



Gobierno del Estado de Nuevo León



Programa Sectorial de Infraestructura Estratégica

2004-2009

NUEVO LEÓN, ESTADO DE PROGRESO

Presentación

Contar con un gobierno que ofrezca resultados representa una legítima demanda de la sociedad. Y por ello constituye para el Gobierno del Estado de Nuevo León un reto prioritario para conformar una administración pública profesional, competitiva y eficaz.

Sin embargo, para superar este desafío, la mera voluntad política no basta. Es necesario desarrollar un sistema integral que vincule las tareas de planeación, programación, elaboración de presupuestos, evaluación del desempeño y rendición de cuentas.

Con ese propósito, el Titular del Ejecutivo propuso la conformación gradual de un sistema estatal de planeación y evaluación. El Plan Estatal de Desarrollo 2004-2009 fue el primer paso dado por el Gobierno del Estado, a partir del cual elaboran los programas y proyectos a cargo de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal.

En este contexto, se presenta el Programa Estatal de Infraestructura Estratégica 2004 – 2009. Este Programa Sectorial enriquece y desarrolla los capítulos “Por un Nuevo León Próspero y de Oportunidades”, “Por un Desarrollo Ordenado y Sustentable”, y “Proyectos Estratégicos para transformar a Nuevo León” del Plan Estatal de Desarrollo 2004 – 2009, los cuales están relacionados con el tema del desarrollo urbano-regional.

Uno de los atributos que distingue a este programa sectorial de los ejercicios tradicionales de planeación dentro del sector público en México es la inclusión explícita de escenarios que permiten fijar metas realistas para cada objetivo -con sus respectivos indicadores de desempeño- reconociendo la incidencia que factores externos al ámbito gubernamental de la entidad pudieran tener en el desempeño público.

Igualmente atractiva y útil resulta la distinción entre indicadores de impacto e indicadores estratégicos, en virtud de que los primeros permiten conocer el efecto último de las políticas públicas en determinado sector y los segundos aportan información sobre los resultados del programa sectorial en un ámbito específico que se considera estratégico.

Este programa incluye una introducción y cinco capítulos. El capítulo I incluye el diagnóstico sectorial, en el cual se presentan los retos y oportunidades en materia de infraestructura estratégica; el capítulo II presenta la visión sectorial de mediano plazo, es decir, la situación ideal, pero alcanzable del sector en el año 2009; el capítulo III integra los objetivos, estrategias y líneas de acción; el capítulo IV se refiere a los indicadores de desempeño, metas y escenarios; y finalmente el capítulo V presenta los factores críticos de éxito.

Atentamente

Arq. Abel Guerra Garza
Secretario de Obras Públicas
Gobierno de Nuevo León

Contenido

Presentación.....	2
Introducción.....	4
I. Diagnóstico sectorial.....	6
II. Visión sectorial.....	14
III. Objetivos, estrategias y líneas de acción.....	14
IV. Indicadores de desempeño, metas y escenarios	18
V. Factores críticos de éxito.....	27
Anexos.....	29

Introducción

Que de acuerdo a lo ordenado por el marco jurídico Constitucional y Estatal, es responsabilidad y atribución del Titular del Ejecutivo del Estado conducir el proceso de planeación del desarrollo, a través de la ordenación racional y sistemática de las acciones gubernamentales que impulsen un desarrollo sustentable, equilibrado y equitativo.

En consecuencia, nace el Plan Estatal de Desarrollo 2004-2009, mismo que señala, entre otros aspectos primordiales, el garantizar la relación armónica y funcional entre las zonas de residencia, de trabajo y de recreación, asegurando condiciones propicias para la vida y desarrollo de las actividades de los habitantes del propio Estado.

Asimismo, y atendiendo a lo establecido en dicho Plan Estatal, surge la creación del presente Programa Sectorial de Obras Públicas 2004-2009, mismo que encuentra su base legal en lo dispuesto por los artículos 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 21 de la Ley de Planeación; 5, 12 y 13 de la Ley Estatal de Planeación; 23 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León; 2 y 28 de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León, 3, 18 y 19 de la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León; 9 inciso a) fracción I y II, 10 fracción VI, 11 fracción I, 39, 40, 57, 58, 59, 60, 61 y 62 de la Ley de Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos y de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León.

Los grandes retos del Plan Estatal de Desarrollo; Un gobierno humanista, democrático, competitivo y con resultados; Un Nuevo León seguro con justicia para todos; Un Nuevo León próspero y de oportunidades; Un Nuevo León justo y solidario con los que menos tienen; Un desarrollo ordenado y sustentable; Unas finanzas sanas y un autentico federalismo.

Y los Proyectos estratégicos para transformar Nuevo León; Integración del proceso de desarrollo económico-regional de Nuevo León, el noreste de México y Texas; Consolidación de Monterrey como Ciudad Internacional del Conocimiento; Campaña intensiva de construcción de vivienda popular; Reestructuración y ampliación del sistema de transporte colectivo; Integración urbanística del Parque Fundidora con el Barrio Antiguo y la Macroplaza de Monterrey.

Tienen su correspondiente referencia en la obra pública, ya que es en esta donde se hace realidad, la idea, el plan, el sueño de toda comunidad humana civilizada. La avenida, el camino, el puente o paso a desnivel, la escuela, el hospital, el edificio de servicios públicos, son el medio e instrumento donde concurren y se asientan en concreto, acero y vidrio las políticas y estrategias del desarrollo de la sociedad.

El Programa Sectorial de Obras Públicas debe así en principio responder plena e integralmente al reclamo de la sociedad toda y sus demandas manifestadas en el Plan Estatal de Desarrollo, cuidando de ser fiel interprete de la voluntad de la comunidad y constructor de sus objetivos y metas, priorizando lo señalado en función de los recursos disponibles y encontrando alternativas innovadoras para satisfacer eficaz y eficientemente, lo más posible.

Siempre ha existido la disyuntiva y la confrontación ético-social entre la obra de grandes dimensiones y costo y la multitud de pequeñas obras en tamaño e inversión. Nuestro entorno económico- social no escapa e ello, vivimos en una época que ha polarizado y hecho más evidente la diferencia y distancia en el ingreso de unos y otros, transitamos a diario en medio

de una realidad paralela, la de una parte de la sociedad que se desenvuelve en el ámbito de la globalización, enfrentando competitivamente su producción y servicios a nivel mundial y que requiere el soporte urbano de calidad y características en concordancia a esta situación. Y al lado otro conglomerado social que lucha por sobrevivir y progresar en medio de limitaciones y pobreza.

No se puede marginar a ninguno, necesitamos las obras que impulsen nuestra presencia mundial, nos permitan competir en igualdad de circunstancias con cualesquier otra región del mundo y permitan la calidad de vida que atrae y retiene a los trabajadores simbólicos y creativos de la era del conocimiento. Y por igual debemos fortalecer e incrementar la infraestructura social que da a todo mundo una plataforma básica para crecer y desarrollarse con la posibilidad de alcanzar sus metas en igualdad de circunstancias.

El programa pretende responder sin distinción ni privilegios, ocupándose por igual de la introducción de servicios básicos al asentamiento más humilde que de la construcción del edificio inteligente de alta tecnología que nos coloque a la vanguardia en algún campo especializado del saber humano.

Nos preocupa que si bien Nuevo León se ha distinguido por su liderazgo en el ámbito económico nacional -debido a su arraigada cultura emprendedora, a su industria competitiva, también debemos reconocer que existen cambios en nuestro Estado que son reflejos de un mundo en rápida evolución que ha llevado a los gobiernos nacionales y estatales a responder con políticas públicas que exigen creatividad, coordinación y un alto grado de participación ciudadana.

Para Nuevo León, la globalización y competitividad internacional plantean retos y oportunidades. Las condiciones que en el pasado permitieron consolidar la industria como base del crecimiento ya no son suficientes para impulsar un desarrollo sustentable.

Paralelamente en los últimos años la presión de una serie de factores internos como; crecimiento urbano desordenado, incremento del 100% en los últimos siete años del parque vehicular, incremento de flujos migratorios hacia el estado, insuficiencia e inoperancia de la red ferroviaria, nulo crecimiento hospitalario en los últimos 8 años, falta de mantenimiento y modernización de la red carretera estatal, subutilización del sistema de transporte colectivo (METRO), incremento de la demanda de infraestructura social básica (agua, drenaje, energía eléctrica, vialidades), deficiente explotación de áreas de oportunidad como el turismo y falta de apoyos al campo que rayan en el abandono, hacen necesaria y urgente la redefinición o más bien la implementación de una política pública de inversión en infraestructura estratégica y obra pública, considerando esta inversión como una de las herramientas más poderosas con que cuenta el estado para generar progreso económico y una vida digna para los nuevoleonenses.

La legislación local establece claramente la atribución del estado como conductor y promotor del desarrollo y generador de las condiciones necesarias para el progreso.

Nuestro Gobierno ha respondido a estos retos con adecuaciones a la administración pública estatal que permite la inclusión de la sociedad en la estructura organizacional del gobierno, en el diseño de planes y programas de desarrollo y en instrumentos de planeación, como lo es el Plan Estatal de Desarrollo 2004 – 2009, lo cual definio en amplio consenso los programas y proyectos que orientarán el quehacer gubernamental y mediante el gran ejercicio de consulta ciudadana que culminó con el Plan, pudimos conocer tanto del ciudadano común como de

especialistas en diversas materias, el tipo de infraestructura que requiere Nuevo León, una infraestructura estratégica de clase mundial que apoye el desarrollo del estado y fortalezca la vinculación regional con el Noreste de México y con Texas.

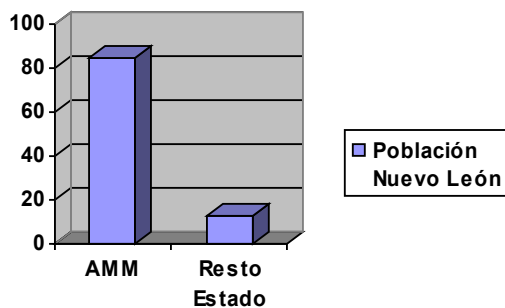
Para hacer esto posible es necesario que la inversión en infraestructura estratégica y obra pública cumpla como requisito fundamental con la característica de tener rentabilidad social, que además potencie las ventajas comparativas del estado, aprovechando sus fortalezas al mismo tiempo que permita subsanar sus desventajas en un marco de transparencia y calidad utilizando los mecanismos más modernos para su financiamiento.

Se trata de generar las condiciones ideales para que Nuevo León incremente su atractivo para los inversionistas nacionales y extranjeros, fortalezca su mercado interno y regional y ofrezca una vida digna para sus habitantes, aprovechando las sinergias con los otros dos niveles de gobierno, con la iniciativa privada y organismos internacionales.

I. Diagnóstico Sectorial

En Nuevo León de acuerdo con la Ley de Obras Públicas del Estado, se considera como Obra Pública “La construcción, reconstrucción, conservación, modificación o demolición de bienes inmuebles, que por su naturaleza o por disposición de la Ley sean destinados a un servicio público o al uso común”; y también “Los proyectos integrales que comprenderán desde el diseño de la obra hasta su terminación total”. En función de ello se concibe la construcción de la infraestructura estratégica para el Estado como el gran objetivo de las obras públicas, el cual se convierte en un resultado de los trabajo de gobierno al que es sensible la población, por ser un factor clave para determinar el aumento o disminución de la calidad de vida de los ciudadanos.

El Programa Sectorial de Obras Públicas pretende que mediante la inversión en infraestructura estratégica se contribuya a lograr objetivos de crecimiento económico, disponibilidad de satisfactores sociales que eleven la calidad de vida o permitan construir un entorno urbano funcional, agradable y armónico que haga competitivas nuestras ciudades y permitan atraer inversiones, como respuesta al modelo de ocupación del territorio estatal, que se caracteriza por seguir un patrón de concentración-dispersión donde del total de población total de más de 3.5 millones de habitantes más del 84.6%, viven en el Área Metropolitana de Monterrey, y el resto dispersa en casi seis mil localidades.



Este patrón de ocupación del territorio estatal es propiciado por el Sistema Nacional de Ciudades de la SEDESOL para el Ordenamiento Territorial del país, donde el Área Metropolitana de Monterrey (AMM), es considerada como una ciudad prestadora de servicios regionales, lo cual ha dado la pauta para la conformación de un sistema de un Sistema Urbano Regional del Noreste, donde el AMM se presenta como núcleo de la región sobre la cual gravitan las llamadas ciudades medias que tienen un rango de población de 200,000 habitantes, pertenecientes a los Estados de Tamaulipas, Coahuila y San Luis Potosí, por lo que el resto del Estado cuenta con solo dos poblaciones de más de 50,000 habitantes (Cadereyta y Linares) dos de entre 30, 000 y 40, 000 (Montemorelos y Sabinas Hgo.) y dos de entre 15,000 y 25,000 habitantes (Allende y Anáhuac)¹.

Esta gran concentración de población es la tercera en tamaño del país y la que en la última década junto con Puebla crecieron por encima de la media nacional, caso contrario a los de México y Guadalajara. Este fenómeno provoca que debido a la falta de centros de población de nivel medio, con empleos, servicios y equipamiento adecuado, se continúe con la tendencia de crecimiento del AMM y por consiguiente la una concentración excesiva con todas las desventajas que ello acarrea y el deterioro de la calidad de vida en el resto del Estado, propiciada por la falta de atención en la conservación de la infraestructura existente y el paulatino rezago de la inversión en obra pública generando un déficit de construcciones cada vez mayor en detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Ante tal visión integral de la ocupación del territorio estatal formularemos un diagnóstico sectorial de la obra pública, partiendo del análisis de la infraestructura estratégica, dividiéndola en tres tipos:

- **Económica.**

Orientada al apoyo del sector productivo a fin de mejorar la competitividad del Estado y las empresas en el mercado global.

- **Social.**

Dirigida a apoyar las políticas sociales mediante la construcción de equipamiento para la educación, la salud, prestación de servicios básicos, vivienda, atención a la comunidad en el combate a la pobreza y en general para lograr el desarrollo social integral en las áreas rurales y urbanas.

- **Urbana.**

Aquella que es concebida para apoyar el desarrollo regional y urbano mediante construcción, mantenimiento y rehabilitación de obras y la elaboración, instrumentación, ejecución, seguimiento, control y evaluación de los planes y programas para transformar Nuevo León, con estricto apego a las Normas y Lineamientos definidos para tal efecto, por los Consejos, Agencias y entidades del sector estatal y paraestatal.

I.1 Infraestructura Económica

Desde el punto de vista económico en los últimos años, la desaceleración económica mundial y la falta de reformas estructurales en el país han causado efectos adversos en la economía

¹ Consejo Nacional de Población

mexicana. Nuevo León no ha escapado a ello y de entre todos los sectores económicos el agropecuario sin duda ha sido el más olvidado en la entidad, en los últimos años. En el ámbito nacional, Nuevo León ocupa el lugar 18 en cuanto al valor de su producción agropecuaria y su baja productividad del sector agropecuario se manifiesta por el hecho de que sólo participa con el 1.6 por ciento del PIB de la entidad mientras que está constituido por el 7 por ciento de la población. Ello se ha traducido en mínimos niveles de ingreso y limitadas oportunidades de progreso en el medio rural, lo que a su vez ha propiciado que el campo se haya convertido en un exportador neto de mano de obra.

Tradicionalmente, Nuevo León destaca como un destino para negocios, convenciones y exposiciones, debido a su notable posicionamiento en el ámbito económico. De hecho, el 80 por ciento de los visitantes llegan al estado por esta razón. Sin embargo, Nuevo León también ofrece excelentes oportunidades para desarrollar centros turísticos en torno a sus bellezas naturales, así como para fomentar y promover la actividad cinegética, la pesca, el ecoturismo y los deportes extremos, pero el deterioro de los niveles de competitividad ha impedido generar suficientes oportunidades de trabajo para las nuevas generaciones y, asimismo, se ha traducido en la pérdida de empleos formales.

Para lograr competitividad es necesario que cualquier estrategia de crecimiento económico sostenido vaya acompañada del desarrollo de la infraestructura económica adecuada tales como sistemas carreteros, vialidades urbanas, instalaciones ferroviarias y aeroportuarias y telecomunicaciones, entre otras. Sin embargo, en nuestro Estado la infraestructura de ferrocarriles es insuficiente y su operación es inadecuada, de tal forma que se ha registrado una alta dependencia hacia el sistema de autotransporte, por lo que el sistema carretero y ferroviario de Nuevo León debe impulsarse para aprovechar plenamente su excelente localización geográfica, elevar la competitividad, fortalecer la atracción de inversión extranjera directa, de manera que la entidad se constituya en líder de un proceso regional de integración económica.

La competitividad es la clave para poder participar activamente en la economía global y para llevar a cabo un programa de infraestructura económica hay que partir de indicadores de competitividad global y ver en que situación se encuentra nuestro Estado, para ello utilizaremos el concepto de competitividad sistémica, que fue desarrollado en los 90' por la CEPAL , y se basa en tres elementos.

1. **Conocimiento como columna central de la competitividad** y elemento que a largo plazo nos lleva a un desarrollo sustentable en un mundo globalizado, y permite pasar de las ventajas relativas a reales ventajas, además de resguardar los ingresos reales de los habitantes de una región o país.
2. La competitividad debe ser vista como consecuencia de un todo, de **la interacción de todos los factores en la red de abastecimiento** y, en consecuencia del funcionamiento global de todo el sistema económico.
3. El desarrollo de buenos mercados de tecnología y de **encadenamientos productivos** depende en gran medida de las políticas económicas del Gobierno, del sector empresarial y, especialmente, de las formas de colaboración entre el Gobierno y el sector privado con el objeto de crear el círculo virtuoso sobre el que se sustenta la competitividad.

En este contexto se señala también como prioridad “la prestación de apoyo a la formación de conglomerados productivos (clusters) en un determinado territorio. Este proceso responde al creciente dinamismo de los espacios locales, que también caracteriza al período en que vivimos, y puede contribuir en gran medida a orientar a las pequeñas y medianas empresas a la producción para el mercado internacional o facilitar su articulación con sectores exportadores (CEPAL, 2000a, vol. III, cap. 3).”²

Otro componente mencionado en el estudio de la CEPAL sobre la política de competitividad **es la provisión de buenos servicios de infraestructura**, dado que el transporte terrestre, tanto ferroviario como vial, así como el marítimo y más aún la carga aérea siguen presentando graves problemas de insuficiencia de todo tipo. Bajo este concepto, Rene Villarreal³ desarrollo índices de competitividad sistémica para diferentes sectores económicos, en este caso analizamos el referente a capital logístico., compuesto por tres subíndices:

- i) SCTM: Cobertura de Transporte Multimodal
- ii) SCST: Cobertura de Servicios de Telecomunicaciones
- iii) SSB: Servicios Básicos

Este índice es particularmente importante para los objetivos del programa de Obras Públicas pues nos ubica exactamente en la necesidad del desarrollo de Infraestructura de apoyo a la actividad económica, puesto que conforme al índice de capital logístico nuestro Estado ocupa el lugar 17°, muy lejos estamos entonces al respecto de nuestros principales socios comerciales, si Nuevo León considerado de desarrollo vanguardista ocupa en el aspecto logístico el lugar 17°, en tanto Chiapas ocupa el puesto N° 16.

INDICE DE CAPITAL LOGISTICO

Estado	Índice de Capital Logístico	SCTM	SCT	SSB	Lugar
Sonora	6.266	8.2	3.4	7.3	1
Jalisco	5.750	7.2	2.9	7.2	2
BCS	5.031	3.7	8.2	3.2	3
Chihuahua	4.930	5.3	2.0	7.4	4
Oaxaca	4.720	5.1	2.9	6.2	5
DF	4.712	3.3	4.4	6.5	6
Colima	4.704	2.1	3.9	8.1	7
Tamaulipas	4.660	6.9	1.9	5.2	8
Sinaloa	4.581	5.3	2.4	6.0	9
Veracruz	4.308	5.2	1.4	6.4	10
Coahuila	4.259	2.6	2.5	7.6	11
Quintana Roo	4.234	5.1	3.1	4.6	12
Baja California	4.167	3.7	2.8	6.0	13
Durango	4.155	2.9	3.2	6.4	14
Nayarit	4.102	1.6	3.7	7.0	15

² Globalización y desarrollo. Una Agenda para la era Global VIGESIMONOVENO PERÍODO DE SESIONES BRASILIA, BRASIL 6 AL 10 DE MAYO DE 2002. CEPAL. Naciones Unidas.

³ Rene Villarreal. Programa Regional de Competitividad Sistémica. CECIC. Mayo 2002.

Chiapas	3.990	6.0	1.0	5.0	16
Nuevo León	3.919	2.6	2.9	6.3	17
Zacatecas	3.832	2.8	2.7	6.0	18
Michoacán	3.789	4.1	1.8	5.6	19

Ante esta situación se convierte en un imperativo impulsar la inversión en infraestructura económica para elevar la competitividad, mediante la construcción de instalaciones multimodales de carga ferroviaria, carretera y aeroportuaria, lo cual permitirá que el Área Metropolitana de Monterrey confirme su posición estratégica en el plano internacional.

I.2 Infraestructura Social

La atención social para los nuevoleonenses constituye una de las más altas prioridades del Gobierno del Estado y la política social del Gobierno se sustenta en una estrategia integral, por medio de tres vertientes que se complementan y refuerzan mutuamente: la ampliación de las capacidades de la población en alimentación, salud y educación; **el desarrollo de infraestructura social**, y la creación de oportunidades de ingreso mediante proyectos productivos. Consideramos como infraestructura social toda aquella edificación u obra pública en general que sustente la política social del Estado mediante la programación, administración y ejecución de proyectos de obra pública, que satisfagan los requerimientos que la comunidad demande para lograr una vida digna. Por ello la infraestructura social la dividimos en tres tipos: Infraestructura Básica; Equipamiento para el Bienestar; y la Vivienda.

1.2.1. Infraestructura Básica

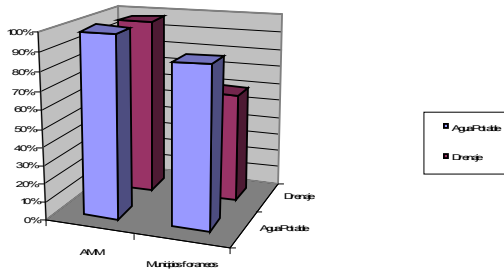
Entendemos por infraestructura básica aquella que tiene por objeto proporcionar los servicios de energía eléctrica, drenaje y agua entubada a la población. Desde el punto de vista social específicamente a la vivienda.

En general las viviendas de la entidad, en términos de servicios, están más equipadas que el promedio nacional.

Agua y Drenaje

Servicios de Agua y Drenaje de Monterrey, es uno de los organismos operadores de agua y drenaje mas importante del país y del continente latinoamericano. En la actualidad, es el único prestador del servicio de agua y drenaje en el Estado de Nuevo León, con algunas excepciones de organismos municipales que prestan este servicio a un muy reducido número de personas. A partir del año 2000, amplía la prestación de los servicios públicos incluyendo: agua potable, no potable, residual tratada y aguas negras, saneamiento de las aguas residuales, drenaje sanitario y pluvial.

Actualmente en el Área Metropolitana, existe una población del orden de 3.4 millones de habitantes que cuentan con el servicio de agua potable, drenaje sanitario y saneamiento. En Monterrey y su área metropolitana, 99% de la población cuenta con agua potable, y con los servicios de drenaje el 97%. En lo que respecta a los municipio foráneos, el 87% cuenta con agua potable y el 60% con drenaje.



Con una demanda de agua de 10.5 m³/seg. y dadas las lluvias atípicas que tuvimos en los últimos años, la oferta del suministro está garantizada para algunos años, sin embargo las recurrentes sequías y el incremento poblacional requiere que realicemos estudios y proyectos de factibilidad para proporcionar el servicio a las nuevas zonas de desarrollo.

Energía Eléctrica

Según datos del INEGI en el 2000 del total de viviendas de Nuevo León 98.5 % de ellas contaban con el servicio de energía eléctrica. Pero es de hacer notar que alrededor de 75 mil familias del Area Metropolitana de Monterrey habitan en asentamientos irregulares y esta situación de ilegalidad ocasiona que no cuenten con el servicio, dado que por normatividad solamente se les puede proporcionar el servicio a aquellas viviendas legalmente adquiridas, lo cual propicia que se presente aparentemente un pequeño rezago en la prestación del servicio, que se soluciona una vez que se ha resultado el problema de irregularidad.

1.2.2. Equipamiento para el Bienestar

Salud

En Nuevo León la esperanza de vida es de 77 años, frente a un promedio nacional de 73.1. Este indicador estatal es similar al de algunas naciones europeas. Asimismo, el estado registra la tasa más baja del país en mortalidad infantil y la cobertura de vacunación alcanza un 95 por ciento en las zonas urbanas **Sin embargo, no se han construido hospitales públicos durante los últimos 8 años**, la insuficiencia del número de enfermeras en el estado es preocupante y, a pesar de los importantes avances del Programa de Medicina Especializada a Distancia, en las zonas rurales y entre los grupos suburbanos de migración constante la cobertura de los servicios de salud es aún limitada aunado a que Nuevo León aún enfrenta serios retos sociales que se manifiestan en desigualdad, rezagos y marginación.

Educación

En el ámbito educativo, existe una realidad de contrastes que se hace evidente al comparar la cobertura y nivel de escolaridad entre el Área Metropolitana de Monterrey y las zonas rurales de mayor marginación. Sin embargo, debe reconocerse que, en promedio, la posición relativa de la entidad en materia educativa es sólida en el contexto nacional. Así, el porcentaje de la población mayor de 15 años que sabe leer y escribir es de 97 por ciento; la cobertura promedio en educación preescolar para niños de 3 a 5 años es de 61 por ciento y la de primaria rebasa el 90 por ciento, con una eficiencia terminal de 95 por ciento; en educación secundaria la cobertura supera el 91 por ciento, con una eficiencia terminal de 86 por ciento.

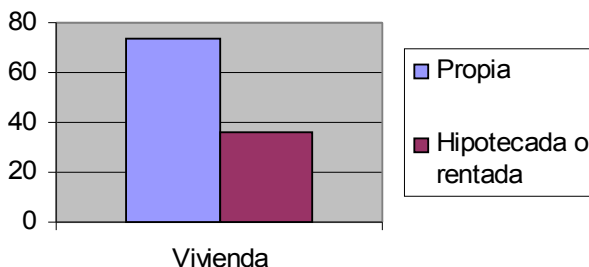
Combate a la Pobreza

Del total de la población del Estado (3,834,141Hab.) se considera que el 29.9% vive en condiciones de pobreza en cualquiera de sus tres modalidades alimentaria, de capacidades o patrimonial. Se considera que del total de la población que vive en esta condición el 55.6% habita en el Área Metropolitana de Monterrey y el restante 44.4% en el resto del Estado.

El combate a la pobreza exige una importante combinación obras públicas orientadas a la construcción de equipamiento de las zonas urbano marginadas, obras de prevención de desastres, y edificaciones para el desarrollo comunitario, dirigidos a lograr el bienestar de la familia y el desempeño de la obra pública será positivo en la medida en que se realicen las construcciones necesarias para mejorar el equipamiento para el bienestar de las familias en las zonas que concentran a los hogares en pobreza.

1.2.3 Vivienda

El principal reto para el Gobierno de Nuevo León en materia de vivienda consiste en abatir el rezago que existe en su oferta para satisfacer la demanda de la población con ingresos inferiores a tres salarios mínimos. Puesto que si el 19.6 de la población de Nuevo León se encuentra en situación de pobreza patrimonial, significa que 80 de cada 100 viviendas son propiedad de sus ocupantes, por encima de la media nacional ya que en el país esta relación es de 78 de cada 100. Además de que la seguridad en la propiedad de la vivienda está garantizada en el 73.6% del total de viviendas particulares habitadas de Nuevo León; mientras que el resto está pagándose o en otra situación.



La atención de la población de menos de tres salarios mínimos corresponde al fideicomiso para el Fomento Metropolitano de Monterrey (FOMERREY) el que actualmente cuenta con

más de 230 fraccionamientos de viviendas populares en donde se han instalado a 200 mil familias que representan a un millón de personas, aproximadamente.

Una de las atribuciones más importantes de FOMERREY es la regularización de la tenencia de la tierra, por lo que durante la presente administración, se ha fijado como meta regularizar más de 50 mil lotes, mismos que generaran una gran demanda potencial de introducción de servicios básicos.

I.3 Infraestructura Urbana

El ordenamiento del territorio estatal exige que además de atender al Área Metropolitana de Monterrey que es donde se encuentra la mayor parte de población, exige realizar un esfuerzo para inducir a la población a que utilice aquellas regiones del Estado hasta ahora olvidadas, impulsando la actividad económica mediante la construcción de infraestructura que responda a las necesidades y el potencial de las ciudades y regiones del Estado, en plena armonía con el entorno ecológico.

I.3.1 Abastecimiento de agua para el Area Metropolitana de Monterrey

Una concentración urbana como la que dicha área plantea una serie de grandes desafíos en términos de la provisión de servicios públicos; entre ellos, sin duda, el que corresponde al abastecimiento de agua. Del 100% de los usuarios (831,488), el 93.4% es servicio domestico; el 5.9% comercial; el 0.2% industrial; y el 0.5% en servicios públicos, los valores correspondientes en terminos de volumen son muy diferentes.

Actualmente si bien la oferta de agua potable está garantizada para los próximos dos años, el crecimiento de la demanda continuará, lo que implica encontrar nuevas fuentes de abastecimiento y prever importantes inversiones que garanticen el suministro del líquido en el futuro cercano y evitar problemáticas relacionadas con la no instalación de nuevas empresas por falta de agua en la entidad.

I.3.2 Transporte

Para las necesidades de movilidad de las personas y bienes la infraestructura vial del transporte urbano resulta insuficiente o inexistente en diferentes zonas en expansión y crecimiento. El modelo de transporte público tradicional que se ha desarrollado en los últimos lustros se basa principalmente en el uso del “Autobús”, donde la participación del Metro solo cubre el 2% de los viajes.

Con una Red prioritariamente radial, combinada con otras redes de servicio (periféricas, microbús, suburbanos, etc) que no están plenamente integradas entre sí. El sistema de transporte público no otorga certeza al usuario en términos de frecuencia, horario de servicio, capacidad y accesibilidad, que son los parámetros operacionales básicos de todo sistema.

Los tiempos de viaje se han visto afectados principalmente por dos factores: a) el crecimiento acelerado de la mancha urbana y b) el congestionamiento provocado por el aumento exponencial del parque vial. No se ha desarrollado la infraestructura vial al mismo ritmo que el crecimiento del parque vehicular.

El análisis de las proyecciones de demanda muestra que el transporte privado crecerá más rápido que el transporte público en términos de total de viajes por modo de transporte y por tanto la falta de avances en el Metro, sistemas viales, aunado a las cambiantes condiciones como el incremento tangencial del parque vehicular, han sobre cargado los sistemas y propiciado fallas y accidentes, que deben remediarse con altos costos sociales.

I.3.3 Infraestructura para Transformar Nuevo León

En el siglo XXI la competencia no es entre ciudades ni entre Estados, es entre regiones. Por lo que para promover la transformación de Nuevo León es necesario hacer competitiva a la Región Noreste de México, pues es una región, que comparte historia, cultura, y recursos naturales. En marco del Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá, y justo en el momento en el que terminarán de abrirse las fronteras en el ámbito comercial, debemos aprovechar una oportunidad excepcional: nuestra vecindad con uno de estados más ricos del país económicamente más poderoso del mundo.

Considerando que la región tiene una dinámica económica propia y con la creación o fortalecimiento de acuerdos específicos diversos entre los estados vecinos de Nuevo León es posible hacer frente a la globalización. Para apoyar el intercambio comercial; la realización de proyectos conjuntos en materia académica, científica y cultural; y la vinculación empresarial estratégica entre consorcios estadounidenses y mexicanos de la región es necesario realizar obras de infraestructura estratégica que deben ir sustentadas en una política de obra pública para transformar el Estado de Nuevo León.

II. Visión Sectorial

Un Nuevo León con obra pública creciente que genere infraestructura estratégica de clase mundial que apoye el desarrollo económico estatal, que atienda en forma oportuna toda la población con servicios sociales de calidad que mejoren su nivel de vida, para que su comunidad habite en viviendas dignas, en un entorno urbano eficazmente planificado, propicio al desarrollo de las actividades económicas y sociales, con un sistema de vialidad y transporte de alta calidad para el traslado de personas y bienes, en un medio ambiente en armonía con sus recursos naturales conservados, protegidos y aprovechados de manera responsable y sustentable.

III. Objetivos, estrategias y líneas de acción

Objetivo general:

Disponer de la infraestructura estratégica y las obras públicas necesarias que apoyen las políticas de desarrollo económico y social estatales para transformar Nuevo León y la creación de un entorno urbano acorde a las exigencias de la globalización y con nodos de servicios de alta calidad descentralizados, cercanos a la población.

Objetivo estratégico 1:

Realizar las obras de infraestructura económica que permitan la inserción de Nuevo León en el mercado mundial, y el incremento de la competitividad que nos permita mantener y avanzar frente a la competencia global.

Estrategias y Líneas de Acción

Infraestructura estratégica y obra pública para el desarrollo

- Realizar obras de ampliación, rehabilitación y el mantenimiento de la red carretera estatal.
- Promover la modernización de la infraestructura ferroviaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones
- Terminar el circuito metropolitano periférico en la sección noreste de Monterrey.
- Impulsar el desarrollo de un corredor en el norte y el oriente del estado, con proyectos multimodales de transporte de carga ferroviaria, carretera y aeroportuaria

Fortalecimiento de la infraestructura del sector agropecuario

- Impulsar la construcción y el mantenimiento de caminos vecinales, en coordinación con las instancias correspondientes, los municipios y los productores.
- Fomentar el desarrollo de la infraestructura eléctrica y gestionar una mejor distribución de otros insumos energéticos indispensables para las tareas del campo.
- Apoyar la construcción de almacenes, empaques, corrales de manejo y obras complementarias, indispensables para la actividad productiva.

Impulso al desarrollo de circuitos turísticos.

- Promover nuevos polos de desarrollo turístico en el Estado,
- Fomentar el desarrollo de casas rurales y comunales, albergues juveniles y espacios para acampar.

Objetivo estratégico 2:

Implementar la infraestructura social necesaria para elevar el bienestar de la comunidad en general y de la población en situación de pobreza y vulnerabilidad en particular.

Estrategias y Líneas de Acción

Impulsar a la introducción de servicios básicos y construcción de equipamiento urbano para el bienestar.

- Apoyar a las comunidades marginadas con la introducción de servicios básicos y mantener y mejorar las coberturas actuales de servicios a la población.
- Ampliar estratégicamente la infraestructura de educación y salud de la entidad.
- Facilitar la reubicación de familias que habitan en zonas de alto riesgo y padecen condiciones de pobreza.
- Apoyar la construcción de casas de cultura, y de museos municipales y regionales.
- Creación y rehabilitación de infraestructura deportiva en todo el estado.

Apoyar a la política de vivienda mediante el aprovechamiento del suelo urbano

- Incorporación al desarrollo urbano de suelo con infraestructura básica para la construcción de vivienda.
- Promover la rehabilitación y la redensificación del centro de los municipios y promover el desarrollo vertical para optimizar el uso de las infraestructuras existentes.

Objetivo estratégico 3:

Coadyuvar en la transformación de Nuevo León y el Area Metropolitana de Monterrey mediante la construcción de infraestructura regional y urbana de clase mundial.

Estrategias y Líneas de Acción

Desarrollar la infraestructura carretera que facilite la vinculación de Nuevo León con el Coahuila, Tamaulipas y Texas para facilitar el flujo personas y el comercio de bienes y servicios en la región.

- Construcción del tramo de autopista entre Sabinas Hidalgo y Lampazos.
- La comunicación entre las cabeceras municipales de Parás - Sabinas Hidalgo, mediante la construcción de una carretera de sirva de conexión entre Nuevo León, Tamaulipas y Coahuila.

Promoción de un desarrollo más equilibrado de la entidad, mediante el impulso de polos de desarrollo estratégicos vinculados entre sí.

- Cubrir las necesidades de los nuevos polos de desarrollo regionales del estado, mediante la construcción de obras de infraestructura maestra y equipamiento urbano de acuerdo a un concepto de desarrollo regional.
- La introducción de redes de drenaje pluvial en aquellas áreas del AMM que lo requieran, combinando sistemas por superficie, canalización o entubado los volúmenes de agua esperados y la topografía del area..

- La canalización de arroyos y el aprovechamiento de las obras respectivas para el riego de camellones en vialidades o en jardines.

Fortalecer la transformación del Area Metropolitana de Monterrey mediante la construcción de las obras públicas que permitan rehabilitar la zona centro y el equipamiento urbano y educativo que apoyen la producción de conocimiento y su reconocimiento como Regia Metrópoli: Monterrey ciudad del conocimiento.

- Coadyuvar al desarrollo e implementación de los proyectos para el rediseño de las vialidades y el trazo urbano del centro metropolitano, como parte del proyecto de la integración urbanística del Parque Fundidora con el Barrio Antiguo y la Macroplaza de Monterrey
- La construcción de conectores urbanos en puntos estratégicos a lo largo del cauce del río Santa Catarina, a fin de vincular las zonas colindantes al margen del Río que puedan ser consideradas como áreas periféricas al proyecto.
- Realizar la integración urbana de los terrenos al poniente del Parque Fundidora contiguos a la Escuela Normal “Miguel F. Martínez” y la avenida Félix U. Gómez, utilizándolos para edificar un Centro Internacional del Conocimiento, que funcione como museo del conocimiento y centro de exposición de alta tecnología para la promoción y desarrollo del conocimiento ligado a las tradiciones, al arte y la educación formal.
- Construir centros de innovación tecnológica y el primer parque del conocimiento.

Implementar un sistema de vialidad y transporte eficiente y competitivo

- Construir una Red Troncal Metropolitana servida por el Metro, que contemple el desarrollo de infraestructura vial con carriles exclusivos y estaciones de acceso para el transporte público compuesta por seis corredores troncales: Universidad-Alfonso Reyes, Lincoln, Félix Galván, Pablo Livas-Chapultepec, Gustavo Díaz Ordaz y Eugenio Garza Sada.
- Integrar seis subsistemas regionales a la Red Troncal: Norte, Norponiente, Nororiente, Oriente, Poniente y Sur. En ellos se contempla el desarrollo de servicios con rutas alimentadoras que conecten a las zonas periféricas con las terminales, rutas difusoras que circulen por vías alternas al corredor principal y que atiendan altos niveles de demanda; y, asimismo, rutas rápidas que partan de los puntos de mayor concentración de demanda en las zonas periféricas, para usuarios que no realizan ningún trasbordo.
- Invertir prioritariamente en la ampliación de la Red Maestra del Metro para que sea el sustento de la RTM. En una primera etapa, diseñar y desarrollar el proyecto ejecutivo de ampliación de la línea dos del Metro, de la estación General Anaya para llegar al municipio de General Escobedo, cruzando el municipio de San Nicolás de los Garza.
- Establecer, como parte de la estrategia de rutas alimentadoras de los corredores troncales, una red multimodal de transporte complementaria a las líneas del Metro, que integre la estación terminal del Metro en Escobedo con los municipios de Apodaca, Salinas Victoria y otros municipios al norte del área metropolitana.

- Evaluar la posibilidad técnica de disponer y construir las vías de comunicación necesarias para utilizar un tren ligero, de cobertura regional, aprovechando las vías ferroviarias existentes, e integrado a la red del Metro.

La construcción de obras para el mejoramiento cualitativo a la vialidad y facilitar el tránsito del transporte de carga.

- El desarrollo y prolongación de vialidades en ambos lados del Río Santa Catarina, con un adecuado drenaje pluvial y sin riesgo de inundaciones, así como la construcción de nuevos puentes sobre el Río Santa Catarina para conectar vialidades aledañas.
- Fortalecer el sistema de semaforización, impulsar la instalación de señalamientos, así como la construcción de bahías para el equipamiento urbano del transporte, de acuerdo con las normas de calidad y diseño internacionales.
- La instalación de señalización específica para el transporte de carga con información sobre el tipo de carretera, la velocidad permitida y las rutas de acceso a las entradas del AMM.
- Coadyuvar con el sector privado a la construcción de puertos de carga con terminales ferroviarias y de autotransporte fuera de la zona urbana y explorar la alternativa de reubicar la central de autobuses y las centrales de carga ferroviarias fuera del primer cuadro de Monterrey;.
- Gestionar ante las autoridades competentes la rehabilitación del libramiento ferroviario del oriente y la conclusión del libramiento ferroviario metropolitano y realizar las adecuaciones necesarias en el libramiento Noroeste del AMM para evitar accidentes y eficientar su operación.

IV. Indicadores de Desempeño, Metas y Escenarios

La definición de los objetivos estratégicos expuestos en las secciones precedentes se sustenta tanto en el análisis de la situación actual del Estado como en la identificación de los escenarios deseados, por lo que estos escenarios representan una realidad factible acotada por los eventos ajenos a la Administración Pública Estatal, pero que definitivamente impactan en su desempeño, y permiten en su caso adecuar el ejercicio de la administración para obtener los mejores resultados, elemento imprescindible de un ejercicio responsable y eficiente.

Otro elemento necesario de una administración pública eficiente competitiva y socialmente responsable lo constituye la construcción de indicadores, como elemento de medición que permite la evaluación del desempeño de los ejecutores de la política económica y la adecuación de acciones ante las eventualidades de los resultados globales de la economía nacional e incluso internacional. En la Gestión Pública no siempre es tarea sencilla diseñar indicadores dada la multiplicidad de objetivos y la concurrencia de actores involucrados, sin embargo es necesario disponer de instrumentos que permitan evaluar los resultados de las acciones acometidas: este instrumento es el Catálogo de Indicadores

Dado que en los programas de obra pública intervienen la mayoría de los sectores y áreas de Gobierno, por ser la infraestructura y obra pública el eje donde convergen todas las actividades y la propia existencia del ciudadano, es imprescindible delimitar mediante los indicadores los campos de acción de las instancias involucradas, ya que esto permite una mayor eficiencia en el uso de recursos y en el cumplimiento de las metas, elemento de vital importancia bajo un escenario de escasez de recursos, en el que es imprescindible la coordinación entre instancias de gobierno, e incluso con organismos internacionales.

Un sistema que entregue información regular sobre la calidad de la gestión posibilitará mayor eficiencia en la asignación de recursos físicos, humanos y financieros, proporcionará una base de seguridad y confianza en su desempeño, tanto para los ciudadanos como al conjunto de los funcionarios implicados en su implementación (en la medida que delimita mejor el campo de sus atribuciones y deberes), también incrementa la autonomía y responsabilidad de los directivos al proporcionarles bases sustentables de información para la toma de decisiones, y reforzar la necesaria coordinación con los demás niveles del Gobierno.

En este Programa se utiliza un Catálogo de Indicadores que por su naturaleza se divide en:

- **Indicadores de Impacto o Resultado**, que en este caso miden el beneficio social de la ejecución de las obras, esto es los efectos globales sobre la población.
- Los **Indicadores Estratégicos** se vinculan a los objetivos fundamentales y estratégicos del Programa y cada institución involucrada (Subprograma).
- Los **indicadores de Operación** se derivan del desarrollo de acciones concretas y de los resultados finales, esto es la cantidad y calidad de los bienes y servicios ofrecidos por cada una de las instancias cuyos subprogramas concurren en el Programa de Obras Públicas e Infraestructura Estratégica. Los indicadores de operación se detallan en los Programas Operativos Anuales.

IV.1. Metas

Las metas representan la cuantificación de los objetivos propuestos y son el mecanismo numérico sobre el cual la Comunidad medirá el avance de nuestros resultados. Tienen una vinculación estratégica con los objetivos planteados y con los indicadores propuestos, por lo que en consecuencia representan los logros según los escenarios que enfrentemos durante el período de la presente Administración Estatal.

IV.2. Construcción de Escenarios

Las decisiones de inversión y acción enfrentan dos características que han tendido a acentuarse durante los últimos años: sistemas cada vez más complejos y entornos inciertos. Tantos inconvenientes e incertidumbre exigen realizar una planeación estratégica y un enfoque prospectivo, para facilitar una ágil reacción ante cambios en el entorno.

La construcción y mantenimiento del patrimonio de la infraestructura y vialidades depende fundamentalmente de la cantidad de recursos disponibles por lo que la principal variable a considerar dentro de la construcción de escenarios es el crecimiento económico del país. Ciertamente la disponibilidad de recursos no significa que se desarrolle la infraestructura en

obras, se requiere también visión y deseos de crecimiento, más sin embargo la falta de estos sí limita en gran medida el que se puedan realizar las metas planteadas.

Para tal efecto se construyeron tres tipos de escenarios llamados: “deseable” el cual reúne las condiciones y resultados óptimos, “probable” el cual incluye algunas de las condiciones y resultados esperados pero no todos dado factores que no se hicieron realidad, y por último, “adverso” que presenta las peores condiciones que generan las más desfavorables respuestas. Estos escenarios se hicieron en base al análisis FODA y a las variables críticas descritas en el anexo.

Escenario deseable (I). Considera un crecimiento del PIB por encima del 6% promedio anual 2004-2009, la concreción de reformas estructurales, especialmente la fiscal, el crecimiento promedio superior al 5% en la inversión extranjera directa, crecimiento de ingresos del turismo en 10% crecimiento en la competitividad y productividad de las empresas del Estado.

La construcción de infraestructura social, básica y estratégica para el desarrollo, por un lado aumenta la calidad de vida general y por otro, dada la mayor competitividad de las empresas y personas al minimizar los tiempos de traslado y movimientos de mercancías genera un círculo virtuoso que genera mayores ingresos para obras y servicios públicos. El índice de accidentes baja considerablemente y se generan beneficios sociales redundantes por la mejor calidad de vida. Todos los habitantes resultan beneficiados al disminuir sensiblemente el índice de contaminación atmosférica al haber menos vehículos en circulación en un trayecto determinado. Los automovilistas verán disminuir la congestión vial debido a mayor cantidad y calidad de infraestructura vial y por la nueva organización del transporte público urbano.

La imagen pública del Estado y de la ciudad de Monterrey estará a la altura de las grandes capitales al contar con una infraestructura digna, zonas de esparcimiento turístico recreativo y un eficiente sistema de transporte y vialidad.

Escenario Probable (II). Considera un crecimiento del PIB 3% y 5% promedio anual 2004-2009, la adecuación de algunos aspectos fiscales, el crecimiento promedio superior al entre 3% y 5% en la inversión extranjera directa, crecimiento de ingresos del turismo en 10%, leve crecimiento en la competitividad y productividad de las empresas del Estado.

Los financiamientos para la construcción de infraestructura necesaria se consiguen con algunos atrasos y limitantes en el monto total, lo cual traerá retrasos en la construcción y puesta en marcha de las obras propuestas. La opinión pública pudiera ser algo adversa debido a los largos tiempos de construcción y el consiguiente cierre de vialidades afectadas. La infraestructura logística tarda en conseguirse por lo que el desarrollo esperado se atrasa. El índice de contaminación atmosférica se mantiene casi igual al no lograr conjugar todos los elementos de vialidad propuestos en tiempo y forma. El Estado y la ciudad de Monterrey no logra en el mediano plazo la infraestructura de transporte y vialidad necesaria para posicionarla como una de las grandes capitales del mundo moderno.

Escenario Adverso (III). Crecimiento del PIB de entre 1% y 3% en promedio anual para el período 2004-2009, parálisis legislativa sin concretar reformas estructurales, deterioro de la situación política y crisis financiera al final del sexenio, deterioro de las variables internacionales, crecimiento del terrorismo, y disminución de la inversión extranjera directa y de los ingresos del turismo entre 1% y 5%.

Se sigue deteriorando la infraestructura, los objetivos de competitividad, integración regional y desarrollo cultural y turístico no se cumplen. El número de accidentes de transporte público urbano se incrementará al no haber algún tipo de regulación tal como la planeada para la Red Metropolitana de Transporte. Los congestionamientos viales no disminuirán y si mostrarán tendencia a la alza. La disminución de inversión en obras públicas básicas y sociales conllevan un deterioro en la calidad de vida, en adición al aumento paulatino en los índices de contaminación atmosférica y las enfermedades respiratorias. Los diarios congestionamientos viales traerán mayor estrés a los ciudadanos atrapados en dichos congestionamientos, provocando un mayor número de accidentes viales.

El estado y la ciudad de Monterrey bajan su nivel competitivo y calidad de vida en el contexto nacional y mundial.

VI.3 Indicadores de Impacto

Construir infraestructura estratégica y obra pública que apoye el desarrollo del estado y fortalezca la vinculación regional con el Noreste de México y con Texas.

Nombre del Indicador	Fórmula del Indicador	Unidad de Medida	Valor del Indicador	Meta 2009
Inversión en Obra Pública e Infraestructura estratégica	$\left(\frac{\text{Inversión Período sexenio actual}}{\text{Inversión mismo Período Sexenio anterior}} - 1 \right) \times 100$	Porcentaje (pesos)		Escenario I. 200%
				Escenario II. 150%
				Escenario III. 100%

VI.4 Indicadores Estratégicos

Equipamiento Vial

Desarrollar infraestructura para un sistema de transporte de personas, bienes y mercancías, que sea seguro, eficiente, ecológico y competitivo en sus distintas modalidades.

Días sobre la norma oficial mexicana NOM 025-SSA1-1993 en PM10 (partículas menores a 10 micras).	Si el PM10 rebasa los 100 puntos, se cuenta como un día arriba de la norma.	Días		Escenario I.120
				Escenario II. 140
				Escenario III. 170
Transitabilidad	$\left(\frac{\text{Red de Caminos del Estado Pavimentada}}{\text{Red Total}} \right) \left(X 100 \right)$	Porcentaje		Escenario I. 90%
				Escenario II. 80%
				Escenario III. 70%
	$\left(\frac{\text{Extensión de la red Estatal de caminos en estado de circulación malo (en base a relevamiento de rugosidades y baches)}}{\text{Red Total}} \right) \left(X 100 \right)$	Porcentaje	50%	Escenario I. 5%
				Escenario II. 40%
				Escenario III. 50%

Infraestructura Básica

Disponibilidad de energía eléctrica	$\left(\frac{\text{Número de viviendas sin servicio de energía eléctrica}}{\text{Total de viviendas}} \right) \times 100$	Porcentaje	98.5%	Escenario I 100.0%
				Escenario II 99.5%
				Escenario III 99.0%

Infraestructura Social

Ampliar estratégicamente la infraestructura de salud de la entidad

Nombre del Indicador	Fórmula del Indicador	Unidad de Medida	Valor del Indicador	Meta 2009
Construcción de Hospitales Nuevos (SSNL)	Total de Hospitales nuevos construidos en la presente Administración Pública 2004-2009	Hospitales	0	Escenario I. 1
				Escenario II. 0.75
				Escenario III. 0.5

Ampliar estratégicamente la infraestructura de educación en el Estado

Nombre del Indicador	Fórmula del Indicador	Unidad de Medida	Valor del Indicador	Meta 2009
Infraestructura Educativa	$\left(\frac{\text{Escuelas construidas año cero}}{\text{Escuelas construidas promedio anual sexenio anterior}} \right) \times 100$	Porcentaje	150%	Escenario I 250.%
				Escenario II 150%
				Escenario III 80%

V.- Factores críticos de éxito

El conjunto de indicadores establecidos tiene un doble fin: primero el proporcionar un elemento de medición del grado de consecución de los objetivos de las Estrategias propuestas a través de las líneas de acción y políticas aplicadas. Estas líneas y políticas pueden ser generales o particulares a cada sub programa, lo que da origen a la clasificación de indicadores antes expuesta concluyendo con la fijación de objetivos cuantitativos en el seno de iniciativas o proyectos concretos; Un segunda propósito es servir como base del diagnóstico para la elaboración de nuevas estrategias en el futuro.

En resumen los indicadores constituyen el instrumento necesario para realizar un seguimiento de los resultados de la aplicación de las políticas, y su precisión y actualidad permiten adoptar las decisiones necesarias para corregir a tiempo las desviaciones que se puedan producir en un entorno tan cambiante.

Es en este sentido que es también imprescindible identificar los factores críticos de éxito para en su caso subsanar las desviaciones o dificultades que en la consecución de los objetivos se pudieran presentar. Para este objeto se trato de que los Indicadores y Escenarios probables cubrieran con los siguientes elementos de medición:

- **Orientación a Objetivos:** Los grandes objetivos estratégicos del Estado se plasman y son punto de partida para definir acciones y en consecuencia los indicadores de gestión de esta área administrativa.
- **Orientación al diagnóstico:** Dado que el catálogo de indicadores constituye el punto de partida para diagnósticos futuros, se diseñó de forma que ofrezca una cobertura total de todos los aspectos relacionados con el Programa de Obras Públicas.
- **Orientación a los resultados:** Los indicadores son un elemento de medición del impacto de las políticas: lo que se pretende evaluar son los resultados derivados de la aplicación de las políticas, y no las políticas mismas.
- **Alineación con el entorno:** Los indicadores están, en la medida de lo posible, alineados con los definidos en el entorno sociopolítico y económico del Estado y país.

Este último elemento de orientación define o da lugar a los factores críticos de éxito que en nuestro caso se resumen en:

- Trabajo eficiente en equipo de las diferentes dependencias de Gobierno involucradas en el sector.
- Contar con los recursos de inversión suficientes para cumplir los objetivos estratégicos.
- Tiempo corto de ejecución de las obras de construcción del metro y de las vialidades.
- Una gerencia eficiente y moderna

Los requerimientos prevalecientes en este mundo globalizado demandan que la administración pública se adapte también a las cambiantes condiciones, donde la población se vuelve más exigente requiriendo cada vez más servicios y de mayor calidad, eficiencia y transparencia. Es en este sentido que los factores de éxito están claramente relacionados con la administración interna por lo que la actualización institucional y de la estructura organizacional permitirá también fortalecer el desempeño en la ejecución de las obras públicas, adoptando mecanismos transparentes, efectivos y eficientes en beneficio de la comunidad neoleonesea con políticas de inversión dirigidas a fomentar mejores condiciones de vida.

ANEXOS

Índice de Capital Logístico

El índice de capital logístico mide la infraestructura disponible para el desarrollo económico del Estado, se vincula con la facilidad con que las empresas pueden realizar sus transacciones comerciales. Además de la infraestructura física básica, social y vial, que son importantes para medir el capital humano y la innovación, el desarrollo de un estado se determina por la competitividad de sus empresas, elemento particularmente importante para un mundo globalizado, donde la rapidez y flexibilidad con que se desarrollen los movimientos comerciales impacta definitivamente en los costos. El capital logístico se determina por el transporte multimodal, las telecomunicaciones y la cobertura de los servicios básicos.

Se compone de tres subíndices

Subíndice de Cobertura del Transporte Multimodal

$$\text{SSBSCTM} = \left[\frac{1}{2} \text{ Longitud de la red carretera} \right] + \left[\frac{1}{2} \text{ Longitud pistas de aterrizaje} \right]$$

Subíndice de Cobertura servicios telecomunicaciones

$$\text{SCST} = \left[\frac{1}{3} \text{ Líneas telefónicas por cada 1000 habitantes} \right] + \left[\frac{1}{3} \text{ Oficinas postales por cada 1000 habitantes} \right] + \left[\frac{1}{3} \text{ Oficinas Telegráficas por cada 1000 habitantes} \right]$$

Subíndice de Servicios Básicos

$$\text{SSB} = \left[\frac{1}{3} \text{ Población con alcantarillado por cada 1000 habitantes} \right] + \left[\frac{1}{3} \text{ Tarifa del agua} + \frac{1}{3} \text{ Costo del energía} \right]$$

El índice se compone de = $\frac{1}{3} \text{ SCTM} + \frac{1}{3} \text{ SCST} + \frac{1}{3} \text{ SSB}$.

Fuente: Tomado de Programa Regional de Competitividad Sistémica: Coahuila 2020, Centro de Capital Intelectual y Competitividad (CECIC).

Indicadores de conservación y transitabilidad vial.

La construcción y conservación de las redes viales es una de las finalidades primordiales de la administración pública. Da respuesta a las necesidades básicas de una sociedad moderna, el contar con carreteras y caminos adecuados y en buen estado para la conectividad terrestre entre ciudades y centros poblacionales, por los cuales se movilizan los bienes comerciables y personas, desde y hacia los mercados con destinos a nivel nacional e internacional.

La construcción de las carreteras y caminos locales, acompañados de infraestructura de apoyo tales como puentes, túneles, anillos periféricos, derivadoras, desagües de aguas lluvias, bóvedas e infraestructura de contención constituye una inversión pública que después de terminada la obra física, requieren mantenimiento para protección del deterioro natural que por su uso o las condiciones climáticas sufren en el contexto de su vida útil.

En Nuevo León a igual que el resto del país, durante las últimas décadas del Siglo XX se dejó que las condiciones físicas de las carreteras y caminos vecinales se deterioran. Según estudios realizados por la CEPAL y Banco Mundial, las carreteras y caminos vecinales de América Latina han experimentado un proceso de destrucción, el déficit de conservación ha traído, como consecuencia, la necesidad presente de reconstruir o rehabilitar el 45% de la red vial de la región. Aunque esta labor se efectuara a lo largo de varios años, el costo total representaría un esfuerzo desproporcionado. Si se hubiera aplicado una adecuada política de conservación, en el momento oportuno, se habría gastado sólo entre la mitad y un tercio del valor que significa la restauración. Según el mismo estudio los países latinoamericanos enfrentan un volumen casi inmanejable de obras de refuerzo, rehabilitación y reconstrucción; además, no existen organizaciones eficientes y flexibles que puedan afrontar esta tarea descomunal con éxito ni se dispone tampoco de un financiamiento debidamente asegurado para poder solventarla. Lo anterior da idea del esfuerzo que significa ahora restaurar los caminos y carreteras que se dejaron deteriorar durante los pasados años.

En general, se estima que la situación anterior es la mitad del problema puesto que, por cada dólar que los países deberían haber gastado en mantenimiento cuando las vías se iban deteriorando, los usuarios de los caminos están obligados a gastar alrededor de tres dólares en concepto del aumento de los costos de operación de vehículos a causa del mal estado de las carreteras y caminos vecinales. Si se suman los costos innecesarios de operación y reconstrucción, el total significa, para los países cuya red se encuentra en malas condiciones, entre 1.5% y 3% de su PIB; esto se hubiera podido evitar con un gasto en conservación no superior a la quinta parte de ese valor.

Variables consideradas en la Construcción de Escenarios

Variables Internas	Variables Nacionales	Variables Estatales
Económicas	▪ PIB	▪ PIB.
	▪ Empleo	▪ Desempeño Competitivo IP.
	▪ Política energética	▪ Acuerdos Estados Vecinos.
	▪ Inversión Extranjera Directa	▪ Fortalecimiento Polos Desarrollo Regional. ▪ Desarrollo Logístico. ▪ Desarrollo Turístico.
Sociopolíticas	▪ Reformas Estructurales	▪ Coordinación con Municipios.
Demográficas	▪ Expulsión de Población estados vecinos menores recursos	▪ Crecimiento Natural Población. ▪ Inmigración.

Variables Externas	
Económicas	▪ Evolución Economía Mundial especialmente de EEUU
	▪ Precio del Petróleo y Gas Natural
	▪ Precios de principales insumos (acero)
	▪ Desempeño Industria Competencia de la Industria Local
	▪ Evolución competitiva rivales comerciales
Políticas	▪ Evolución Lucha antiterrorista

Análisis FODA Para Elaborar Diagnóstico Estratégico y Construcción Escenarios

Ámbito Interno

Elementos	Fortalezas	Debilidades
Recursos Humanos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Profundo conocimiento ▪ Experiencia Acumulada ▪ Trato amable ▪ Capacidad Técnica ▪ Sensibilidad social ▪ Potencial para asumir retos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Falta de personal ▪ Inercia burocrática en ciertas áreas ▪ Falta de comunicación entre sectores involucrados ▪ Resistencia a la coordinación con otros sectores involucrados ▪ Bajas remuneraciones al personal operativo ▪ Inadecuada distribución de personal
Recursos Financieros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguimiento programático ▪ Rendimiento de los recursos a pesar de las limitaciones presupuestales ▪ Transparencia en manejo de recursos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Insuficiencia Presupuestal ▪ Rezago acumulado en la ejecución de obras (Últimos 7 años) ▪ Escasez de Recursos
Recursos Materiales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cumplimiento de metas a pesar de deficiencias de equipos. ▪ Modernización a pesar de restricciones presupuestales 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Equipos obsoletos
Estructura Organizacional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cumplimiento de la misión a pesar de limitaciones de estructura 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inadecuada organización del trabajo entre áreas de operación y planeación
Desempeño Organizacional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alta productividad en la ejecución de obras ▪ Tendencia a la innovación y desarrollo ▪ Motivación del personal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limitaciones de carácter institucional ▪ ▪

Ámbito Externo

Sistemas	Amenazas	Oportunidades
<i>Económico</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Escasez de recursos a nivel nacional ▪ Deterioro mayor de la situación política - económica del país ▪ Crisis mundial que afecta precios de materiales e insumos ▪ Crisis financiera sexenal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Forum de las Culturas reactiva el sector. ▪ Redefinición de prioridades hacia el Sector. ▪ Reformas estructurales generan mayores ingresos ▪ Optimización de los recursos por medio de la investigación y desarrollo de tecnología propia ▪ Cercanía con Texas y EE.UU. ▪ Programa Estatal de Vinculación Regional con Texas ▪ Programa de la Ciudad Internacional
<i>Político</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crisis Política nacional 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordinación entre partidos ▪ Cambio de Gobierno Federal
<i>Administrativo</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Falta coordinación para atender la problemática con eficiencia 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reestructuración del Gobierno Federal

Tabla de Escenarios

Variable clave/ Evento asociado	Escenarios	Resultados	Causa Principal (Disparador)	Juego de actores.
<p>1. Financiamiento. La economía crece, se generan las reformas fiscales y se dispone de recursos suficientes</p>	Optimista	Obra estratégica + crecimiento PIB estatal + competitividad + visión del futuro	Competitividad y Coordinación entre instancias de Gobierno	Economía Nacional + Estado + Obras Públicas + Universidad + Empresa Privada
<p>2. Indicadores económicos nacionales estáticos. El PIB del Estado crece, pero a nivel nacional no se dan las reformas estructurales, la Economía de EUA se mantiene pero no crece lo suficiente</p>	Probable	Obra Pública apenas cumple compromisos adquiridos.	Innovación en Empresas y Gobierno Estatal + Coordinación Interinstitucional	Economía Nacional+ Economía Estatal + Obras Públicas+ Sector Privado + Sociedad Civil
<p>3. Deterioro Económico Disminución en poder adquisitivo de la población, reducción recursos financieros del Estado</p>	Pesimista	Reducción de Obra, apenas se realizan algunos mantenimientos	Crisis Financiera Nacional + Falta de confianza en Gobierno + Nula Coordinación entre instancias	Economía Nacional