



Juntos transformemos  
**Yucatán**  
GOBIERNO DEL ESTADO

**INCA Y**

INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA  
CARRETERA DE YUCATÁN

# **INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE YUCATÁN (INCA Y)**

## **PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL (PEI)**

  
Dirección técnica  
Departamento de Planeación  
Período 2019-2024  
Actualización: 2023



## ÍNDICE

<b>PRESENTACIÓN</b> .....	1
<b>MARCO LEGAL</b> .....	2
<b>MISIÓN, VISIÓN Y VALORES INSTITUCIONALES</b> .....	3
MISIÓN .....	3
VISIÓN.....	3
VALORES .....	3
<b>DIAGNÓSTICO</b> .....	4
RED CARRETERA .....	4
RED FERROVIARIAS .....	7
EVENTUALIDADES.....	9
<b>ALINEACIÓN ESTRATÉGICA</b> .....	10
<b>MATRIZ FODA</b> .....	13
ÁRBOL DE PROBLEMAS.....	14
ÁRBOL DE OBJETIVOS .....	15
<b>OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN DEL INCA Y (2018-2024)</b> .....	16
<b>PRIORIZACIÓN DE ACTIVIDADES ESTRATÉGICAS</b> .....	18
<b>METAS</b> .....	18
<b>INDICADORES DE DESEMPEÑO</b> .....	19
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	21



## PRESENTACIÓN

Para lograr el desarrollo de ciudades y comunidades sobre bases de competitividad y sustentabilidad, es preciso valorar el estado en que se encuentra la Red Carretera Estatal de cada localidad, sus condiciones de infraestructura, ambientales, recursos naturales y potencialidades de desarrollo.

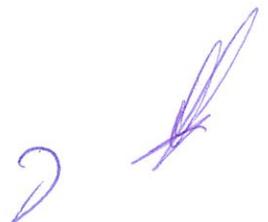
En razón de lo anterior, se presenta el Plan Estratégico del Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán (INCA Y). En este documento se expone a detalle la información cuantitativa y cualitativa para la toma de decisiones estratégicas enfocadas al Plan Estatal de Desarrollo 2018-2024 (PED), eje transversal “Comunidades Sostenibles”, cuyo objetivo 9.2.1 establece “Incrementar la Conectividad, sostenible e Incluyente en los municipios del Estado”.

De igual manera el documento se encuentra alineado directamente en función a lo planteado en el Programa Especial de Ciudades y Comunidades Sostenibles 2019-2024, cuyo tema estratégico es de “Infraestructura Económica”, cuyo Objetivo 1.1 establece “Mejorar la infraestructura económica-que-detone-el-crecimiento-en Yucatán”.

Se propone que este documento sea la base para garantizar el logro de un Presupuesto basado en Resultados (PbR), en las que se crearán los instrumentos institucionales necesarios para diseñar y consolidar una red de conectividad de carreteras y caminos en el Estado.

Sin duda, el Instituto requiere del compromiso de todos para lograr desarrollo, competitividad y sustentabilidad para su mayor crecimiento y atracción de inversiones. Es momento de pensar y actuar de manera integral, creando y articulando infraestructura y talento que potencialice cada una de las actividades preponderantes, añadiendo conectividad.

La infraestructura y acciones propuestas tendrán impacto directo en la conectividad de los centros de población con los polos regionales de desarrollo, los centros de consumo y de producción, con el objeto de lograr costos más competitivos de transporte, mejorar la seguridad y detonar actividades de valor agregado y, de esta manera, contribuir a que las ciudades y las comunidades sean más competitivas, fuertes y sostenibles.



## MARCO LEGAL

El 21 de octubre de 2009 se publicó en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán el Decreto 239/2009 en el que se crea el Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán (INCA Y).

El decreto antes referido regula al Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán, de acuerdo con lo dispuesto en sus artículos 1 y 2: es un organismo público descentralizado de la Administración Pública estatal, que tiene por objetivo llevar a cabo acciones relativas a la planeación, programación, presupuestación, contratación, ejecución, modernización, conservación, mantenimiento, mejoramiento y señalización de la infraestructura carretera del Estado.

El 11 de enero de 2022, se publicó en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán el Decreto 458/2022 por el que se modifica el Decreto 239/2009 que crea el Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán, el decreto antes mencionado en términos de los artículos 1 y 2 señala lo siguiente: es un organismo público descentralizado de la Administración Pública estatal con personalidad jurídica y patrimonio propios, que tiene por objeto desarrollar acciones de planeación, programación, presupuestación, contratación, ejecución, modernización, mejoramiento, señalización, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera estatal; diseñar e implementar proyectos de limpieza y saneamiento de áreas públicas y carreteras de competencia estatal; participar con instituciones de los tres niveles de Gobierno o de los sectores privado y social en el desarrollo de infraestructura aeroportuaria, marítima, ferroviaria, de urbanización y de obra civil en el estado, de conformidad con los convenios o las concesiones de que forme parte; y participar con instituciones de los tres niveles de Gobierno o de los sectores privado y social en el desarrollo de programas o proyectos de infraestructura carretera, de conformidad con los convenios.

La Ley de Vías Terrestres tiene por objeto establecer y aprovechar el derecho de vía, así como regular la planeación, proyección, construcción, reconstrucción, operación, explotación, conservación y mejoramiento de las vías terrestres de jurisdicción estatal, las que se transfieran al Estado y las que éste construya con recursos propios.

En la Ley de la Administración Pública Paraestatal, se establece que las entidades paraestatales gozarán de autonomía de gestión para el cabal cumplimiento de sus objetivos y metas señaladas en sus programas. Al efecto, contarán con una administración más ágil, eficiente y se sujetarán a los Sistemas de Control establecidos en la presente Ley, y en lo que no se oponga a ésta a los demás relacionados con la Administración Pública.





## MISIÓN, VISIÓN Y VALORES INSTITUCIONALES

### MISIÓN

Planear y ejecutar proyectos de construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera de jurisdicción Estatal, mediante procesos administrativos, jurídicos y constructivos, optimizando los recursos financieros, materiales y humanos, con la finalidad de contribuir en el desarrollo económico, cultural y social del Estado.

### VISIÓN

Ser un Instituto que ejecute proyectos de infraestructura carretera de calidad, confiables y seguros que faciliten el acceso a las comunidades del interior que contribuyan, a mediano plazo y largo plazo, a disminuir el rezago social de comunidades de nula o insuficiente comunicación, en completo respeto y conservación del medio ambiente, zonas arqueológicas y preservación de la cultura del Estado.

### VALORES

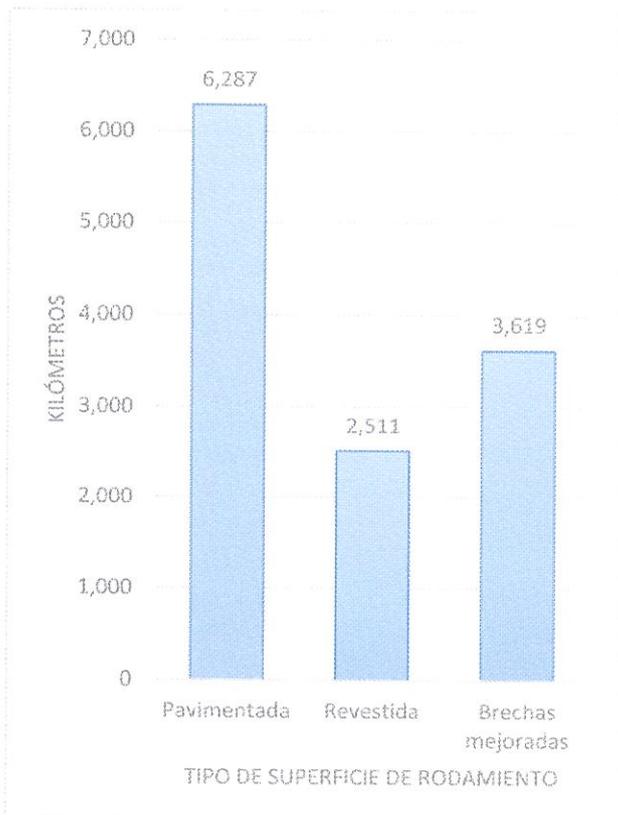
- Honestidad.
- Cooperación.
- Eficiencia.
- Transparencia.
- Respeto.
- Compromiso.
- Responsabilidad.
- Equidad.

## DIAGNÓSTICO

### RED CARRETERA

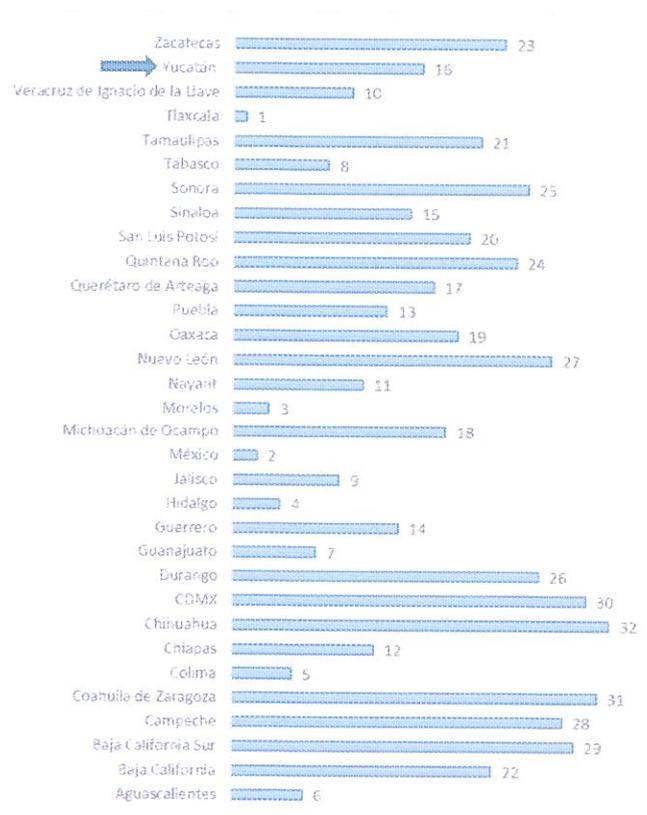
En el año 2017, la red carretera del Estado de Yucatán tenía una extensión de 12,417 km, conformados por carreteras pavimentadas, revestidas y brechas mejoradas. Además, en el mismo año ocupó el lugar 16 de acuerdo a los niveles de densidad de infraestructura carretera entre todas las entidades federativas del país. A nivel nacional Yucatán tiene una distribución porcentual de 3.1 con respecto al 100%, conformado por los estados unidos mexicanos, en el ámbito de longitud de la red carretera.

**Gráfica 1.1 Composición de los kilómetros de la red estatal 2017.**



Fuente: Elaboración propia, Anuario Estadístico 2017, SCT.

**Gráfica 1.2 Ranking nacional de niveles de densidad de infraestructura carretera<sup>1</sup>.**

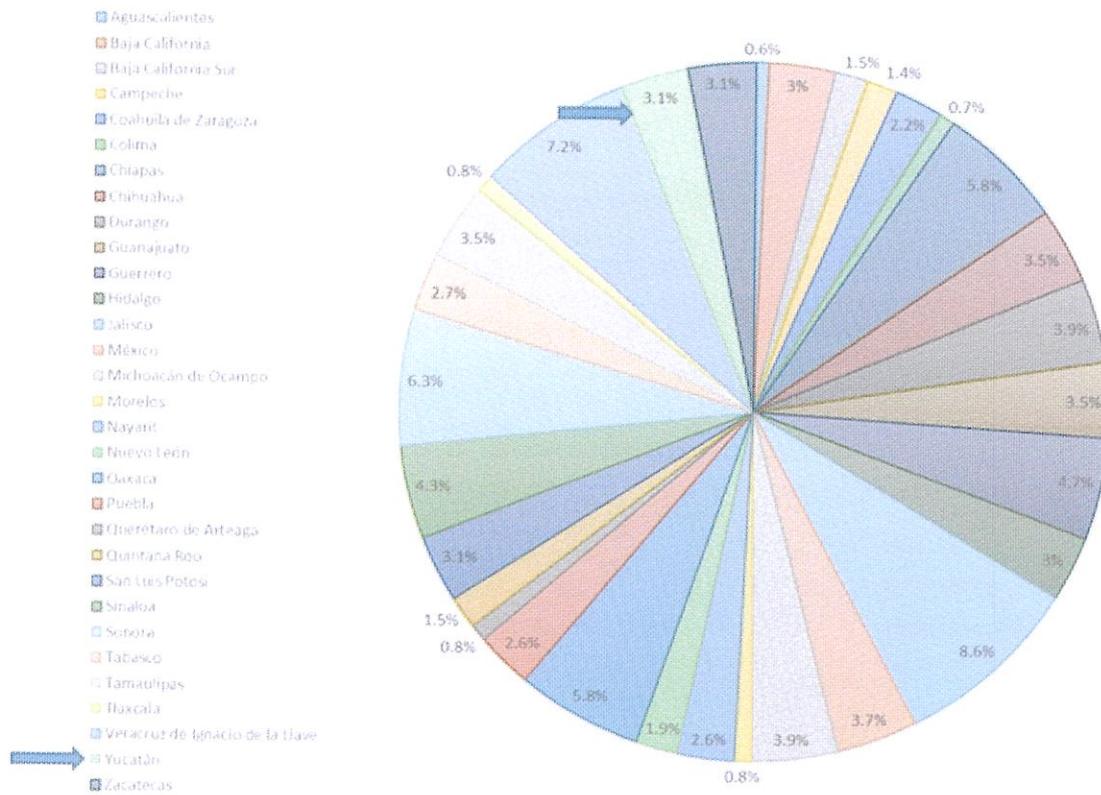


Fuente: Elaboración propia, Anuario Estadístico 2017, SCT.

<sup>1</sup> Proporción de kilómetros lineales de carretera por kilómetro cuadrado.

4

**Grafica 1.3 Distribución porcentual de infraestructura carretera por entidad federativa.**



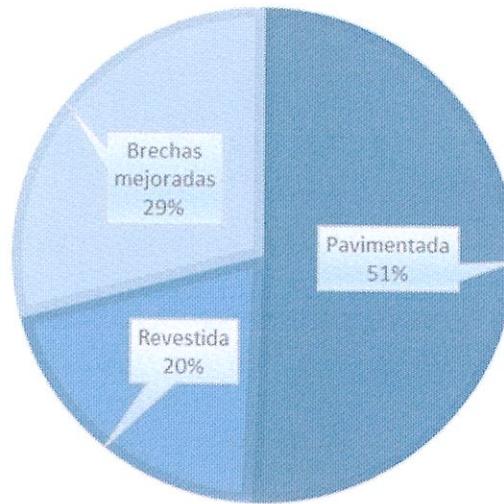
**Fuente: Elaboración propia, Anuario Estadístico 2017 SCT.**

Poco más de la mitad de las vialidades del Estado se encuentran pavimentadas, ello representado con un 51%, los caminos con una capa delgada de asfalto o gravilla compactada (carreteras revestidas) representan el 20% y finalmente las brechas mejoradas (caminos rústicos acondicionados por el hombre) ocupan un 29%; los datos anteriores permiten verificar que en el Estado aún existen carencias en materia de infraestructura carretera, las condiciones en las que se encuentran las vialidades interfieren mucho en la calidad de servicio ofrecido a los usuarios. Son múltiples los efectos que pueden aquejar a los usuarios, entre los que destacan: Incremento de costos en tiempo y operación vehicular, impactos desfavorables en la economía de los usuarios, velocidades de circulación reducidas, incremento de accidentes viales, etc.

Muchas veces la construcción de infraestructura representa para los usuarios la oportunidad de acortar longitudes hacia sus destinos, así como también el poder acceder a lugares donde antes no podían o les hacía incurrir en altos costos en caso de caminos rurales. Cabe recalcar que el Estado cuenta con 106 municipios, los cuales tienen necesidades particulares, por lo cual asignar algún criterio para atender todas las solicitudes resulta difícil.

*[Handwritten signature]*

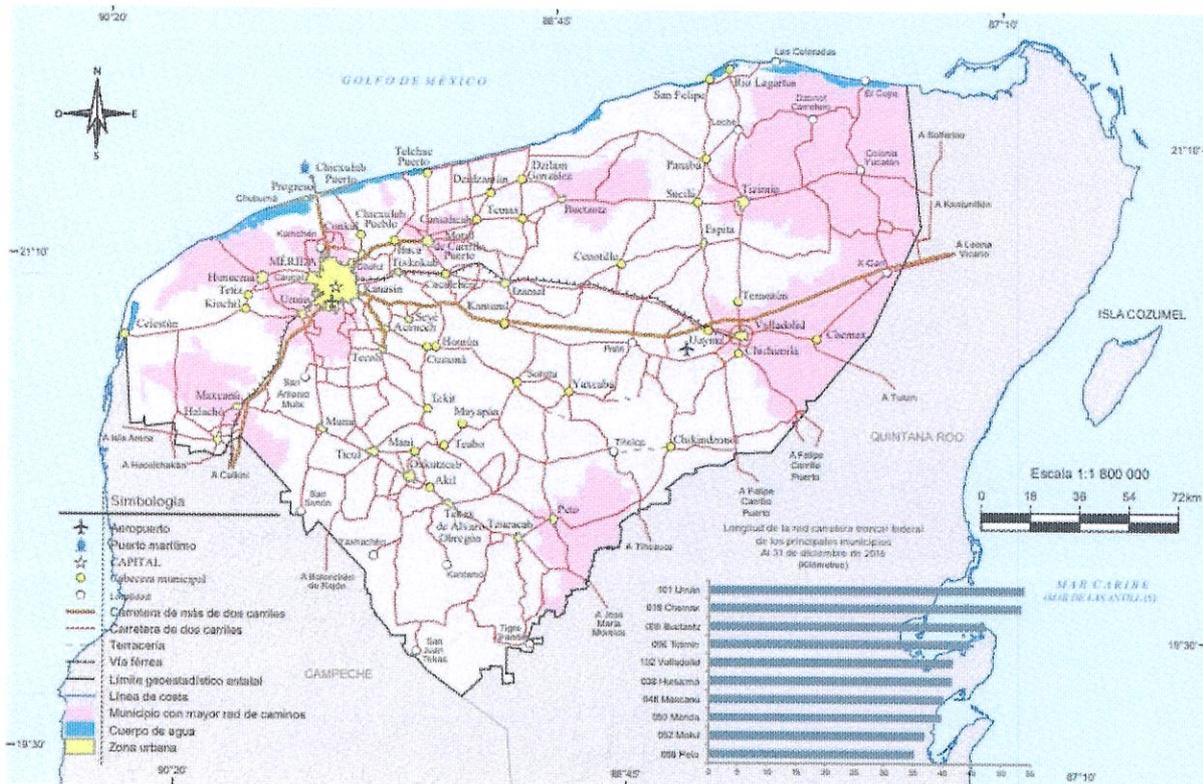
**Gráfica 1.4 Distribución de la red carretera del Estado.**



**Fuente:** Elaboración propia, Anuario Estadístico 2017 SCT.

En la publicación del año 2017 del Anuario Estadístico y Geográfico de Yucatán del INEGI, se presenta a los municipios con mayor red de caminos, entre los que destacan: Buctzotz, Chemax, Hunucmá, Maxcanú, Mérida, Motul, Peto, Tizimín, Umán y Valladolid.

**Mapa 1.1 Infraestructura para el transporte.**



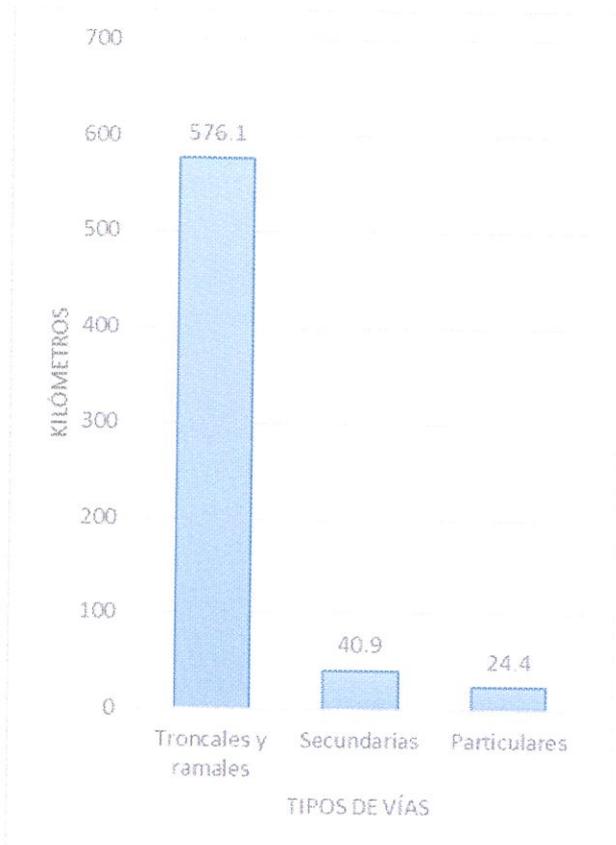
**Fuente:** Anuario Estadístico y Geográfico de Yucatán del INEGI, 2017.

*[Handwritten signature]*

## RED FERROVIARIAS

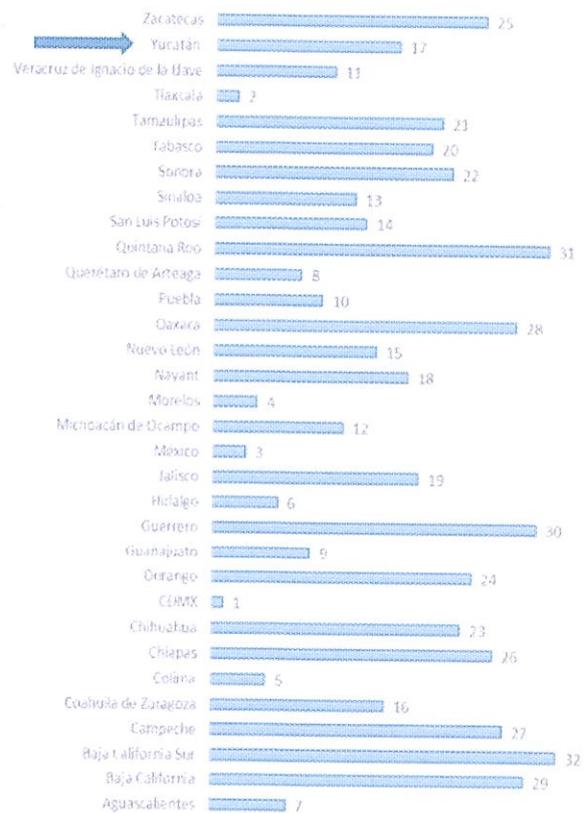
En el 2017 el Estado de Yucatán contaba con 641.4 km de longitud de vías férreas (se pueden apreciar ilustradas en el mapa anterior), lo cual representa el 2.4% de la distribución porcentual de la infraestructura de transportes y comunicaciones con respecto a la longitud de la red ferroviaria del 100% representado por los Estados Unidos Mexicanos. Por otro lado, el rango a nivel nacional de acuerdo a la longitud ferroviaria es de 18 de los 32 contemplados.

**Gráfica 1.5 Composición de las vías férreas.**



Fuente: Elaboración propia, Anuario Estadístico 2017, SCT.

**Gráfica 1.6 Ranking nacional de niveles de densidad de infraestructura ferroviaria.**



Fuente: Elaboración propia, Anuario Estadístico 2017, SCT.

*[Handwritten signature]*  
7



## EVENTUALIDADES

Según el anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2017), el Estado de Yucatán se encuentra en el lugar 27 de jerarquización con respecto a los saldos por entidad federativa de los 32. Teniendo 185 colisiones, 91 colisiones con víctimas, 30 decesos, 168 lesionados, 852.2 miles de dólares en daños materiales, 278 vehículos y 52,657 miles de dólares en costo de los accidentes.

Por otra parte, también se desglosan las causas asociadas a un mismo evento; es decir, son múltiples las causas que pueden contribuir a un accidente.

**Gráfica 1.9 Distribución de causas y combinación de factores que contribuyeron a las colisiones.**



**Fuente: Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales 2017, SCT.**

Como es notorio en la gráfica anterior, se pueden apreciar las causas más frecuentes en las colisiones, entre las que se encuentran: con el 15.2% otras causas del conductor, el 11.3% a causa del camino y el 9.6% a causa de no guardar la distancia.; Y en la otra ilustración se puede ver la combinación de los factores que contribuyen a los accidentes, es decir, conductor, vehículo, camino y agente natural.

Como es evidente en las cifras anteriores, entre las causas más frecuentes se encuentra el camino, ya sea por pavimento mojado o desperfectos en la superficie, lo cual significa que, si bien no son causantes directos de accidentes, el estado de la vialidad si puede contribuir a las condiciones para que se presenten los accidentes de tránsito.

Al analizar los datos anteriores, se puede esperar que si el Estado presenta carreteras en mejores condiciones (construidas, modernizadas, reconstruidas y conservadas), se proveería a los usuarios de condiciones óptimas para transitar y por lo tanto se ayudaría a disminuir las causas de accidentes por camino y el estado podría ocupar un mejor nivel de jerarquización.

## ALINEACIÓN ESTRATÉGICA

### Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024

**Eje General 3:** Desarrollo económico.

**Objetivo General:** Transformar la vida pública del país para lograr un desarrollo incluyente.

**Objetivo:** Incrementar la productividad y promover un uso eficiente y responsable de los recursos para contribuir a un crecimiento económico equilibrado que garantice un desarrollo igualitario, incluyente, sostenible y a lo largo de todo el territorio.

**Objetivo 3.6:** Desarrollar de manera transparente, una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.

### Plan Estatal de Desarrollo de Yucatán 2018-2024

**Eje Transversal 9:** Ciudades y comunidades sostenibles.

**Objetivo General:** Mejorar el desarrollo de las ciudades y comunidades logrando que sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

**Objetivo 9.2.1:** Incrementar la conectividad sostenible e incluyente en los municipios del Estado.

**Estrategia 9.2.1.1.** Establecer mecanismos de cobertura vial que permita el acceso a todas las comunidades del Estado.

#### Líneas de acción

**9.2.1.1.1.** Construir carreteras para las localidades más apartadas del Estado.

**9.2.1.1.2.** Reconstruir la carpeta asfáltica de las vialidades, priorizando aquellas que presenten un alto nivel de daño e inseguridad.

**9.2.1.1.3.** Promover la modernización de la infraestructura vial en el interior del Estado.

**9.2.1.1.4.** Realizar trabajos de conservación en las vialidades rurales.

**9.2.1.1.5.** Desarrollar circuitos carreteros que permitan la conectividad vial de acuerdo a su actividad económica: agrícola, ganadera, turística e industrial.

#### Alineación Sectorial

Así mismo el Instituto a su vez se alinea directamente con el sector de obra pública mediante los dos documentos rectores:

**Programa Especial de Ciudades y Comunidades Sostenibles 2018-2022**



**Objetivo General:** Hacer de Yucatán el Estado referente en materia de desarrollo sostenible de las ciudades y comunidades, con énfasis en los aspectos de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, generando infraestructuras modernas, accesibles e incluyentes para la población yucateca.

**Tema Estratégico 1:** Infraestructura económica.

**Objetivo 1.1:** Mejorar la infraestructura económica que detone el crecimiento en Yucatán.

**Estrategia 1.1.1:** Fortalecer la gestión para constituir carreteras, calles y caminos que conecten ciudades, poblaciones y comunidades.

**Líneas de acción:**

**1.1.1.1:** Gestionar la modernización de tramos carreteros estratégicos en la red carretera estatal.

**1.1.1.2:** Gestionar con el gobierno federal la conclusión de la modernización de la carretera Mérida-Chetumal.

**1.1.1.3:** Promover la modernización integral del anillo periférico en conjunto con el gobierno federal para la construcción de pasos superiores vehiculares y calles laterales.

**1.1.1.4:** Impulsar el desarrollo de caminos para aprovechar los productos agrícolas.

**1.1.1.5:** Impulsar la gestión de tramos carreteros para la conectividad de los pueblos indígenas con el resto del Estado.

**1.1.1.6:** Promover la gestión de la red de caminos rurales-saca cosechas y alimentadores con objeto de facilitar el acceso a los servicios básicos a toda la población rural en especial a la de escasos recursos.

**1.1.1.7:** Formular acciones que generen las condiciones físicas adecuadas de la superficie de rodamiento.

**1.1.1.8:** Coordinar con los ayuntamientos del estado de Yucatán la gestión de calles con el objeto de facilitar el acceso a los servicios básicos a todos los usuarios en especial a la de escasos recursos.

**Programa de mediano plazo regional**

**Eje 3.9:** Ciudades y comunidades sostenibles.

**Política Pública 3.9.2.**

**Conectividad y transporte.**

**Objetivo Regional 3.9.2.1:** Incrementar el acceso a las redes y servicios de telecomunicaciones sostenibles e incluyentes en las comunidades de la región.

**Estrategia Regional 3.9.2.1.1:** Fomentar mecanismos de cobertura vial que permita el acceso a todos los municipios.

**Líneas de acción**

**3.9.2.1.1.1:** Gestionar la creación de carreteras para las localidades más apartadas de la región.

**3.9.2.1.1.2:** Gestionar los trabajos de conservación en las vialidades rurales.

**3.9.2.1.1.3:** Promover circuitos carreteros que permitan la conectividad vial de acuerdo a su actividad económica: agrícola, ganadera, turística e industrial.

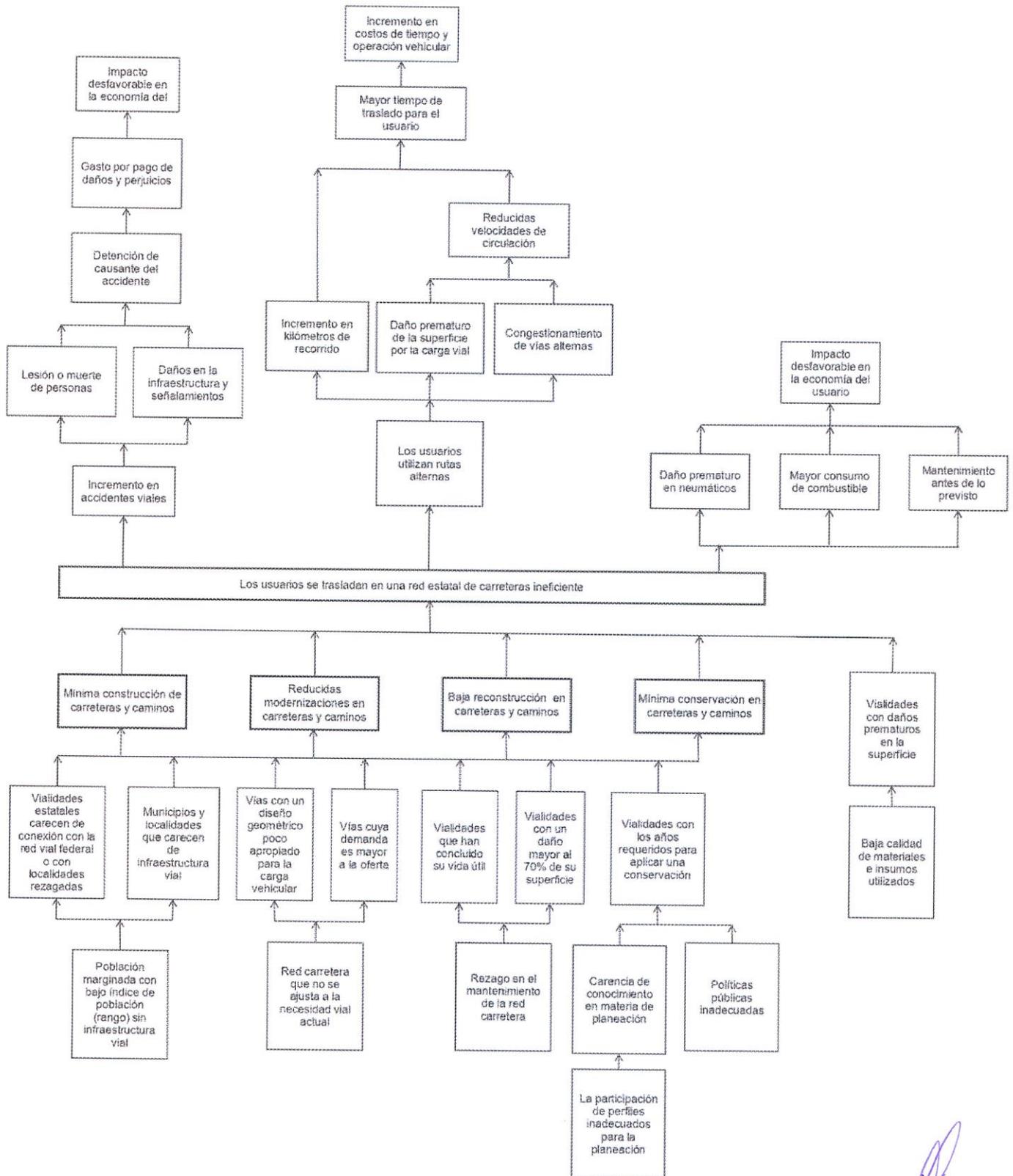


## MATRIZ FODA

Fortalezas	Debilidades
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El 51% de las vialidades del Estado se encuentran pavimentadas.</li> <li>• Yucatán ocupa el rango 14 a nivel nacional, respecto a la mayor participación de infraestructura carretera.</li> <li>• El Estado se encuentra en el lugar 27 de 32 con respecto al mayor número de accidentes.</li> <li>• Los usuarios que transitan en las vialidades pavimentadas obtienen ahorros y beneficios en tiempo y costos por traslado.</li> <li>• El Estado se encuentra en el rango 18 de 32 en relación con la mayor participación en la infraestructura ferroviaria.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El estado del camino, se encuentra dentro de los factores que influyen más en los accidentes viales.</li> <li>• El 49% de las vialidades del Estado son caminos revestidos y brechas mejoradas, lo que supone altos costos de traslado.</li> <li>• Presupuesto insuficiente para atender todas las necesidades de infraestructura en el Estado.</li> <li>• Presupuesto Insuficiente para atender todas las necesidades de traslado.</li> </ul>
Oportunidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar caminos que puedan ser pavimentados y efectuar la documentación técnica para complementar como parte de la cartera de obra.</li> <li>• Gestionar recursos federales que permitan atender mayor número de prioridades.</li> <li>• Efectuar un registro anual de las condiciones en la superficie de rodamiento de la red pavimentada para prever acciones.</li> <li>• Llevar a cabo un registro histórico de los kilómetros atendidos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Condiciones climatológicas desfavorables para la superficie de rodamiento del estado, favoreciendo de esta manera daños en la superficie.</li> <li>• Incremento de accidentes en la red carretera.</li> <li>• Carreteras pavimentadas en el mal estado, por la falta de conservación y mantenimiento.</li> </ul>

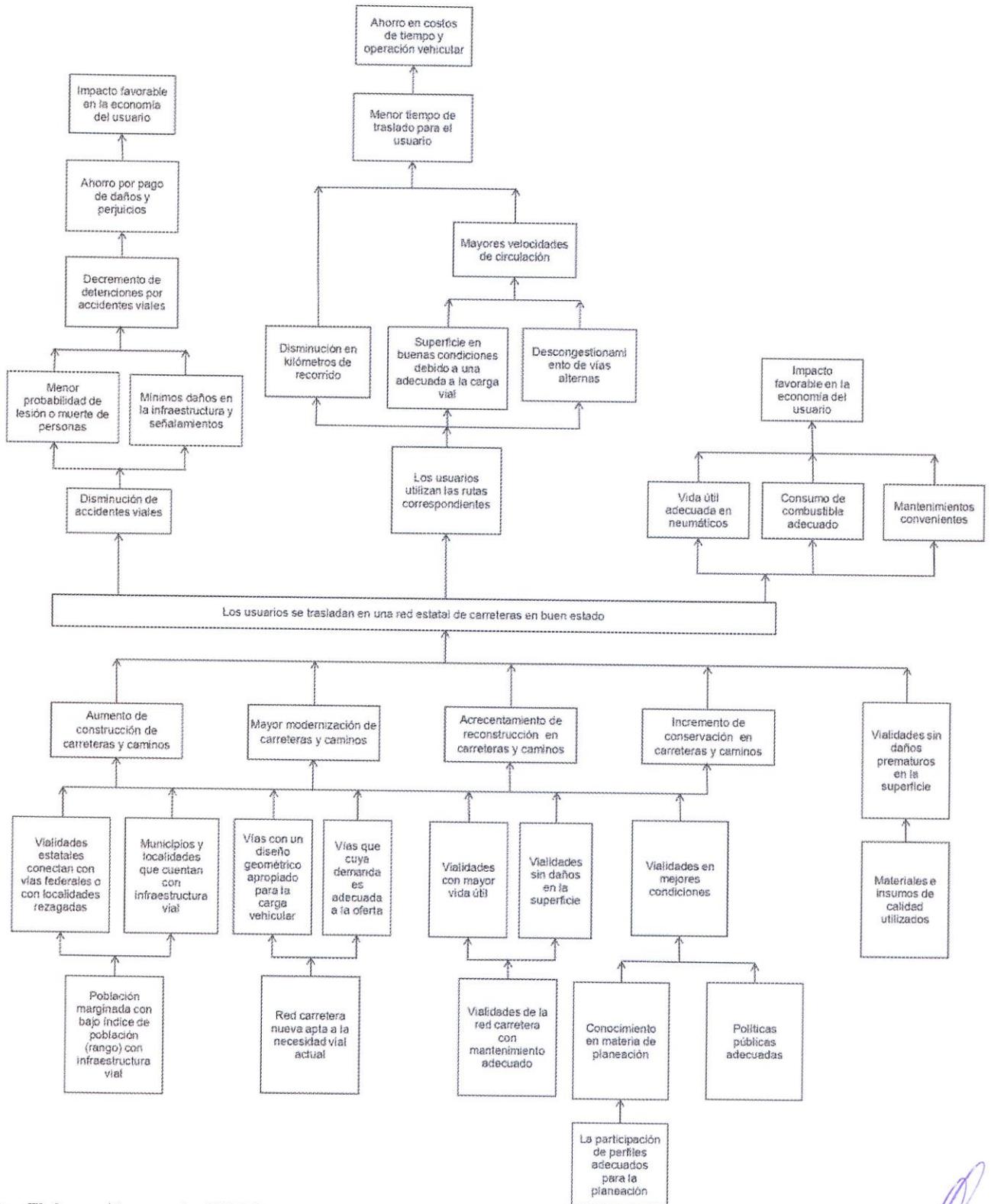
Fuente: Elaboración propia, INCA Y.

## ÁRBOL DE PROBLEMAS



Fuente: Elaboración propia, INCA Y.

## ÁRBOL DE OBJETIVOS



Fuente: Elaboración propia, INCA Y.

## OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN DEL INCA Y (2018-2024)

**Eje:** Ciudades y comunidades sostenibles

**Objetivo del eje:** Mejorar el desarrollo de las ciudades y comunidades logrando que sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

**Objetivo 1:** Promover el desarrollo económico en las entidades mediante, la construcción y reconstrucción de carreteras y caminos, que permita elevar la calidad de vida de los usuarios.

### **Estrategias:**

1. Construir Carreteras y caminos que conecten ciudades, poblaciones y comunidades que permitan elevar calidad de vida de los usuarios.

### **Líneas de acción:**

- Construir tramos carreteros estratégicos en la red carretera estatal.
  - Construir tramos carreteros para la conectividad de los pueblos indígenas con el resto del estado.
  - Construir la red de caminos rurales y alimentadores con objeto de facilitar el acceso a los servicios básicos a toda la población rural en especial a la de escasos recursos.
  - Construir los accesos a las cabeceras municipales que no cuentan con este tipo de infraestructura.
  - Construir retornos en tramos del Anillo Periférico
  - Construir pasos superiores vehiculares en vialidades con alta carga vial.
2. Reconstruir carreteras y caminos que conectan a ciudades, poblaciones y comunidades que permita impulsar el desarrollo económico.

### **Líneas de acción:**

- Mejorar las condiciones físicas de la superficie de rodamiento.
  - Repavimentar el Anillo Periférico
  - Llevar a cabo la reconstrucción de pasos superiores vehiculares para garantizar la continuidad y seguridad de la red.
3. Construir Calles en ciudades, poblaciones y comunidades para facilitar el traslado de los usuarios.

### **Líneas de acción:**

- Construir calles con el objeto de facilitar el acceso a los servicios básicos a todos los usuarios en especial a la de escasos recursos.



- Construcción de Libramientos y accesos, para mejorar la conectividad entre municipios, Localidades, Centros Turísticos, Zonas Agrícolas y Ganaderas
  - Construir pasos peatonales, topes, reductores de velocidades.
4. Reconstruir Calles en ciudades, poblaciones y comunidades que permitan un traslado en menor tiempo para llegar a su destino.

**Líneas de acción:**

- Mejorar las condiciones físicas de la superficie de rodamiento de las calles.

**Objetivo 2:** Fomentar la seguridad de los usuarios en las redes viales, mediante la modernización y conservación de las carreteras y caminos.

**Estrategias:**

5. Modernizar Carreteras y caminos que conectan a ciudades, poblaciones y comunidades que permita inspirar a los usuarios seguridad en las redes viales.

**Líneas de acción:**

- Modernizar la red de caminos rurales y alimentadores con objeto de facilitar el acceso a los servicios básicos a toda la población rural en especial a la de escasos recursos.
  - Modernizar la infraestructura carretera en las zonas costeras.
  - Modernizar el Anillo periférico
  - Gestionar la modernización de la conectividad carretera hacia el centro del país.
  - Desarrollar obras de modernización estratégica de la red en tramos carreteros que conectan centros turísticos y zonas arqueológicas.
6. Conservar las Carreteras y caminos que conecten a ciudades, poblaciones y comunidades que permita mejorar el tiempo de recorrido para los usuarios.

**Líneas de acción:**

- Llevar a cabo el reforzamiento de estructuras para garantizar la continuidad y seguridad de la red.
- Conservar y mantener en condiciones aceptables a los caminos rurales de las zonas más marginadas del estado.
- Realizar un mantenimiento permanente de las vialidades a través del empleo temporal.

## PRIORIZACIÓN DE ACTIVIDADES ESTRATÉGICAS

Priorización	Estrategias
1	Reconstruir Calles en ciudades, poblaciones y comunidades que permitan un traslado en menor tiempo para llegar a su destino.
2	Reconstruir carreteras y caminos que conectan a ciudades, poblaciones y comunidades que permita impulsar el desarrollo económico.
3	Modernizar Carreteras y caminos que conectan a ciudades, poblaciones y comunidades que permita inspirar a los usuarios seguridad en las redes viales.
4	Conservar las Carreteras y caminos que conecten a ciudades, poblaciones y comunidades que permita mejorar el tiempo de recorrido para los usuarios.
5	Construir Carreteras y caminos que conecten ciudades, poblaciones y comunidades que permitan elevar calidad de vida de los usuarios.
6	Construir Calles en ciudades, poblaciones y comunidades para facilitar el traslado de los usuarios.

Fuente: Elaboración propia, INCA Y.

## METAS

### METAS DE INDICADORES

		Eje	Ciudades y comunidades sostenibles					
		Política Pública	Conectividad y transporte					
		Objetivo	Incrementar la conectividad sostenible e incluyente en los municipios del estado					
		Vinculación con las Metas de los ODS	Meta 9.1					
Nivel de la MIR	Acciones	Línea Base			Metas			
		Valor	Unidad de Medida	Año	2021	2024	2030	
Propósito	Carreteras intervenidas	6,333.66	Porcentaje	2019	6,413.50	6,493.34	6,573.18	
Componentes	Carretera mejorada	217.88	Porcentaje	2019	348.60	871.51	1,634.09	
	Kilómetros construidos de carreteras y caminos	79.84	Porcentaje	2019	127.74	319.36	598.80	
	Kilómetros reconstruidos de carreteras y caminos	51.70	Porcentaje	2019	82.72	206.79	387.73	
	Kilómetros modernizados de carreteras y caminos	7.24	Porcentaje	2019	11.58	28.96	54.30	
	Kilómetros conservados de carreteras y caminos	79.101	Porcentaje	2019	1,771.86	4,508.76	9,254.82	
	Metros cuadrados construidos y reconstruidos de calles	126,511.57	Porcentaje	2019	202,418.51	506,046.28	948,836.78	

Fuente: Elaboración propia, INCA Y.

## INDICADORES DE DESEMPEÑO

NUMERO	NOMBRE DEL INDICADOR	PERIOD. CALC.
20270	Variación porcentual de kilómetros construidos de carreteras y caminos	Trimestral
20285	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
20290	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
20295	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral
20305	Variación porcentual de kilómetros reconstruidos de carreteras y caminos	Trimestral
20309	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
20311	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
20314	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral
20316	Variación porcentual de kilómetros modernizados de carreteras y caminos	Trimestral
20319	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
20320	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
20322	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral
20324	Variación porcentual de kilómetros conservados de carreteras y caminos	Trimestral
20326	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
20327	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
20329	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral
20331	Variación porcentual de metros cuadrados construidos de calles	Trimestral
20333	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
20336	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
20337	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral
20339	Variación porcentual de metros cuadrados reconstruidos de calles	Trimestral
20342	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
20345	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
20348	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral
20350	Variación porcentual de metros cuadrados de obras complementarias	Trimestral
20353	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
20355	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
20359	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral
22494	Crecimiento promedio de la actividad económica de la construcción	Anual
22992	Variación porcentual de la longitud de la red estatal de carreteras pavimentadas	Anual
22993	Variación porcentual de la red carretera mejorada	Anual
22994	Variación porcentual de kilómetros construidos de carreteras y caminos	Trimestral
22995	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
22996	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
22998	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral
22999	Variación porcentual de kilómetros reconstruidos de carreteras y caminos (no aplica para 2023)	Trimestral
23000	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
23001	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado.	Trimestral
23002	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral

23003	Variación porcentual de kilómetros modernizados de carreteras y caminos (no aplica para 2023)	Trimestral
23005	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
23006	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
23007	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral
23008	Variación porcentual de kilómetros conservados de carreteras y caminos	Trimestral
23009	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
23010	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
23011	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral
23013	Variación porcentual de metros cuadrados construidos de calles	Trimestral
23014	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
23016	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
23018	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral
23019	Variación porcentual de metros cuadrados reconstruidos de calles (No aplica para 2023)	Trimestral
23021	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
23023	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
23025	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral
23026	Variación porcentual de metros cuadrados de obras complementarias (No aplica para 2023)	Trimestral
23027	Porcentaje de obras que cuentan con estudios de preinversión	Trimestral
23028	Porcentaje de obras que cuentan con recurso autorizado	Trimestral
23029	Porcentaje de obras con avance físico acorde a lo programado	Semestral

Fuente: Elaboración propia, INCA Y.

## BIBLIOGRAFÍA

- Gobierno de México (julio, 2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*. Recuperado el 15 de agosto de 2019, [www.gob.mx](http://www.gob.mx)
- Gobierno del Estado de Yucatán (marzo, 2019). *Plan Estatal de Desarrollo 2018-2024*. Recuperado el 13 de mayo de 2019, de [www.yucatan.gob.mx](http://www.yucatan.gob.mx)
- Gobierno del Estado de Yucatán (marzo, 2019). *Programa Especial de Ciudades y Comunidades Sostenibles 2018-2024*. Recuperado el 13 de mayo de 2019, de [www.yucatan.gob.mx](http://www.yucatan.gob.mx)
- Instituto Mexicano del Transporte (IMT, 2018) *Red Nacional de Caminos*. Recuperado el 15 de octubre de 2019, de <https://www.gob.mx/imt/acciones-y-programas/red-nacional-de-caminos>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2017) *Anuario estadístico y geográfico de Yucatán*. Recuperado el 15 de octubre de 2019, de [https://www.datatur.sectur.gob.mx/ITxEF\\_Docs/YUC\\_ANUARIO\\_PDF.pdf](https://www.datatur.sectur.gob.mx/ITxEF_Docs/YUC_ANUARIO_PDF.pdf)
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2011) *Longitud de la red estatal carretera, según tipo de camino*. Recuperado el 15 de octubre de 2019, de <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/yuc/economia/infraestructura.aspx?entidades=Lista+en+orden+alfab%C3%A9tico>
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT, 2017) *Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2017)*. Recuperado el 15 de octubre de 2019, de <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt74.pdf>
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT, 2017) *Anuario estadístico sector comunicaciones y transportes 2017*. Recuperado el 15 de octubre de 2019, de [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Anuarios/ANUARIO\\_2017.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Anuarios/ANUARIO_2017.pdf)
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT, 2015) *Documento Técnico Descriptivo*. Recuperado el 15 de octubre de 2019, de [https://www.imt.mx/images/files/USIG/rnc/Documento\\_Tecnico.pdf](https://www.imt.mx/images/files/USIG/rnc/Documento_Tecnico.pdf)
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT, 2018) *LONGITUD DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA FEDERAL (YUCATÁN)*. Recuperado el 15 de octubre de 2019, de [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGCC/PDF/YUC\\_LONG\\_DIC\\_2018.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGCC/PDF/YUC_LONG_DIC_2018.pdf)



Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT, 2018) Longitud de la red federal  
Recuperado el 15 de octubre de 2019, de <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/longitud-red-federal/>

22 