política de inversión en estudios y proyectos de infraestructura carretera
			Porcentaje de fichas técnicas integradas al 100%		
			Porcentaje de procesos de licitación terminados		
1	5. Evaluación del estado físico de carreteras y caminos	Porcentaje de avance de la evaluación de la red carretera	JEC. Subdirección de Construcción y Conservación Reporte de avances	Se destinan los recursos necesarios para llevar a cabo estos proyectos	
1	6. Evaluación del estado físico de estructuras en la red carretera	Porcentaje de avance de la evaluación de estructuras en la red carretera	JEC. Subdirección de Construcción y Conservación Reporte de avances		
ACTIVIDADES (COMPONENTE 2)	2	1. Fortalecimiento del banco de estudios, proyectos y gestión de permisos para desarrollar infraestructura carretera	Porcentaje de avance de estudios y proyectos que cuenta con todos los permisos	JEC. Subdirección de Licitaciones y Contratos Registros administrativos	Se mantiene la política de inversión en estudios y proyectos de infraestructura carretera
	2	2. Implementación de mecanismos de comunicación para que terceros puedan reportar el estado físico de la red carretera	Porcentaje de avance del proyecto de mecanismos de participación ciudadana	JEC. Subdirección de Recursos Materiales Reporte de avances de proyectos	Se destinan los recursos necesarios para llevar a cabo estos proyectos
	2	3. Creación de esquemas innovadores de inversión que permitan optimizar y potenciar los recursos para infraestructura vial	Porcentaje de avance del proyecto de esquemas de inversión	JEC. Subdirección de Recursos Financieros Reporte de avances de proyectos	Se mantiene la política para realizar este proyecto
	2	4. Implementación de tecnologías de información adecuadas que contribuyan a la rápida atención de gestiones y contingencias	Porcentaje de avance del Sistema de Información Carretera	JEC. Subdirección de Recursos Materiales Reporte de avances de proyectos	Se destinan los recursos necesarios para llevar a cabo estos proyectos
	2	5. Actualización y fortalecimiento del marco normativo para brindar mayor certeza jurídica en beneficio de las y los ciudadanos del Estado	Porcentaje de avance en las propuestas de actualización del marco normativo	JEC. Unidad Jurídica y Derechos Humanos Registros administrativos	Se mantiene la política para actualizar el marco normativo
Porcentaje de atención a los procesos jurídicos notificados					

Fuente: Elaboración propia en formato proporcionado por la Secretaría de Finanzas

### 9.1. Registro de componentes y actividades costeadas al 100%.

El registro de componentes y actividades costeadas al 100% se ha realizado en el formato correspondiente y que se integra como anexo a este documento.

Imagen 8. Componentes y actividades costeadas al 100%

The image displays a complex financial reporting interface with multiple tables and sections. Key sections include:

- 8 Datos del Componente 1:** A table with columns for 'Código del Componente', 'Descripción', and 'Clave del Componente'.
- 9 Distribución Espacial y Función Económica:** A table with columns for 'Municipio', 'Municipio Económico', and 'Actividad Económica'.
- 10 Distribución del Gasto:** A table with columns for 'Descripción Actividades', 'Medios', 'Unidad del Medio', 'Cantidad', 'Costo Unitario', 'SA', 'Costo Total', 'Clasificación del Gasto', 'Capítulo', 'Subcapítulo', 'Fondo', 'Ejército', 'Fomento', 'Municipio', 'Otro', and 'Total'.
- 11 Resumen por Actividad:** A table with columns for 'Actividad', 'Descripción', 'Costo Total', and 'Total'.
- 12 Resumen de Fuentes:** A table with columns for 'Fuente', 'Descripción', 'Monto', and 'Total'.

Fuente: Elaboración propia en formato proporcionado por la Secretaría de Finanzas

### 9.2. Establecimiento de responsabilidades de cada componente a una dirección o unidad orgánica equivalente

Las responsabilidades de la ejecución de las acciones de cada componente determinado en la planeación estratégica recaen en toda la estructura orgánica de la entidad de la siguiente manera:



Imagen 9. Responsabilidades de cada componente a una dirección o unidad orgánica

Unidad administrativa		Vías de comunicación en el Estado modernizadas, rehabilitadas y conservadas, adecuadas y seguras para el tránsito vehicular				Planeación, administración y ejecución de obras adecuadas para atender las necesidades de infraestructura carretera en el Estado implementadas		
		Licitación y contratación de la obra	Ejecución de la obra	Control y seguimiento de la obra	Finiquito y entrega de la obra	Planeación	Administración	Ejecución
D i r e c c i ó n  g e n e r a l	Dirección de Construcción y conservación	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Subdirección de construcción y conservación		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Subdirección de construcción y conservación zona huasteca		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Subdirección de proyectos y licitaciones	✓	✓	✓		✓	✓	✓
	Subdirección de estimaciones y contratos	✓	✓	✓	✓		✓	✓
	Dirección administrativa		✓	✓			✓	✓
	Subdirección de recursos humanos		✓				✓	✓
	Subdirección de recursos financieros		✓	✓	✓		✓	✓
	Subdirección de recursos materiales		✓				✓	✓
	Unidad Jurídica y derechos humanos	✓	✓	✓	✓		✓	✓
	Órgano interno de control	✓		✓	✓		✓	

Fuente: Elaboración propia

## 10. Mecanismos para la instrumentación, seguimiento y evaluación

Se propone un esquema de monitoreo y evaluación para medir la eficacia y los resultados de los programas establecidos, mediante el seguimiento de la batería de indicadores planteados, para detectar y corregir desviaciones y enmendar errores de la planeación, ajustar la metodología de medición y en su momento replantear los programas y proyectos.

### 10.1 Indicadores de desempeño (estratégicos y de gestión)

Para dar seguimiento a las actividades enunciadas en la MIR, se han diseñado catorce indicadores, a los cuales se dará seguimiento de manera trimestral:

Tabla 9. Indicadores de desempeño

No.	Indicador	Algoritmo	Tipo
1	Longitud de carreteras y caminos atendidos con trabajos de construcción, modernización, rehabilitación y conservación en municipios con presencia de población indígena	(Kilómetros de carreteras y caminos estatales modernizados, rehabilitados y conservados en municipios con presencia de población indígena en el periodo / Total de kilómetros de carreteras estatales pavimentadas en municipios con presencia de población indígena) x 100	Gestión



No.	Indicador	Algoritmo	Tipo
2	Porcentaje de estructuras conservadas y rehabilitadas	$(\text{Suma de estructuras conservadas y rehabilitadas} / \text{Número de estructuras programadas para conservar o rehabilitar}) \times 100$	Gestión
3	Porcentaje de atención a puntos de conflicto	$(\text{Suma de puntos de conflicto atendidos} / \text{Número de puntos de conflicto programados para su atención}) \times 100$	Gestión
4	Porcentaje de estudios y proyectos terminados y validados por la instancia normativa	$(\text{Suma de puntos de conflicto atendidos} / \text{Número de puntos de conflicto programados para su atención}) \times 100$	Gestión
5	Porcentaje de fichas técnicas integradas al 100%	$(\text{Número de fichas técnicas integradas al 100\%} / \text{Número de fichas técnicas generadas en el periodo}) \times 100$	Gestión
6	Porcentaje de procesos de licitación terminados	$(\text{Número de procesos de licitación concluidos} / \text{Número de procesos de licitación generados en el periodo}) \times 100$	Gestión
7	Porcentaje de avance de la evaluación de la red carretera	$(\text{Suma de kilómetros de carreteras estatales pavimentadas evaluadas} / \text{Total de kilómetros de la red carretera estatal pavimentada}) \times 100$	Gestión
8	Porcentaje de avance de la evaluación de estructuras en la red carretera	$(\text{Suma de estructuras evaluadas} / \text{Número de estructuras programadas para evaluar}) \times 100$	Gestión
9	Porcentaje de avance de estudios y proyectos que cuenta con todos los permisos	$(\text{Número de estudios y proyectos que cuentan con todos los permisos} / \text{Número de estudios y proyectos programados para integrar}) \times 100$	Gestión
10	Porcentaje de avance del proyecto de mecanismos de participación ciudadana	$(\text{Número de actividades del proyecto terminadas} / \text{Número de actividades totales del proyecto}) \times 100$	Gestión
11	Porcentaje de avance del proyecto de esquemas de inversión	$(\text{Número de actividades del proyecto terminadas} / \text{Número de actividades totales del proyecto}) \times 100$	Gestión
12	Porcentaje de avance del Sistema de Información Carretera	$(\text{Número de actividades del sistema terminadas} / \text{Número de actividades totales del sistema}) \times 100$	Gestión
13	Porcentaje de avance en las propuestas de actualización del marco normativo	$(\text{Número de documentos normativos actualizados} / \text{Número total de documentos normativos programados para actualizar en el periodo}) \times 100$	Gestión
14	Porcentaje de atención a los procesos jurídicos notificados	$(\text{Número de procesos jurídicos atendidos} / \text{Número total de procesos jurídicos notificados en el periodo}) \times 100$	Gestión

Fuente: Elaboración propia





## 10.2 Metas

Las metas planteadas para el programa presupuestario definido son las siguientes:

Descripción	Meta 2023
kilómetros de carreteras y caminos construidos y modernizados	5
kilómetros de la red carretera estatal rehabilitados y conservados	850
Estudios y proyectos de infraestructura carretera	10
kilómetros de carreteras modernizados, rehabilitados y conservados en municipios con presencia de población indígena	226

## 10.3. Proyectos y acciones de mejoramiento del desempeño

- Revisar y ajustar las metas establecidas conforme al presupuesto autorizado para la dependencia
- Revisión trimestral de los objetivos y estrategias del Programa
- Replantear los objetivos y estrategias del Programa sobre los resultados de la Revisión



## 11. Anexos

### Cédula de Presupuesto Basado en Resultados (PBR)

PROGRAMA						
1. Datos de Identificación del Programa Institucional						
1.1 Nombre del Programa Institucional						
Nombre	PP3.11 Infraestructura carretera					
1.2 Dependencia/Entidad responsable del Programa Institucional						
Nombre	Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí					
1.3 Dependencias / Entidades involucradas y/o participantes en el Programa (Transversalidad)						
1.- (Nombre de la Dependencia o Entidad con la que se coordina)	Enfoque Transversal					
	Mujeres	Pueblos y Comunidades Indígenas	Niñas, Niños y Adolescentes	Personas con Discapacidad	Adultos Mayores	Población
		Instituto de Desarrollo Humano y Social de los Pueblos y Comunidades Indígenas				
2. Alineación Estratégica						
2.1 Plan Nacional de Desarrollo	2.1.1 Eje	Desarrollo Económico				
	2.1.2 Prioridad	Construcción de caminos rurales				
2.2 Programas Sectoriales Nacionales	2.2.1 Programa	PROGRAMA Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024				
	2.2.2 Objetivo	Objetivo Prioritario 1: Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.				
	2.2.3 Estrategia	Estrategia prioritaria 1.4 Incrementar la cobertura y accesibilidad de las vías de comunicación para impulsar el desarrollo regional y disminuir la marginación.				
	2.2.4 Meta	<p>1.4.1 Incrementar la cobertura de la red rural en zonas de alta y muy alta marginación.</p> <p>1.4.5 Continuar con la pavimentación de caminos rurales y alimentadores en zonas de alta y muy alta marginación.</p> <p>1.4.6 Construir y modernizar la infraestructura carretera para el desarrollo regional.</p>				
2.3 Programa Especial Nacional	2.3.1 Programa	Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2018 - 2024				
2.4 Plan Estatal de Desarrollo	2.4.1 Eje	3. Economía Sustentable para San Luis				
	2.4.2 Vertiente	3.3 Infraestructura y Agenda Urbana				
2.5 Programas Sectoriales Estatales	2.5.1 Programa	Programa Sectorial de Infraestructura y Agenda Urbana				
	2.5.2 Objetivo	Este programa no ha sido publicado				
	2.5.3 Estrategia					
	2.5.4 Línea de acción					
2.6 Programa	2.6.1 Programa	Programa Estatal de Infraestructura 2022 - 2027.				
	2.6.2 Objetivo	<p>1. Rehabilitar integralmente la infraestructura pública existente en el Estado, para eficientar los servicios que ofrece, potenciar la economía y mejorar los aspectos sociodemográficos estatales.</p> <p>2. Promover el incremento de la infraestructura pública necesaria, para alcanzar tasas adecuadas de crecimiento económico, oferta de empleo y distribución equitativa de la riqueza.</p>				
	2.6.3 Estrategia	<p>1.1 Elaborar un programa del estado actual de la infraestructura pública, para determinar las condiciones de servicio que ofrece y establecer las necesidades de rehabilitación integral que requiere.</p> <p>2.1 Elaborar un programa de necesidades de infraestructura pública nueva, ya sea por déficit de oferta de servicios públicos, fortalecimiento de la economía o mejora de indicadores sociodemográficos.</p> <p>2.2 Desarrollar los estudios de pre-inversión necesarios en coordinación con las dependencias promotoras, que justifique la inversión pública en infraestructura nueva.</p> <p>2.3 Promover la construcción de infraestructura nueva, bajo el principio de puesta en operación de áreas susceptibles de ser aprovechadas en el transcurso de ejecución de la obra.</p>				



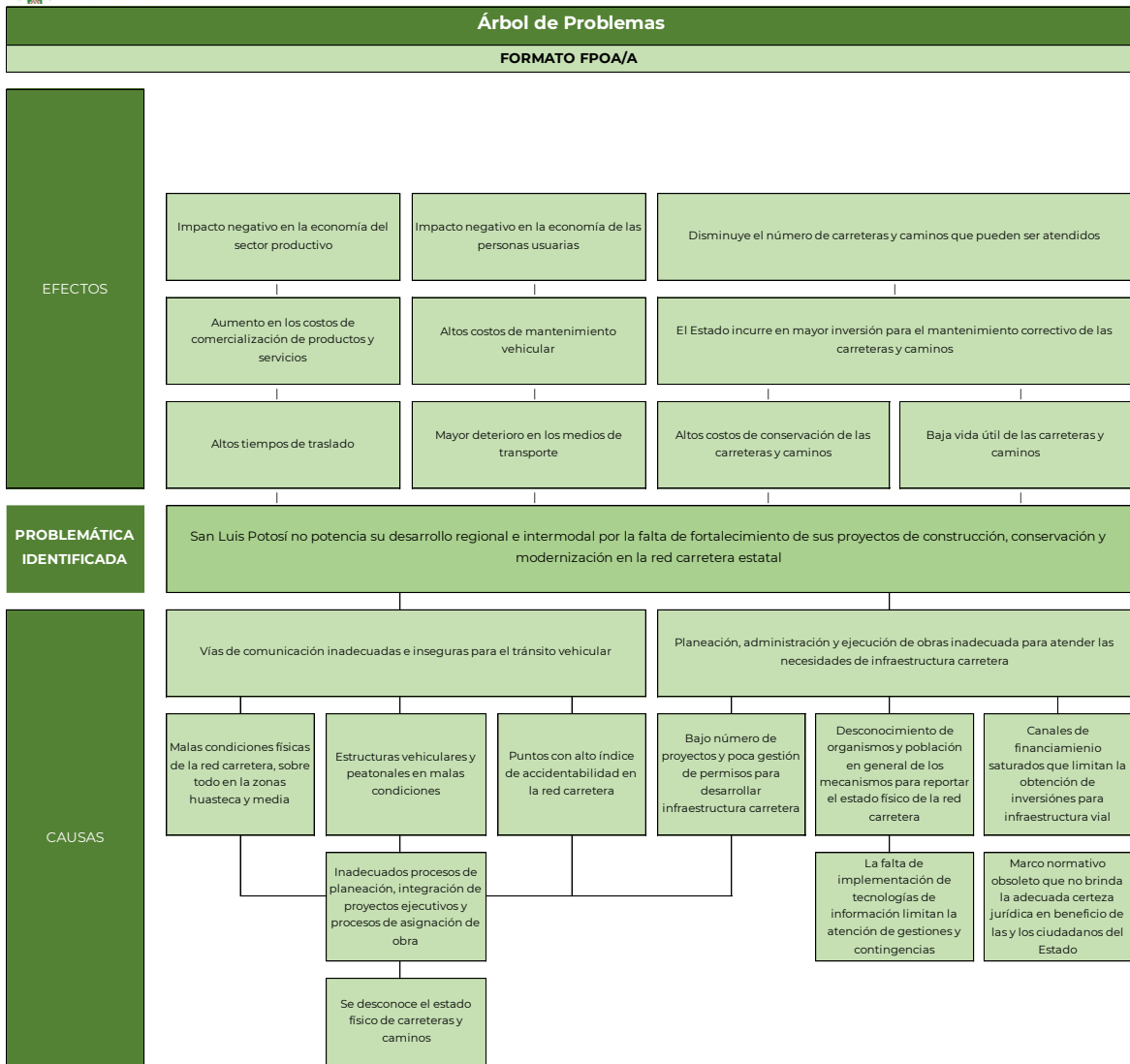
<p><b>2.6 Programas Especiales Estatales</b></p>	<p>2.6.4 Línea de acción</p>	<p>1.1.2 Determinar la cobertura de servicios que ofrece la infraestructura existente y valorar el déficit de ellos, para determinar si se requiere infraestructura nueva o es suficiente con la rehabilitación de la existente.</p> <p>2.1.1 Integración de un grupo interdisciplinario que analice las causas que originan la necesidad de construir nueva infraestructura pública, para determinar la mejor opción de inversión que permita reducir el déficit de servicios, de potenciamiento de la economía o mejora de indicadores sociodemográficos.</p> <p>2.1.2 Determinación de la ubicación georreferenciada de la infraestructura nueva, acorde a los programas de ordenamiento territorial aplicables.</p> <p>2.2.1 Elaboración del presupuesto en infraestructura pública nueva, por medio de costos paramétricos, tomando en cuenta los costos de inversión, equipamiento, operación y mantenimiento, en el período de vida útil del proyecto de inversión.</p> <p>2.2.2 Determinación de las posibles fuentes de financiamiento y gestión oportuna de ellas, celebrando en su caso los Convenios de Coordinación o Colaboración necesarios, integrando los estudios correspondientes: Costo Beneficio cuando los beneficios sean cuantificables y Costo Eficiencia cuando no sean cuantificables o de difícil cuantificación.</p> <p>2.3.1 Ejecución de la Infraestructura nueva, analizando los posibles frentes de trabajo, de tal manera que sean puestas en operación las áreas susceptibles de ser aprovechadas en el transcurso de ejecución de la obra.</p> <p>2.3.2 Las dependencias ejecutoras y promotoras deberán coordinarse con la Secretaría de Finanzas y la Oficialía Mayor para garantizar que a la conclusión de los trabajos de rehabilitación integral de infraestructura, o la conclusión de la etapa susceptible de ser puesta en operación, se cuente con el equipamiento y personal necesario en su caso, para operar y mantener al cien por ciento dicha área y/o la totalidad de la infraestructura.</p>
<p><b>Comentarios generales a la alineación</b></p>		



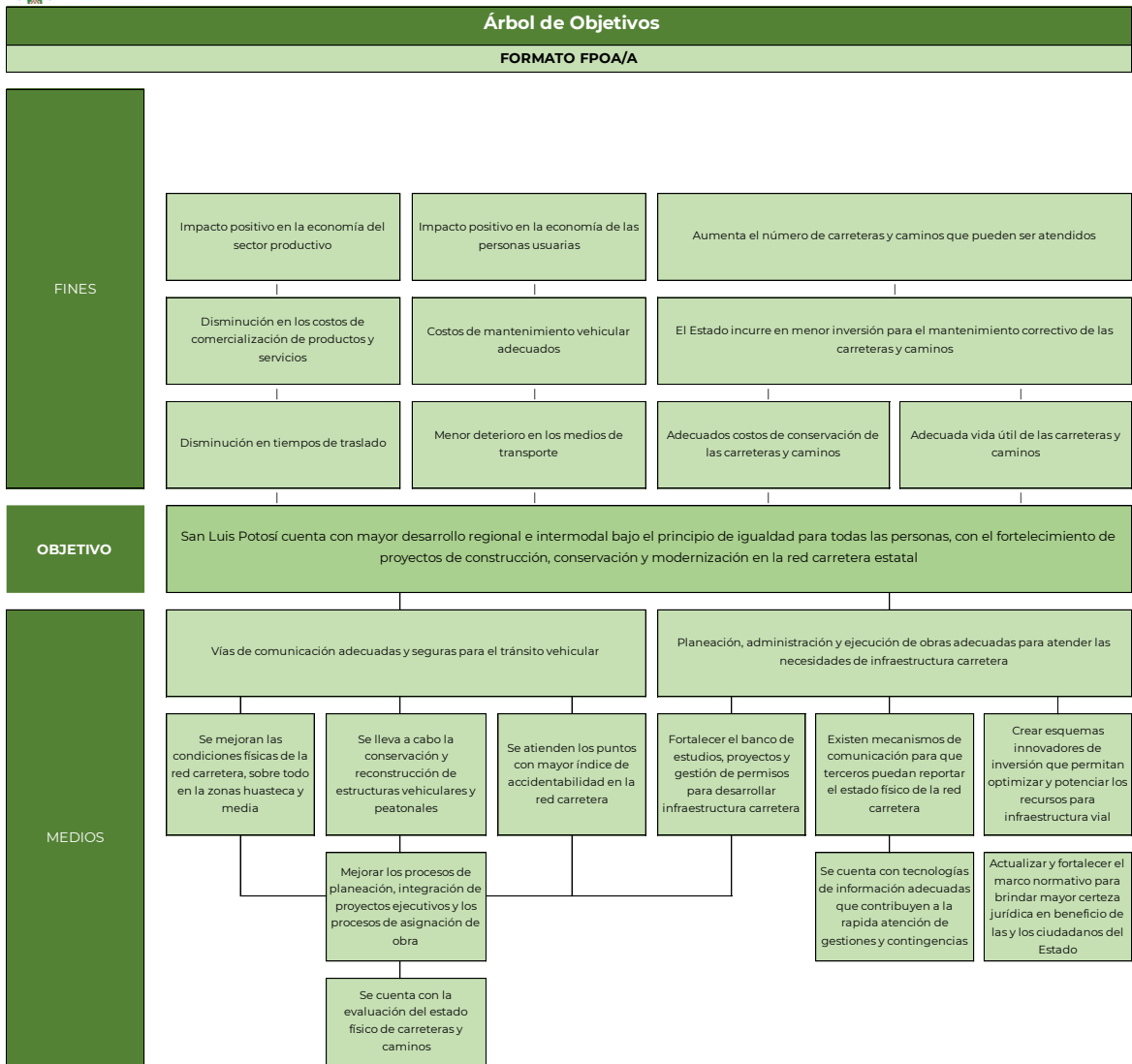
**3. Alineación de la Planeación Estratégica Estatal con los Objetivos del Desarrollo Sostenible**

Programa Sectorial de Infraestructura y Agenda Urbana			Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)	
Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción	Objetivo	Meta
5. Fortalecer los proyectos de conservación, modernización y construcción de la red vial terrestre del Estado con visión de desarrollo regional e intermodal bajo el principio de igualdad para todas las personas.	5.1 Conservar, modernizar, ampliar y construir la red vial terrestre estatal para fortalecer la conectividad terrestre con estándares de seguridad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover con el gobierno federal, municipal y el sector privado, la modernización de la infraestructura en la red vial terrestre.</li> <li>• De la Red Estatal Carretera:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejorar las condiciones físicas, sobre todo, dada la orografía y características de suelo, de la zona Huasteca y Media.</li> <li>- Conservación y reconstrucción de las estructuras vehiculares y peatonales en la red vial terrestre.</li> <li>- Realizar la evaluación del estado físico.</li> </ul> </li> <li>- Determinar las condiciones físicas.</li> <li>- Impulsar la coordinación con los tres órdenes de gobierno para la conservación y reconstrucción de la Red.</li> <li>• Identificar y atender los puntos de mayor índice de accidentabilidad en la Red Carretera Estatal.</li> </ul>	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.  11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos  11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional
	5.2 Mejorar la planeación, administración y ejecución de obras y acciones para la atención oportuna de las necesidades de la infraestructura carretera.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer mecanismos de comunicación con diferentes dependencias, instituciones y la ciudadanía para vigilar el estado físico de la infraestructura en la red vial terrestre y su aprovechamiento.</li> <li>• Fortalecer el uso de las Tecnologías de Comunicación (TIC's) para eficientizar la comunicación interna y para contribuir a la rapidez en atención de gestiones y contingencias.</li> <li>• Fortalecer el banco de estudios, proyectos y gestión de permisos para desarrollar infraestructura carretera.</li> <li>• Actualizar y fortalecer el marco normativo para brindar mayor certeza jurídica en beneficio de las y los ciudadanos del Estado.</li> <li>• Crear esquemas innovadores de inversión que permitan optimizar y potenciar los recursos para infraestructura vial.</li> <li>• Mejorar los procesos de planeación, integración de proyectos ejecutivos y los procesos de asignación de obra.</li> </ul>	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.  11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos  11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional

**Cédula de Presupuesto Basado en Resultados (PbR)**



**Cédula de Presupuesto Basado en Resultados (PbR)**





**Cédula de Presupuesto Basado en Resultados (PbR)**

6. Matriz de Indicadores de Resultados (MIR)				
Concepto	6.1 Resumen Narrativo (Objetivos)	6.2 Indicadores	6.3 Medios de Verificación	6.4 Supuestos
<b>FIN</b>	Contribuir al desarrollo económico y social de San Luis Potosí que dispone de una infraestructura que cubre sus necesidades de conectividad y movilidad al contar con una red carretera en buenas condiciones, moderna, sostenible y eficiente	Tasa de variación de la inversión anual en infraestructura carretera en el Estado	Secretaría de Finanzas Informes de ejecución Reporte del Sistema de Información de la Inversión Pública (SIIP)	<b>Se mantiene la política de inversión en infraestructura</b>  <b>Los tres órdenes de gobierno y la iniciativa privada invierten en el mejoramiento y conservación de la infraestructura carretera en el Estado</b>
<b>PROPÓSITO</b>	San Luis Potosí cuenta con mayor desarrollo regional e intermodal bajo el principio de igualdad para todas las personas, con el fortalecimiento de proyectos de construcción, conservación y modernización en la red carretera estatal	Porcentaje de carreteras y caminos en buenas condiciones	Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí (JEC). Unidad de Planeación Reporte del estado físico de la red carretera estatal  Centro San Luis Potosí de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (CSICT) Reporte del estado físico de la red carretera estatal	Los tres órdenes de gobierno invierten en el mejoramiento y conservación de la red carretera en el Estado  Se cuenta con la evaluación anual del estado físico de la red carretera estatal de al menos una de las dos dependencias
<b>COMPONENTES</b>	1 Vías de comunicación en el Estado modernizadas, adecuadas y seguras para el tránsito vehicular	Porcentaje de kilómetros de carreteras y caminos construidos y modernizados	JEC. Dirección de Construcción y Conservación Informe trimestral de obras y acciones	Se mantiene la política de inversión en infraestructura carretera  Los tres órdenes de gobierno y la iniciativa privada invierten en la construcción, el mejoramiento y la conservación de la infraestructura carretera en el Estado.
	2 Vías de comunicación en el Estado rehabilitadas y conservadas, adecuadas y seguras para el tránsito vehicular	Porcentaje de kilómetros de carreteras estatales rehabilitados y conservados	JEC. Unidad de Planeación Informe trimestral de indicadores Reporte de validación de obras y acciones contenidas en el Sistema de Información de la Inversión Pública (SIIP)	
	3 Planeación, administración y ejecución de obras implementadas para atender de manera adecuada las necesidades de infraestructura carretera en el Estado	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura carretera elaborados	Secretaría de Finanzas. Reporte del Sistema de Información de la Inversión Pública (SIIP)	
<b>ACTIVIDADES (COMPONENTE 1)</b>	1	1. Mejoramiento de las condiciones físicas de la red carretera, sobre todo en las zonas huasteca y media, con especial atención en municipios con presencia de población indígena		
	1	2. Conservación y reconstrucción de estructuras en la red carretera		
	1	3. Atención de los puntos con mayor índice de accidentabilidad en la red carretera		
	1	4. Mejoramiento de los procesos de planeación, integración de proyectos ejecutivos y los procesos de asignación de obra		
	1	5. Evaluación del estado físico de carreteras y caminos		
	1	6. Evaluación del estado físico de estructuras en la red carretera		
<b>ACTIVIDADES (COMPONENTE 2)</b>	2	1. Fortalecimiento del banco de estudios, proyectos y gestión de permisos para desarrollar infraestructura carretera		
	2	2. Implementación de mecanismos de comunicación para que terceros puedan reportar el estado físico de la red carretera		
	2	3. Creación de esquemas innovadores de inversión que permitan optimizar y potenciar los recursos para infraestructura vial		
	2	4. Implementación de tecnologías de información adecuadas que contribuyan a la rápida atención de gestiones y contingencias		
	2	5. Actualización y fortalecimiento del marco normativo para brindar mayor certeza jurídica en beneficio de las y los ciudadanos del Estado		

**Cédula de Presupuesto Basado en Resultados (PBR)**

7. Ficha Técnica del Indicador	
Nivel de la MR:	<b>Fin</b>
Resumen Narrativo de la MR:	Contribuir al desarrollo económico y social de San Luis Potosí que dispone de una infraestructura que cubre sus necesidades de conectividad y movilidad al contar con una red carretera en buenas condiciones, moderna, sostenible y eficiente

7.1. Datos de Identificación del Programa Institucional	
Programa Institucional: (1)	PP3.11 Infraestructura carretera
Unidad responsable: (2)	Unidad de Planeación de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí

7.2. Datos de Identificación del Indicador			
Nombre del indicador: (3)	Tasa de variación de la inversión anual en infraestructura carretera en el Estado	Tipo de indicador: (5)	Estratégico
Descripción ¿qué mide el indicador?: (4)	Mide el aumento o disminución que presenta la inversión en infraestructura carretera en el Estado	Dimensión del indicador: (6)	Eficacia
Unidad de medida: (7)	Porcentaje		
Descripción narrativa del Método de cálculo: (8)	Operación que relaciona el monto de inversión en materia de infraestructura carretera en el Estado en el periodo, respecto al monto de inversión en la misma materia en el año inmediato anterior		
Algoritmo: (9)	a	Monto de inversión en materia de infraestructura carretera en el Estado en el periodo	-1
	b	Monto de inversión en materia de infraestructura carretera en el Estado en el periodo inmediato anterior	x100
Variables y Fuente de Información: (10)	Variable:		Fuente:
	a. Monto de inversión en materia de infraestructura carretera en el Estado en el periodo		a. Reporte del Sistema de Información de la Inversión Pública (SIIP)
	b. Monto de inversión en materia de infraestructura carretera en el Estado en el periodo inmediato anterior		b. Reporte del Sistema de Información de la Inversión Pública (SIIP)
	c...		c...
	d...		d...

Características del Indicador (ver hoja criterios CREMAA)	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aporte marginal
	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Justificación de las características	El indicador cuenta con el total de características de los criterios CREMAA. - Su definición no deja lugar a dudas de lo que se mide. - La medición es relevante para dar cumplimiento de lo planteado en el Resumen Narrativo. - Es económico ya que la información se obtiene de la plataforma del SIIP. - Es monitoreable porque la información se encuentra disponible en todo momento. - Es adecuado porque se vincula directamente con el Resumen Narrativo. - La medición proporciona, además, información marginal porque mide aspectos no considerados en los demás indicadores.					

7.3. Determinación de Metas						
Línea base (11)	Valor	Unidad de medida	Año	Mes	Periodicidad: (12)	Anual
	((703 mdp/1,835 mdp)-1)x100 = -61.7%	porcentaje	2021	septiembre	Sentido del indicador: (13)	Positivo

7.4. Metas Anuales							
Ejercicio fiscal: (14)	2022	2023*	2024	2025	2026	2027	Acumulada
Planeada	139%	19%	25%	12%	7%	2%	204%
Alcanzada							
Avance							
Parámetros de semaforización	Avance 70-100%	En tiempo	Avance 40 - 69%	En proceso	Avance 0 - 39%	Riesgo	Meta Sexenal 204.00%
Observaciones y/o comentarios							

Referencias geográficas y temporales		
Cobertura geográfica: (15)	Estado de San Luis Potosí	
Fecha de actualización de valores del indicador: (16)	Primeros quince días posteriores al término de cada ejercicio	Disponibilidad de serie temporal del indicador: (17) 30 de septiembre de 2022

\*Para el seguimiento y monitoreo del indicador se reportarán los avances anuales por la Unidad responsable en el formato definido por la Secretaría.

**Cédula de Presupuesto Basado en Resultados (PbR)**

7. Ficha Técnica del Indicador							
Nivel de la MIR:	<b>Propósito</b>						
Resumen Narrativo de la MIR:	San Luis Potosí cuenta con mayor desarrollo regional e intermodal bajo el principio de igualdad para todas las personas, con el fortalecimiento de proyectos de construcción, conservación y modernización en la red carretera estatal						
7.1. Datos de Identificación del Programa Institucional							
Programa Institucional: (1)	PP3.11 Infraestructura carretera						
Unidad responsable: (2)	Unidad de Planeación de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí						
7.2. Datos de Identificación del Indicador							
Nombre del indicador: (3)	Porcentaje de kilómetros de carreteras pavimentadas en buenas condiciones				<b>Tipo de indicador: (5)</b>		<b>Estratégico</b>
Descripción ¿qué mide el indicador? (4)	Mide el porcentaje de carreteras estatales pavimentadas en buenas condiciones				<b>Dimensión del indicador: (6)</b>		<b>Eficacia</b>
Unidad de medida: (7)	Porcentaje						
Descripción narrativa del Método de cálculo: (8)	Operación que relaciona el número de kilómetros de carreteras estatales pavimentadas en buenas condiciones, respecto al número de kilómetros de la red carretera estatal pavimentada						
Algoritmo: (9)	a	Número de kilómetros de carreteras estatales pavimentadas en buenas condiciones		x100			
	b	Número de kilómetros de la red carretera estatal pavimentada					
Variables y Fuente de Información: (10)	<b>Variable:</b>			<b>Fuente:</b>			
	a. Número de kilómetros de carreteras estatales pavimentadas en buenas condiciones			a. Reporte del estado físico de la red carretera estatal del CSICT y/o de la JEC			
	b. Número de kilómetros de la red carretera estatal pavimentada			b. (INEGI) Anuario estadístico y geográfico de San Luis Potosí publicado mas actualizado			
	c...			c...			
d...			d...				
Características del indicador (ver hoja criterios CREMAA)	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aporte marginal	
Justificación de las características	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	
	El indicador cuenta con el total de características de los criterios CREMAA. - Su definición no deja lugar a dudas de lo que se mide. - La medición es relevante para dar cumplimiento de lo planteado en el Resumen Narrativo. - Es económico ya que la información se obtiene de los registros administrativos de la dependencia y de publicaciones del INEGI - Es monitoreable porque la información se encuentra disponible en todo momento. - Es adecuado porque se vincula directamente con el Resumen Narrativo. - La medición proporciona, además, información marginal porque mide aspectos no considerados en los demás indicadores.						
7.3. Determinación de Metas							
Línea base (11)	Valor	Unidad de medida	Año	Mes	<b>Periodicidad: (12)</b>		<b>Anual</b>
	16.90%	porcentaje	2020	diciembre	<b>Sentido del indicador: (13)</b>		<b>Positivo</b>
7.4. Metas Anuales							
Ejercicio fiscal: (14)	2022	2023*	2024	2025	2026	2027	Acumulada
Planeada	17%	19%	21%	23%	25%	27%	132%
Alcanzada							
Avance							
Parámetros de semaforización	<b>Avance 70-100%</b>	En tiempo	<b>Avance 40 - 69%</b>	En proceso	<b>Avance 0 - 39%</b>	Riesgo	Meta Sexenal <b>204.00%</b>
Observaciones y/o comentarios							
Referencias geográficas y temporales							
Cobertura geográfica: (15)	Estado de San Luis Potosí						
Fecha de actualización de valores del indicador: (16)	Primeros quince días posteriores al término de cada ejercicio			<b>Disponibilidad de serie temporal del indicador: (17)</b>		30 de septiembre de 2022	

\*Para el seguimiento y monitoreo del indicador se reportarán los avances anuales por la Unidad responsable en el formato definido por la Secretaría.



**Cédula de Presupuesto Basado en Resultados (PbR)**

7. Ficha Técnica del Indicador	
Nivel de la MIR:	<b>Componente</b>
Resumen Narrativo de la MIR:	Vías de comunicación en el Estado modernizadas, adecuadas y seguras para el tránsito vehicular

7.1. Datos de Identificación del Programa Institucional	
Programa Institucional: (1)	PP3.11 Infraestructura carretera
Unidad responsable: (2)	Unidad de Planeación de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí

7.2. Datos de Identificación del Indicador			
Nombre del indicador: (3)	Porcentaje de kilómetros de carreteras y caminos construidos y modernizados	Tipo de indicador: (5)	Estratégico
Descripción ¿qué mide el indicador?: (4)	Mide el porcentaje de kilómetros de la red carretera estatal modernizados que se pondrán al servicio de las y los usuarios	Dimensión del indicador: (6)	Eficacia
Unidad de medida: (7)	Porcentaje		
Descripción narrativa del Método de cálculo: (8)	Operación que relaciona el número de kilómetros de carreteras que se atienden con trabajos de construcción, ampliación y/o modernización respecto del total de kilómetros de la red carretera estatal pavimentada.		
Algoritmo: (9)	a Kilómetros de carreteras estatales modernizados en el periodo	X 100	
	b Total de kilómetros de carreteras estatales pavimentadas		
Variables y Fuente de Información: (10)	Variable:		Fuente:
	a. Kilómetros de carreteras estatales modernizados		a. (DEC, Dirección de Construcción y Conservación) Informe trimestral de obras y acciones
	b. Total de kilómetros de carreteras estatales pavimentadas		b. (INEGI) Anuario estadístico y geográfico de San Luis Potosí 2017, actualización al 26 de septiembre de 2018 <a href="https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=702825092122">https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=702825092122</a>
	c...		c...
	d...		d...

Características del indicador (ver hoja criterios CREMAA)	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aporte marginal
	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Justificación de las características	<p>El indicador cuenta con el total de características de los criterios CREMAA.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Su definición no deja lugar a dudas de lo que se mide.</li> <li>- La medición es relevante para dar cumplimiento de lo planteado en el Resumen Narrativo.</li> <li>- Es económico ya que la información se obtiene de los registros administrativos de la entidad y de la publicada por el INEGI.</li> <li>- Es monitoreable porque la información se encuentra disponible en todo momento.</li> <li>- Es adecuado porque se vincula directamente con el Resumen Narrativo.</li> <li>- La medición proporciona, además, información marginal, como la longitud carretera en el Estado.</li> </ul>					

7.3. Determinación de Metas						
Línea base (11)	Valor	Unidad de medida	Año	Mes	Periodicidad: (12)	Trimestral
	(16.6/5455)=0.3%	porcentaje	2021	diciembre	Sentido del indicador: (13)	Positivo

7.4. Metas Anuales							
Ejercicio fiscal: (14)	2022	2023*	2024	2025	2026	2027	Acumulada
Planeada	(5/5455)=0.09%	(5/5455)=0.09%	(5/5455)=0.09%	(5/5455)=0.09%	(5/5455)=0.09%	(5/5455)=0.09%	(30/5455)=0.55%
Alcanzada							
Avance							
Parámetros de semaforización	Avance 70-100%	En tiempo	Avance 40 - 69%	En proceso	Avance 0 - 39%	Riesgo	Meta Sexenal 0.55%
Observaciones y/o comentarios							

Referencias geográficas y temporales		
Cobertura geográfica: (15)	Estado de San Luis Potosí	
Fecha de actualización de valores del indicador: (16)	Primeros cinco días posteriores al término de cada trimestre	Disponibilidad de serie temporal del indicador: (17) 30 de septiembre de 2022

\*Para el seguimiento y monitoreo del indicador se reportarán los avances trimestrales por la Unidad responsable en el formato definido por la Secretaría.



**Cédula de Presupuesto Basado en Resultados (PbR)**

7. Ficha Técnica del Indicador							
Nivel de la MIR:	<b>Componente</b>						
Resumen Narrativo de la MIR:	Vías de comunicación en el Estado rehabilitadas y conservadas, adecuadas y seguras para el tránsito vehicular						
7.1. Datos de Identificación del Programa Institucional							
Programa Institucional: (1)	PP3.11 Infraestructura carretera						
Unidad responsable: (2)	Unidad de Planeación de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí						
7.2. Datos de Identificación del Indicador							
Nombre del indicador: (3)	Porcentaje de kilómetros de carreteras estatales rehabilitados y conservados				Tipo de indicador: (5)	Estratégico	
Descripción ¿qué mide el indicador?: (4)	Mide el porcentaje de kilómetros de la red carretera estatal rehabilitados y conservados que se pondrán al servicio de las y los usuarios				Dimensión del indicador: (6)	Eficacia	
Unidad de medida: (7)	Porcentaje						
Descripción narrativa del Método de cálculo: (8)	Operación que relaciona el número de kilómetros de carreteras que se atienden con trabajos de rehabilitación y conservación respecto del total de kilómetros de la red carretera estatal pavimentada.						
Algoritmo: (9)	a	Kilómetros de carreteras estatales rehabilitados y conservados en el periodo		x 100			
	b	Total de kilómetros de carreteras estatales pavimentadas					
Variables y Fuente de Información: (10)	Variable:			Fuente:			
	a. Kilómetros de carreteras estatales rehabilitados y conservados			a. [DEC, Dirección de Construcción y Conservación] Informe trimestral de obras y acciones			
	b. Total de kilómetros de carreteras estatales pavimentadas			b. (INEGI) Anuario estadístico y geográfico de San Luis Potosí 2017, actualización al 26 de septiembre de 2018 <a href="https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.htm?upc=702825092122">https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.htm?upc=702825092122</a>			
	c...			c...			
d...			d...				
Características del indicador (ver hoja criterios CREMAA)	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aporte marginal	
	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
Justificación de las características	El indicador cuenta con el total de características de los criterios CREMAA. - Su definición no deja lugar a dudas de lo que se mide. - La medición es relevante para dar cumplimiento de lo planteado en el Resumen Narrativo. - Es económico ya que la información se obtiene de los registros administrativos de la entidad y de la publicada por el INEGI. - Es monitoreable porque la información se encuentra disponible en todo momento. - Es adecuado porque se vincula directamente con el Resumen Narrativo. - La medición proporciona, además, información marginal, como la longitud carretera en el Estado.						
7.3. Determinación de Metas							
Línea base (11)	Valor	Unidad de medida	Año	Mes	Periodicidad: (12)		Trimestral
	(335.2/5455)=6.14%	porcentaje	2021	diciembre	Sentido del indicador: (13)		Positivo
7.4. Metas Anuales							
Ejercicio fiscal: (14)	2022	2023*	2024	2025	2026	2027	Acumulada
Planeada	(820/5455)=15%	(850/5455)=15.6%	(850/5455)=15.6%	(900/5455)=16.5%	(850/5455)=15.6%	(600/5455)=10.9%	(4870/5455)=89.3%
Alcanzada							
Avance							
Parámetros de semaforización	Avance 70-100%	En tiempo	Avance 40 - 69%	En proceso	Avance 0 - 39%	Riesgo	Meta Sexenal 89.30%
Observaciones y/o comentarios							
Referencias geográficas y temporales							
Cobertura geográfica: (15)	Estado de San Luis Potosí						
Fecha de actualización de valores del indicador: (16)	Primeros cinco días posteriores al término de cada trimestre			Disponibilidad de serie temporal del indicador: (17)		30 de septiembre de 2022	

\*Para el seguimiento y monitoreo del indicador se reportarán los avances trimestrales por la Unidad responsable en el formato definido por la Secretaría.

**Cédula de Presupuesto Basado en Resultados (PbR)**

7. Ficha Técnica del Indicador							
Nivel de la MIR:	<b>Componente</b>						
Resumen Narrativo de la MIR:	Planeación, administración y ejecución de obras implementadas para atender de manera adecuada las necesidades de infraestructura carretera en el Estado						
7.1. Datos de Identificación del Programa Institucional							
Programa Institucional: (1)	PP3.11 Infraestructura carretera						
Unidad responsable: (2)	Unidad de Planeación de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí						
7.2. Datos de Identificación del Indicador							
Nombre del indicador: (3)	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura carretera elaborados				Tipo de indicador: (5)	Estratégico	
Descripción ¿qué mide el indicador? (4)	Mide el porcentaje de estudios y proyectos en materia de infraestructura carretera elaborados				Dimensión del indicador: (6)	Eficacia	
Unidad de medida: (7)	Porcentaje						
Descripción narrativa del Método de cálculo: (8)	Operación que relaciona el número de estudios y proyectos elaborados en materia de infraestructura carretera respecto del total de estudios y proyectos programados en el periodo						
Algoritmo: (9)	a	Suma de estudios y proyectos elaborados en el periodo		X 100			
	b	Total de estudios y proyectos programados en el periodo					
Variables y Fuente de Información: (10)	Variable:			Fuente:			
	a.	Estudios y proyectos elaborados	a. (DEC, Unidad de Planeación) Reporte de validación de obras y acciones contenidas en el Sistema de Información de la Inversión Pública (SIIP)				
	b.	Total de estudios y proyectos programados	b. (DEC, Unidad de Planeación) Reporte de validación de obras y acciones contenidas en el Sistema de Información de la Inversión Pública (SIIP)				
	c...		c...				
d...		d...					
Características del indicador (ver hoja criterios CREMAA)	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aporte marginal	
	SI	SI	SI	SI	SI	NO	
Justificación de las características	<p>El indicador cuenta con cinco de las características de los criterios CREMAA.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Su definición no deja lugar a dudas de lo que se mide.</li> <li>- La medición es relevante para dar cumplimiento de lo planteado en el Resumen Narrativo.</li> <li>- Es económico ya que la información se obtiene de los registros administrativos de la entidad.</li> <li>- Es monitoreable porque la información se encuentra disponible en todo momento.</li> <li>- Es adecuado porque se vincula directamente con el Resumen Narrativo.</li> </ul>						
7.3. Determinación de Metas							
Línea base (11)	Valor	Unidad de medida	Año	Mes	Periodicidad: (12)	Trimestral	
	14	estudios y proyectos	2021	diciembre	Sentido del indicador: (13)	Positivo	
7.4. Metas Anuales							
Ejercicio fiscal: (14)	2022	2023*	2024	2025	2026	2027	Acumulada
Planeada	(10/10)=100%	(10/10)=100%	(10/10)=100%	(15/15)=100%	(10/10)=100%	(8/8)=100%	(63/63)=100%
Alcanzada							
Avance							
Parámetros de semaforización	Avance 70-100%	En tiempo	Avance 40 - 69%	En proceso	Avance 0 - 39%	Riesgo	Meta Sexenal 100.00%
Observaciones y/o comentarios							
Referencias geográficas y temporales							
Cobertura geográfica: (15)	Estado de San Luis Potosí						
Fecha de actualización de valores del indicador: (16)	Primeros cinco días posteriores al término de cada trimestre			Disponibilidad de serie temporal del indicador: (17)		30 de septiembre de 2022	

\*Para el seguimiento y monitoreo del indicador se reportarán los avances trimestrales por la Unidad responsable en el formato definido por la Secretaría.

**Cédula de Presupuesto Basado en Resultados (PbR)**

7. Ficha Técnica del Indicador								
Nivel de la MIR:	<b>Actividades</b>							
Resumen Narrativo de la MIR:	Mejoramiento de las condiciones físicas de la red carretera, sobre todo en la zonas huasteca y media, con especial atención en municipios con presencia de población indígena							
7.1. Datos de Identificación del Programa Institucional								
Programa Institucional: (1)	PP3.11 Infraestructura carretera							
Unidad responsable: (2)	Unidad de Planeación de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí							
7.2. Datos de Identificación del Indicador								
Nombre del indicador: (3)	Porcentaje de kilómetros de carreteras y caminos estatales atendidos en municipios con presencia de población indígena					Tipo de indicador: (5)	Gestión	
Descripción ¿qué mide el indicador? (4)	Mide el porcentaje de kilómetros de carreteras y caminos en municipios con presencia de población indígena en el Estado, mejorados con trabajos de modernización, rehabilitación y conservación					Dimensión del indicador: (6)	Eficacia	
Unidad de medida: (7)	Porcentaje							
Descripción narrativa del Método de cálculo: (8)	Operación que relaciona el número de kilómetros de carreteras que se atienden con trabajos de modernización, rehabilitación y conservación en municipios con presencia de población indígena, respecto del total de kilómetros de la red carretera estatal pavimentada en los mismos municipios.							
Algoritmo: (9)	a	Kilómetros de carreteras y caminos estatales modernizados, rehabilitados y conservados en municipios con presencia de población indígena en el periodo			X 100			
	b	Total de kilómetros de carreteras estatales pavimentadas en municipios con presencia de población indígena						
Variables y Fuente de Información: (10)	Variable:				Fuente:			
	a. Kilómetros de carreteras y caminos estatales modernizados, rehabilitados y conservados en municipios con presencia de población indígena				a. (DEC, Dirección de Construcción y Conservación) Informe trimestral de obras y acciones			
	b. Total de kilómetros de carreteras estatales pavimentadas en municipios con presencia de población indígena				b. (INEGI) Anuario estadístico y geográfico de San Luis Potosí 2017, actualización al 26 de septiembre de 2018 <a href="https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=702825092122">https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=702825092122</a>			
	c...				c...			
d...				d...				
Características del indicador (ver hoja criterios CREMAA)	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aporte marginal		
Justificación de las características	SI	SI	SI	SI	SI	SI		
El indicador cuenta con el total de características de los criterios CREMAA. - Su definición no deja lugar a dudas de lo que se mide. - La medición es relevante para dar cumplimiento de lo planteado en el Resumen Narrativo. - Es económico ya que la información se obtiene de los registros administrativos de la entidad y de la publicada por el INEGI. - Es monitoreable porque la información se encuentra disponible en todo momento. - Es adecuado porque se vincula directamente con el Resumen Narrativo. - La medición proporciona, además, información marginal, como la longitud carretera en el Estado y en municipios con presencia de población indígena.								
7.3. Determinación de Metas								
Línea base (11)	Valor	Unidad de medida	Año	Mes	Periodicidad: (12)		Trimestral	
	(176.7/214)=8.3%	porcentaje	2021	diciembre	Sentido del indicador: (13)		Positivo	
7.4. Metas Anuales								
Ejercicio fiscal: (14)	2022	2023*	2024	2025	2026	2027	Acumulada	
Planeada	(194/214)=9.1%	(226/214)=10.6%	(226/214)=10.6%	(238/214)=11.1%	(238/214)=11.1%	(184/214)=8.6%	(1306/214)=61%	
Alcanzada								
Avance								
Parámetros de semaforización	Avance 70-100%	En tiempo	Avance 40 - 69%	En proceso	Avance 0 - 39%	Riesgo	Meta Sexenal <b>61.00%</b>	
Observaciones y/o comentarios								
Referencias geográficas y temporales								
Cobertura geográfica: (15)	Estado de San Luis Potosí							
Fecha de actualización de valores del indicador: (16)	Primeros cinco días posteriores al término de cada trimestre			Disponibilidad de serie temporal del indicador: (17)		30 de septiembre de 2022		

\*Para el seguimiento y monitoreo del indicador se reportarán los avances trimestrales por la Unidad responsable en el formato definido por la Secretaría.



### 11.1 Programa presupuestario costeado al 100%

6. Datos del Componente 1															
6.1 Componente (Armado o estrategia Programa Sectorial)	Vías de comunicación en el Estado modernizadas, rehabilitadas y conservadas, adecuadas y seguras para el tránsito vehicular								6.2 Clave del componente (Proyecto) (Estrategia del Programa)						
Caracterización (¿Qué implica?)	Inversión en obras de construcción, ampliación, modernización, rehabilitación y conservación que permitan integrar localidades aisladas, que generen ahorros en costos generalizados de viaje, comodidad en los viajes y que el Estado cuente con mejor y mejor infraestructura en materia de carreteras, como detonante de su desarrollo social y económico, contribuyendo al aumento de la productividad en el País.														
Justificación de caracterización	La tercera parte de la población del Estado habita en zonas con grado de marginación de medio a muy alto, la cual tiene dificultad para acceder a bienes y servicios básicos. La población del Estado ve afectado su desarrollo económico y social por la limitada conectividad y movilidad en la zona metropolitana, donde habita casi el 40 por ciento de la población del Estado, la movilidad se ve restringida por la saturación vehicular que trasciende a los centros industriales y productivos, y en el resto de la entidad por el alto porcentaje de carreteras y caminos estatales en regulares y malas condiciones.														
9. Localización Espacial y Población Beneficiaria															
Municipio	Localidad	Municipios adicionales:						Localidades adicionales:							
9.1 Municipios	Valles														
Grupos de Edad	Hombres	Mujeres	Total Beneficiarios	Tipo de Grupo		Total Beneficiarios									
0 - 4 Años	79,376	79,248	158,624	Ejemplar		0									
Menores de 1	0	0	0	Familiar		0									
1 a 4	0	0	0	Organizacional		0									
5 - 14 Años	179,122	168,056	347,178	Otros		0									
15 a 19	15,525	14,121	29,646	Total		0									
20 a 24	88,614	85,915	174,529												
25 a 29	20,265	20,074	40,339												
30 a 34	30,655	30,389	61,044												
35 a 39	32,655	32,488	65,143												
40 a 44	19,591	19,292	38,883												
45 a 49	391,136	434,834	825,970												
50 a 54	71,600	72,654	144,254												
55 a 59	69,772	70,847	140,619												
60 a 64	52,077	53,920	106,000												
65 a 69	38,815	40,382	79,197												
70 a 74	22,720	23,678	46,398												
75 a 79	14,510	15,103	29,613												
80 a 84	4,969	5,142	10,111												
85 y más	8,660	10,725	19,385												
Total	375,486	408,684	784,170												
Población Objeto	2,006,279		Población		2,006,279										
10. Horizonte Temporal de Ejecución															
10.1 Fecha Inicio (dd/mm/aaaa)	01/02/2023		10.2 Fecha Término (dd/mm/aaaa)	31/12/2023		Total Meses	11 meses								
11. Clasificación de Gasto															
Dependencia	Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí														
Unidad Responsable	Dirección de Construcción y Conservación														
Gasto de Capital	2,309,392,719.99		Clave de Obra/acción	0403001311014003 6111, 0403001311011101 6151, 0403001311011102 6151, 0403001311011104 6151, 0403001311011105 6151, 0403001311011106 6151, 0403005311020407 6111, 0403005311021108 6151, 0403005311021119 6151											
12. Desglose de Presupuesto															
Descripción Actividades	Medios	Unidad de Medida	Cantidad	Costo Unitario	IVA	Costo Total	Clasificación del Gasto	Capítulo	Subcapítulo	Fuente	Distribución del Gasto				
											Estatal	Federal	Municipal	Otros	Total
Mejoramiento de las condiciones físicas de la red carretera, sobre todo en la zona huesteca y media, con especial atención en municipios con presencia de población indígena	Elaboración de estudios y proyectos, proceso de licitación presencia de población indígena	Kilometro	480.4			30,572,083.11	Gasto corriente	4000	4100	11	30,572,083.11				30,572,083.11
Conservación y reconstrucción de estructuras en la red carretera.	Llevamiento de estructuras	Estructura	23			30,572,083.11	Gasto corriente	4000	4100	11	30,572,083.11				30,572,083.11
Atención de los puntos con mayor índice de accidentabilidad en la red carretera	Llevamiento de puntos de conflicto, ejecución de señalamientos de megalos	Punto de conflicto	Por determinar			23,958,304.02	Gasto corriente	4000	4100	11	23,958,304.02				23,958,304.02
Mejoramiento de los procesos de planeación, integración de proyectos ejecutivos y los procesos de asignación de obra	Trabajo de gabinete de las áreas involucradas	Estado	Por determinar			5,794,515.54	Gasto corriente	4000	4100	11	5,794,515.54				5,794,515.54
Evaluación del estado físico de carreteras y caminos	Llevamiento del inventario estado físico de las carreteras	Estado	Por determinar			13,697,596.02	Gasto corriente	4000	4100	11	13,697,596.02				13,697,596.02
Evaluación del estado físico de estructuras en la red carretera	Llevamiento del inventario estado físico de estructuras	Estado	Por determinar			13,697,596.02	Gasto corriente	4000	4100	11	13,697,596.02				13,697,596.02
<b>Total Actividades Componente 1</b>						<b>118,292,807.83</b>									
13. Resumen Narrativo por Actividad															
Nivel										Total					
Total Componente 1	Vías de comunicación en el Estado modernizadas, rehabilitadas y conservadas, adecuadas y seguras para el tránsito vehicular									\$2,427,685,587.74					
Total Actividad 1.1	Mejoramiento de las condiciones físicas de la red carretera, sobre todo en la zona huesteca y media, con especial atención en municipios con presencia de población indígena									\$30,572,083.11					
Total Actividad 1.2	Conservación y reconstrucción de estructuras en la red carretera									\$30,572,083.11					
Total Actividad 1.3	Atención de los puntos con mayor índice de accidentabilidad en la red carretera									\$23,958,304.02					
Total Actividad 1.4	Mejoramiento de los procesos de planeación, integración de proyectos ejecutivos y los procesos de asignación de obra									\$5,794,515.54					
Total Actividad 1.5	Evaluación del estado físico de carreteras y caminos									\$13,697,596.02					
Total Actividad 1.6	Evaluación del estado físico de estructuras en la red carretera									\$13,697,596.02					
14. Resumen de Inversión															
Canal de Financiamiento	Inversión Histórica	Inversión	Acumulada												
	2021	2022													
Estatal	Requerimientos	\$205,724,422.00	\$1,362,229,388.70	\$1,567,953,810.70											
	Asignaciones	\$205,660,000.00	\$1,361,716,000.00	\$1,567,376,000.00											
	Ejecución	\$194,570,469.30	\$201,654,217.00	\$396,224,686.30											
Federal	Requerimientos														
	Asignaciones														
	Ejecución														
Municipal	Requerimientos														
	Asignaciones														
	Ejecución														
Estatal y Federal	Requerimientos														
	Asignaciones														
	Ejecución														
Estatal, Federal y Municipal	Requerimientos														
	Asignaciones														
	Ejecución														
Estatal, Federal y Otros	Requerimientos														
	Asignaciones														
	Ejecución														
Otros	Requerimientos														
	Asignaciones														
	Ejecución														
Total	Requerimientos														
	Asignaciones														
	Ejecución														

Fuente de información: Subdirección de recursos Financieros





Cédula de Presupuesto Basado en Resultados (PbR)

8. Datos del Componente 2																	
8.1 Componente (Alineado a estrategia Programa Sectorial)	Planeación, administración y ejecución de obras implementadas para atender de manera adecuada las necesidades de infraestructura carretera en el Estado										8.2 Clave del componente (Proyecto) vinculado al Programa						
Caracterización (¿Qué implica?)	Inversión en proyectos ejecutivos para la construcción, ampliación y/o modernización de obras que permitan integrar localidades aisladas y contar con mayor y mejor infraestructura en materia de carreteras, como detonante del desarrollo social y económico del Estado, contribuyendo en el aumento de productividad del País.																
Justificación de caracterización	La tercera parte de la población del Estado habita en zonas con grado de marginación de medio a muy alto, la cual tiene dificultad para acceder a bienes y servicios básicos. La movilidad en la zona metropolitana, en donde habita casi el 40 por ciento de la población del Estado, se ve restringida por la saturación vehicular que transita a los centros industriales y productivos.																
9. Localización Espacial y Población Beneficiaria																	
Municipio	Localidad	Municipios adicionales:						Localidades adicionales:									
9.1 Municipio(s)	91. Charcas, San Luis Potosí y Sotobosque de Graciano Sánchez	Varias															
9.2 Población Beneficiaria de forma directa	Grupo de Edad	Hombres	Mujeres	Total Beneficiarios		9.3 Grupos Beneficiarios	Tipo de Grupo	Total Beneficiarios									
	Menores de 1	0	0	0			Empresas	0									
	1 a 4	0	0	0			Familias	0									
	5 a 9	102,716	99,499	202,215			Organizaciones	0									
	10 a 14	50,734	49,348	100,082			Otros	0									
	15 a 19	59,622	60,161	119,783			<b>Total</b>	<b>0</b>									
	20 a 24	166,511	167,604	334,115													
	25 a 29	55,310	54,126	109,436													
	30 a 34	64,659	57,433	122,092													
	35 a 39	54,542	56,045	110,587													
	40 a 44	255,104	264,903	520,007													
	45 a 49	49,819	51,296	101,115													
	50 a 54	44,793	46,315	91,108													
	55 a 59	42,244	44,959	87,203													
	60 a 64	38,508	43,475	81,983													
	65 y más años	33,887	39,431	73,318													
		28,551	31,415	60,066													
		21,832	25,936	47,768													
		41,162	53,981	95,143													
		15,197	19,227	34,424													
	11,059	13,746	24,805														
	7,054	8,386	15,440														
	4,325	6,228	10,553														
	3,436	5,874	9,310														
	412,215	431,458	843,673														
Población Objetivo	1,264,373	Población		1,264,373													
10. Horizonte Temporal de Ejecución																	
10.1 Fecha Inicio (dd/mm/aaaa)	01/06/2023	10.2 Fecha Término (dd/mm/aaaa)	30/09/2023	Total Meses	4 meses												
11. Clasificación de Gasto																	
Dependencia	Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí																
Unidad Responsable	Dirección de Construcción y Conservación																
Gasto de Capital	49,282,240.00	Clave de Obra/acción	0403001311010453 6111, 0403001311010467 6111, 0403001311011156 6111, 0403001311011147 6151, 0403001311011148 6151, 0403001311011152 6151, 0403001311011155 6151, 0403001311011156 6151, 0403001311011157 6151, 0403001311011158 6151, 0403001311011159 6151, 0403001311011160 6151, 0403001311011161 6151, 0403001311011162 6151, 0403001311011163 6151, 0403001311011164 6151, 0403001311011165 6151, 0403001311011166 6151, 0403001311011167 6151, 0403001311011168 6151, 0403001311011169 6151, 0403001311011170 6151, 0403001311011171 6151, 0403001311011172 6151, 0403001311011173 6151, 0403001311011174 6151, 0403001311011175 6151, 0403001311011176 6151, 0403001311011177 6151, 0403001311011178 6151, 0403001311011179 6151, 0403001311011180 6151, 0403001311011181 6151, 0403001311011182 6151, 0403001311011183 6151, 0403001311011184 6151, 0403001311011185 6151, 0403001311011186 6151, 0403001311011187 6151, 0403001311011188 6151, 0403001311011189 6151, 0403001311011190 6151, 0403001311011191 6151, 0403001311011192 6151, 0403001311011193 6151, 0403001311011194 6151, 0403001311011195 6151, 0403001311011196 6151, 0403001311011197 6151, 0403001311011198 6151, 0403001311011199 6151, 0403001311011200 6151														
12. Desglose de Presupuesto																	
Descripción Actividades	Medios	Unidad de Medida	Cantidad	Costo Unitario	IVA	Costo Total	Clasificación del Gasto	Capítulo	Subcapítulo	Partida Genérica	Partida Específica	Fuente	Distribución del Gasto				
													Estatal	Federal	Municipal	Otros	
Fortalecimiento del banco de estudios, proyectos y gestión de permisos para desarrollar infraestructura carretera	Proyecto de implementación de un banco de estudios y proyectos	Proyectos	Por determinar			3,293,245.02	Gasto corriente	4000	4100	4110		11	3,293,245.02				3,293,245.02
Implementación de mecanismos de comunicación para que terceros puedan reportar el estado físico de la red carretera	Mecanismos de participación ciudadana por medios digitales	Proyectos	Por determinar			3,732,732.61	Gasto corriente	4000	4100	4110		11	3,732,732.61				3,732,732.61
Creación de esquemas innovadores de inversión que permitan optimizar y potenciar los recursos para infraestructura vial	Estudios de casos para su implementación en el Estado	Estudios	Por determinar			4,543,141.86	Gasto corriente	4000	4100	4110		11	4,543,141.86				4,543,141.86
Implementación de tecnologías de información adecuadas que contribuyan a la rápida atención de gestiones y contingencias	Desarrollo de un sistema de información carretera	Proyectos	Por determinar			3,732,732.61	Gasto corriente	4000	4100	4110		11	3,732,732.61				3,732,732.61
Actualización y fortalecimiento del marco normativo para brindar mayor certeza jurídica en beneficio de las y los ciudadanos del Estado	Actualización de manuales y reglamentos	Actualización	Por determinar			2,432,206.34	Gasto corriente	4000	4100	4110		11	2,432,206.34				2,432,206.34
<b>Total Actividades Componente 2</b>						17,734,058.44											
13. Resumen Narrativo por Actividad																	
Nivel	13. Resumen Narrativo por Actividad										Total						
Total Componente 2	Planeación, administración y ejecución de obras implementadas para atender de manera adecuada las necesidades de infraestructura carretera en el Estado										\$67,016,298.44						
Total Actividad 2.1	Fortalecimiento del banco de estudios, proyectos y gestión de permisos para desarrollar infraestructura carretera										\$3,293,245.02						
Total Actividad 2.2	Implementación de mecanismos de comunicación para que terceros puedan reportar el estado físico de la red carretera										\$3,732,732.61						
Total Actividad 2.3	Creación de esquemas innovadores de inversión que permitan optimizar y potenciar los recursos para infraestructura vial										\$4,543,141.86						
Total Actividad 2.4	Implementación de tecnologías de información adecuadas que contribuyan a la rápida atención de gestiones y contingencias										\$3,732,732.61						
Total Actividad 2.5	Actualización y fortalecimiento del marco normativo para brindar mayor certeza jurídica en beneficio de las y los ciudadanos del Estado										\$2,432,206.34						
14. Resumen de Inversión																	
Canal de Financiamiento	Inversión Histórica	Inversión	Acumulada														
Estatal	Requisitos	\$205,724,422.00	\$1,342,229,988.70	\$1,547,954,410.70													
	Asignadas	\$208,692,000.00	\$338,475,000.00	\$547,167,000.00													
	Ejercidas	\$194,570,469.30	\$251,654,217.00	\$446,224,686.30													
Federal	Requisitos																
	Asignadas																
	Ejercidas																
Municipal	Requisitos																
	Asignadas																
	Ejercidas																
Estatal y Federal	Requisitos																
	Asignadas																
	Ejercidas																
Estatal, Federal y Municipal	Requisitos																
	Asignadas																
	Ejercidas																
Estatal, Federal y Otros	Requisitos																
	Asignadas																
	Ejercidas																
Otros	Requisitos																
	Asignadas																
	Ejercidas																
Total	Requisitos																
	Asignadas																
	Ejercidas																

Fuente de información: Subdirección de recursos financieros

## Capítulo 6000 Proyectos de Inversión

Dependencia o Entidad: Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí

No.	Proyectos Irreductibles	Autorizado 2022	Modificado 2022	Proyección estimada 2023
1	Construcción de paso superior vehicular Cactus - Periférico Oriente			120,000,000.00
2	Pavimentación del camino: Papatlaco Santiago - Tamacol del Km. 0+000 al km 4+162.65			38,795,653.61
3	Modernización del camino: Tzinejá Dos Tanleab Dos-E.C. (Tancanhuitz/ Huehuetlán) del km. 0+000 al km. 3+000			23,580,000.00
4	Ampliación a 4 carriles de circulación dos por sentido de carretera E.C.70, Santo Domingo - Villa de Zaragoza. 0+000 al km. 9+000			146,179,600.00
5	Rehabilitación del camino: Aquismón-Tamapatz (Sótano de Las Golondrinas) del km. 0+000 al km. 14+700			44,100,000.00
6	Rehabilitación del camino: Cárdenas - Higinio Olivo (La Labor), km. 0+000 al km. 6+658.			16,300,900.00
7	Rehabilitación del camino y reconstrucción total de 3 bóvedas y alcantarillas sobre el camino: Cerritos - Villa Juárez			7,395,000.00
8	Rehabilitación de la carretera: E.C. 63 - Laguna Seca - Vanegas, del km. 0+000 km. 18+000			12,702,000.00
9	Reconstrucción del camino: Ramal al Ingenio San Miguel del Naranjo, del km. 0+000 al km 4+500			25,523,029.46
10	Rehabilitación del camino: E.C. 57 - Charco Cercado			12,702,000.00
11	Rehabilitación del camino: E.C. 57 - La Negrita			12,702,000.00
12	Rehabilitación de camino: El Realejo - E.C. a Guadalcazar: 3.5km.			8,468,000.00
13	Rehabilitación del camino: Rayón-La Luz-San Cristóbal del km, 0+000 al km. 4+600			11,855,200.00



No.	Proyectos Irreductibles	Autorizado 2022	Modificado 2022	Proyección estimada 2023
14	Rehabilitación del camino: Ojo de Agua - San José de Nogalitos Agua Zarca			6,351,000.00
15	Rehabilitación del camino: San Nicolás Tolentino-Ojo de Agua Cañas-Ignacio Allende			2,117,000.00
16	Rehabilitación del camino: calle principal de El Carrizal			2,117,000.00
17	Rehabilitación de 3 puentes tipo alcantarilla que se encuentran en los km. 3, 6 y 8 del camino Tanlajas - San Antonio km. 0+000 al km. 15+100			57,380,000.00
18	Conservación periódica en el camino Tlalnepantla-Retroceso: 3 muros de contención para estabilizar taludes en cortes, 2 muros de contención para atención de deslaves en terraplenes			3,750,000.00
19	Conservación periódica en el camino Matlapa-Las Peñitas: 4 muros de contención para estabilizar taludes en cortes			4,000,000.00
20	Conservación periódica en el camino Tres Palmas -Limite de estado del km 0+000 al km. 18+800 incluye 3 muros de contención para estabilizar taludes en cortes, 1 muro de contención para atención de deslaves en terraplenes			67,415,910.76
21	Conservación periódica en el camino Acceso a Taxicho: 3 muros de contención para estabilizar taludes en cortes			2,250,000.00
22	rehabilitación del camino El naranjal-Mesa del Toro- Aguamolo del 3+500 al 24+800			80,940,000.00
23	rehabilitación del camino Acamayás - Jacubal del 0+000 al 14+700			44,100,000.00
24	Rehabilitación de los puentes vehiculares (estructuras) 1.-PSFFCC Tampico, 2.-PSV Peñasco,3.- PSFFCC Laredo, sobre Circuito Potosí, en la ZMSLP			7,997,040.00
25	Proyecto Ejecutivo del camino: Coyotillos-Guadalupe Victoria, del km. 0+000 al km. 6+960			1,142,600.00
26	Proyecto Ejecutivo del camino: Miguel Hidalgo Aquiles Serdán, del km. 0+000 al km. 6+310			1,142,600.00
27	Actualización de proyecto Construcción de Paso Superior Vehicular Hospital del Niño y la Mujer en Municipio de San Luis Potosí			200,000.00
28	Construcción de Paso de las torres ubicado en Municipio de San Luis Potosí			200,000.00
29	Construcción de Paso superior Vehicular San José del Barro-Periférico Norte			200,000.00



No.	Proyectos Irreductibles	Autorizado 2022	Modificado 2022	Proyección estimada 2023
30	Proyecto de Paso Superior Vehicular ubicado km. 39+300 Anillo Periférico y Sierra Leona en Municipio de San Luis Potosí,			1,800,000.00
31	Proyecto ejecutivo E.C. ruta alterna - Eje 132-E.C. 57 y PSF Eje 132, ubicado en Municipio de San Luis Potosí			1,800,000.00
32	Proyecto de Paso Superior Vehicular ubicado en Camino Presa de san José en Municipio de San Luis Potosí			1,800,000.00
33	Proyecto de Paso Superior Vehicular Construcción de Paso Superior Vehicular eje 140, E.C. 57, ubicado en Municipio de San Luis Potosí			1,800,000.00
34	Proyecto de Paso Superior Vehicular, E.C. 70, ubicado en el Municipio de San Luis Potosí			1,800,000.00
35	Proyecto de Paso Superior Vehicular E.C. 70, Bosques de la Florida, ubicado en municipio de San Luis Potosí			1,800,000.00
36	Proyecto de Paso Superior Vehicular, E.C. 70, los Gómez, en el municipio de Soledad de Graciano Sánchez.			1,800,000.00
37	Proyecto de Paso Superior Vehicular, E.C. 70,- Quintas de la Hacienda en el Municipio de Soledad de Graciano Sánchez.			1,800,000.00
38	Proyecto Ejecutivo de Paso Superior Vehicular Calle Oro - Periférico Sur			1,800,000.00
39	Proyecto Ejecutivo de Paso Superior Vehicular Periférico - Capulines			1,800,000.00
40	Proyecto Ejecutivo de Paso Superior Vehicular Villa Magna - Periférico			1,800,000.00
41	Proyecto Ejecutivo de Paso Superior Vehicular Rio Santiago-Periférico Sur			1,800,000.00
42	Proyecto Ejecutivo de Paso Superior Vehicular Periférico - Puerta Real			1,800,000.00
43	Proyecto Ejecutivo E.C. eje 140-carretera de cuota San Luis Potosí - Lagos de Moreno			3,000,000.00
44	Proyecto Ejecutivo Prolongación Av. Salk 17.3 km			10,000,000.00
45	Proyecto Ejecutivo, E.C. 57 - Santa Rita - E.C. 70, ubicado en Municipio de San Luis Potosí			2,000,000.00
	Total			800,006,533.83



No.	Proyectos Prioritarios	Proyección estimada 2023
1	Construcción de un puente vehicular Tamán que cruza el río Amajac sobre la carretera estatal Tamán-Agua Zarca en el municipio de Tamazunchale en el Estado de San Luis Potosí	109,653,198.10
2	Construcción de la carretera de dos cuerpos, con dos carriles de circulación por sentido de 3.5 metros y acotamientos exteriores de 3.0 metros, mediante la construcción de terracerías, obras de drenaje, pavimentos, obras complementarias y obras inducidas del km 5+000 al km 7+520, con 2.52 km de longitud, tramo: e.c. Anillo periférico sur/prolongación avenida Juárez al e.c. Eje 140, en el municipio de San Luis Potosí, en el estado de San Luis Potosí. (no incluye los trabajos necesarios para el PSV La Cantera del km 5+480 al km 5+980 y el PSV El Eje 128 del km 6+520 al km 6+980)	257,486,014.72
3	Construcción de la carretera de dos cuerpos, con dos carriles de circulación por sentido de 3.5 metros y acotamientos exteriores de 3.0 metros, mediante la construcción de terracerías, obras de drenaje, pavimentos, obras complementarias y obras inducidas del km 7+840 al km 10+000, con 2.16 km de longitud, tramo: e.c. Anillo periférico sur/prolongación avenida Juárez al e.c. Eje 140, en el municipio de San Luis Potosí, en el estado de San Luis Potosí.	184,582,983.00
4	Pavimentación del camino: E.C. 57 -Villa de Arista km. 0+000 al km. 24+000	130,000,000.00
5	Ampliación de Camino a 4 carriles de circulación dos por sentido de la carretera: E.C.57 Boulevard San Luis-Villa de Zaragoza del km. 0+000 al 10+000 (Incluye Alumbrado autosustentable)	176,241,772.98
6	Rehabilitación de puente vehicular: PSV Pánfilo Natera sobre Circuito Potosí, en la ZMSLP	3,250,743.86
7	Rehabilitación de camino Taman Agua Zarca del km. 0+000 al km. 19+400	80,964,777.72
8	Rehabilitación del camino: Tanchanaco - Tanchachin, del km. 0+000 al km. 24+100	53,337,819.68
9	Rehabilitación del camino: Aquismón - San Pedro de Las Anonas (Balneario Tambaque - Puente de Dios), del km. 0+000 al km. 8+700	20,708,716.02
10	Rehabilitación del camino: Axtla - Chalco, del km. 0+000 al km. 16+700	50,100,000.00
11	Rehabilitación del camino: Rascón - Damián Carmona, del km. 0+000 al km 13+840	52,592,000.00
12	Rehabilitación del camino: Coxcatlán - Calmecayo - Tampochocho del km. 0+000 al km. 10+600	40,280,000.00



No.	Proyectos Prioritarios	Proyección estimada 2023
13	Rehabilitación del camino: Los Carrizos – Coxcatlán - Axtla, del km. 0+000 al km. 19-200	57,600,000.00
14	Rehabilitación del camino: E.C. 57 -Guadalcázar	38,106,000.00
15	Rehabilitación del camino: Huehuetlán - Tancanhuitz del km. 0+000 al km, 4+700	23,220,000.00
16	Rehabilitación de la carretera Rayón - Lagunillas (subtramo: Crucero de Rayón-Paso Prieto) del km. 0+000 al km. 11+000	25,404,000.00
17	Rehabilitación del camino: Salinas - Santo Domingo (25.0 km.) del km 0+000 al km. 82+500	55,042,000.00
18	Rehabilitación del camino: E.C. 70-Los Cuates - Abras del Corozo - Tambaca del km. 0+000 al km. 10+000	38,000,000.00
19	Rehabilitación del puente vehicular La Ceiba,	7,238,400.00
20	Conservación periódica en el camino Totolteo - Tampacan del 0+0000 al 13+500: 1 muro de contención para atención de deslaves en terraplenes, 3 muros de contención para estabilizar taludes en cortes	3,000,000.00
21	Conservación en tramos aislados del camino: Tampamolón Corona -Tanquian del km. 22+000 al km. 40+000	67,400,000.00
22	Conservación en tramos aislados del camino: Tampamolón Corona -Tancanhuitz del km. 0+000 al km. 22+000	84,460,000.00
	<b>Total</b>	<b>1,558,668,426.08</b>



## 12. Bibliografía

Cámara de Diputados del congreso de los Estados Unidos Mexicanos (1933). Diario de los debates de la cámara de diputados del congreso de los Estados Unidos Mexicanos (20 de diciembre de 1933), Disponible en <http://cronica.diputados.gob.mx/DDebates/35/2do/Ord/19331220.html>, consultado el 12 de agosto de 2022.

Diario Oficial (1934). Edición del 8 de mayo de 1934 del Diario Oficial, órgano del gobierno constitucional de los estados unidos mexicanos, disponible en [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?cod\\_diario=192077&pagina=8&seccion=0](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=192077&pagina=8&seccion=0), consultado el 12 de agosto de 2022.

Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Historia de las Juntas Locales de Caminos (1933-1980), disponible en <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/Libro/LB3.pdf>, consultado el 12 de agosto de 2022.

Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí (1991). Decreto que crea la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí.

Instituto de Investigaciones Legislativas, Unidad de Informática Legislativa. Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí, disponible en [https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/legislacion/leyes/2022/04/Ley\\_de\\_Planeacion\\_del\\_Estado\\_y\\_Municipios\\_18\\_de\\_Abril\\_de\\_2022.pdf](https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/legislacion/leyes/2022/04/Ley_de_Planeacion_del_Estado_y_Municipios_18_de_Abril_de_2022.pdf), consultado el 15 de agosto de 2022.

Periódico oficial del Estado (2022). Decreto 0286. Plan Estatal de Desarrollo 2021 – 2027 disponible en <https://slp.gob.mx/finanzas/Documentos%20compartidos/DECRETO%20PLAN%20ESTATAL%20DE%20DESARROLLO%202021-2027.pdf>, consultado el 10 de octubre de 2022.

Periódico oficial del Estado (2022). Programa Estatal de Infraestructura 2022 – 2027 disponible en [http://apps.slp.gob.mx/po/PDF/2022/ADMINISTRATIVOS/SEPTIEMBRE/PROGRAMA%20ESTATAL%20DE%20INFRAESTRUCTURA%202022-2027%20\(21-SEP-2022\).pdf](http://apps.slp.gob.mx/po/PDF/2022/ADMINISTRATIVOS/SEPTIEMBRE/PROGRAMA%20ESTATAL%20DE%20INFRAESTRUCTURA%202022-2027%20(21-SEP-2022).pdf), consultado el 10 de octubre de 2022.

Secretaría de Finanzas de San Luis Potosí (2022). Lineamientos para el proceso de integración del presupuesto de egresos para el ejercicio fiscal 2023, disponible en <https://slp.gob.mx/finanzas/Documentos%20compartidos/presupuesto-egresos/LINEAMIENTOS%202023.pdf>, consultado el 10 de octubre de 2022.

JEC (2021). Programa institucional 2022.

INEGI (2021). Principales resultados por localidad (ITER)> Bases de datos> San Luis Potosí, disponible en [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/microdatos/iter/iter\\_24\\_2020\\_xlsx.zip](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/microdatos/iter/iter_24_2020_xlsx.zip), consultado el 10 de octubre de 2022.

