



PERIÓDICO OFICIAL

DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

Fundado en 1867

Las leyes y demás disposiciones son de observancia obligatoria por el solo hecho de publicarse en este periódico. Registrado como artículo de 2a. clase el 28 de noviembre de 1921.

Directora: Mtra. Fernanda Arizpe Morales

Juan José de Lejarza # 49, Col. Centro, C.P. 58000

SÉPTIMA SECCIÓN

Tel. 443-312-32-28

TOMO CXCI

Morelia, Mich., Lunes 20 de Julio de 2026

NÚM. 23

Responsable de la Publicación
Secretaría de Gobierno

DIRECTORIO

Gobernador Constitucional del Estado
de Michoacán de Ocampo
Mtro. Alfredo Ramírez Bedolla

Secretario de Gobierno
Lic. Raúl Zepeda Villaseñor

Directora del Periódico Oficial
Mtra. Fernanda Arizpe Morales

Aparece ordinariamente de lunes a viernes.

Tiraje: 40 ejemplares

Esta sección consta de 78 páginas

Precio por ejemplar:

\$ 37.00 del día

\$ 48.00 atrasado

Para consulta en Internet:

<https://periodicooficial.segob.michoacan.gob.mx>
www.congresomich.gob.mx

Correo electrónico

periodicooficial@michoacan.gob.mx

CONTENIDO

GOBIERNO DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

PROGRAMA SECTORIAL DE INFRAESTRUCTURA

Directorio

Alfredo Ramírez Bedolla

Gobernador Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo

Rogelio Zarazúa Sánchez

Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas del Gobierno de Michoacán

Jorge Humberto Villegas García

Subsecretario de Comunicaciones y Obras Públicas

Neyra Sosa Gutiérrez

Unidad de Proyectos Regionales

Rodrigo Torres González

Secretario Técnico

Brenda Janet Ortiz Patricio

Unidad de Gobierno Digital

Óscar Enrique Vázquez Parra

Secretario Particular

Grisel Rubí Aguilar Pérez

Enlace Jurídico

Cristóbal Estrada Rodríguez

Delegado Administrativo

Joaquín Norberto Alejandro Haro

Director de Proyectos e Ingeniería

Martha Karina Villegas Pintor

Directora de Infraestructura Educativa

Flavio Milian Ávila

Director de Caminos y Carreteras

Gerardo Gálvez Vizcaino

Director de Obras Públicas

Bardomiano Lemus Gutiérrez

Director de Maquinaria y Equipo

Rodolfo Ezequiel Gómez Luna

Dirección de Licitaciones de Obra y Servicios

Hugo Enrique Luviano Gallegos

Dirección de Permisos, Licencias y Concesiones

Gloria Barbara Baltazar Mendoza

Director Adscrito a la Unidad de Proyectos Regionales

Alfonso Aragón Mejía

Subdirector Operativa Región B

Eleazar Arellano Pulido

Subdirector de Obras por Cooperación

Armando Calderón García

Subdirector de Proyectos

Kittzia Jhenay Camacho Ayala

Subdirector de Licitaciones

Alfredo Cendejas Rosales

Subdirector de Supervisión

Eduardo Chávez Hernández

Subdirector Técnico

Héctor De Jesús Cipriano

Subdirector Adscrito a la Unidad de Proyectos Regionales

Elvia López Villaseñor

Subdirector de Atención a Procesos de Fiscalización

Jorge Alberto Martínez Hernández

Subdirector de Construcción y Conservación

Julio Montes Regalado

Subdirector Operativa Región A

Luis Maycotte Salazar

Subdirector de Obras Multianuales

Ismael Valdez Cervantes

Subdirector de Costos

José Sergio Andrade Tena

Jefe de Departamento de Seguimiento

Erick Arenales Pérez

Jefe de Departamento de Residencia de Supervisión Zona D

Leonardo Aridjis Alcaraz

Jefe de Departamento de Atención y Prevención

Alfredo Ávalos Prado

Jefe de Departamento Proyectos Región A

Victor Manuel Báez Ángel

Jefe de Departamento de Seguimiento Financiero y Vinculación

José Barajas Salcedo

Jefe de Departamento de Permisos y Licencias

Julio Héctor Calderón López

Jefe de Departamento de Residencia de Construcción y Conservación Zona D

Ximena Carmona López

Jefe de Departamento de Proyectos de Infraestructura

Mario Causor Guerrero

Jefe de Departamento de Supervisión y Seguimiento

Evangelina Cortés Villaseñor

Jefe de Departamento de Recursos Financieros

Ezequiel Cruz Chimal

Jefe de Departamento de Control de Calidad y Topografía

Brenda Viviana Espinoza Blas

Jefe de Departamento de Análisis, Costos y Precios Unitarios

Teo Flores Mendoza

Jefe de Departamento Técnico

Mayra Giovanna Godínez Meza

Jefe de Departamento de Recursos Materiales, Servicios Generales y Archivo

Agustín Hernández Raya

Jefe de Departamento de Control de Estimaciones y Seguimiento a Convenios

Esther Yunuen Herrejon Merino

Jefe de Departamento de Autopistas y Administración de Aeropuertos

Karen Vianey Huerta Maldonado

Jefe de Departamento de Seguimiento y Estadística

Hugo Iván Ñíguez Godoy

Jefe de Departamento de Residencia de Supervisión Zona A

José Manuel Lagunas Zavala

Jefe de Departamento Proyectos Región B

José Isael López Espinoza

Jefe de Departamento de Movilidad Escolar y Enlace Administrativo

Jorge Alberto López Villanueva

Jefe de Departamento de Supervisión de Obras Multianuales

Andrea Nichdali Mendoza Arismendi

Jefe de Departamento de Concursos

Jaime Nateras Rodríguez

Jefe de Departamento de Costos de Edificación y Carreteras

Francisco Javier Nava Chávez

Jefe de Departamento de Residencia de Construcción y Conservación Zona A

Neptalí Ocampo Mercado

Jefe de Departamento de Gestión y Operación

Jesús Eduardo Ortiz Vega

Jefe de Departamento de Residencia de Construcción y Conservación Zona C

María de los Angeles Oviedo Gutiérrez

Jefe de Departamento Supervisión Región B

Paul Emmanuel Pérez Torres

Jefe de Departamento de Revisión de Contratos

Susana Montserrat Piñon Canchola

Jefe de Departamento de Planeación

Armando Rafael Placido Barragan

Jefe de Departamento de Residencia de Construcción y Conservación Zona B

Rodríguez Sara Ponce de León

Jefe de Departamento de Convenios Interinstitucionales

Erika Quintero Ramirez

Jefe de Departamento de Obra Convenida

Berenice Arizbeth Ramírez Olvera

Jefe de Departamento de Estructuras

René Eliseo Rodríguez Figueroa

Jefe de Departamento de Planeación y Mantenimiento de Maquinaria Pesada

Guillermo Abimael Romero Ortega

Jefe de Departamento de Concesiones

Emilio Alejandro Rubio Torres

Jefe de Departamento de Proyectos Carreteros

José Raúl Samano Hernández

Jefe de Departamento Supervisión Región A

Leonel Santoyo Pineda

Jefe de Departamento de Residencia de Supervisión Zona C

Luis Jaime Saucedo Moreno

Jefe de Departamento de Recursos Humanos

Jaime Omar Trejo Castro

Jefe de Departamento de Instalaciones

Luis Vargas Clemente

Jefe de Departamento de Residencia de Supervisión Zona B

Anayz Vieyra López

Jefe de Departamento de Coordinación Interinstitucional

Stephani Yunuen Villagómez Cadenas

Jefe de Departamento de Análisis de Mercado

Rosa Aida Zarazúa Cortés

Jefe de Departamento de Costos de Infraestructura Educativa

Mensaje del Gobernador

En Michoacán estamos viviendo una nueva etapa de transformación profunda. A través del programa **“Michoacán Construye”**, demostramos que gobernar con honestidad, planeación y sentido humano es posible. Cada obra pública que realizamos es el resultado de una política que pone al pueblo en el centro y que entiende la infraestructura como una herramienta de justicia social.

Nuestro compromiso es claro: construir con transparencia, eficiencia y visión de futuro. Hemos dejado atrás los proyectos improvisados y las obras inconclusas; hoy edificamos con propósito, escuchando a la gente, atendiendo primero a quienes más lo necesitan y garantizando que cada peso invertido se traduzca en bienestar colectivo.

“Michoacán Construye” encarna los valores del humanismo mexicano: servir al pueblo, fortalecer la vida comunitaria y promover un desarrollo que no deje a nadie atrás. Cada puente que une comunidades, cada aula que abre sus puertas, cada camino que conecta regiones representa el esfuerzo conjunto de un gobierno cercano, austero y comprometido con la transformación del territorio.

Esta visión integral nos permite impulsar la economía local, generar empleo digno y fortalecer la confianza en las instituciones. Porque cuando se construye con honestidad y planeación, se construye también esperanza. Y es esa esperanza la que hoy mueve a Michoacán hacia una etapa de progreso real, equilibrado y sustentable.

Las obras públicas son más que cemento y acero: son símbolos de dignidad, de igualdad y de un futuro compartido. En cada rincón del estado florecen proyectos que devuelven la confianza en lo público y reafirman que la política, cuando se ejerce con principios, puede transformar vidas.

Seguiremos construyendo un Michoacán moderno, justo y solidario. Un Michoacán que camina con paso firme hacia el bienestar y la prosperidad de su gente.

Porque **Michoacán Construye**, y con ello construye también el porvenir de todas y todos.

Michoacán Construye, porque construir es transformar.

— Alfredo Ramírez Bedolla

Gobernador Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo

Mensaje del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas

En Michoacán, la infraestructura deja de ser un simple componente técnico del gobierno para convertirse en una herramienta viva de transformación social. Desde el inicio de esta administración, encabezada con compromiso y visión por el Gobernador Alfredo Ramírez Bedolla, emprendimos un camino distinto: construir con sentido humano, planeación territorial, justicia social y una profunda responsabilidad con el futuro.

El programa sectorial **"Michoacán Construye"** es el motor que articula los esfuerzos públicos hacia un desarrollo regional equilibrado, donde las regiones del estado son atendidas con obras que responden a sus realidades y potenciales. Ponemos fin a la práctica del abandono y del desperdicio: rescatamos infraestructura inconclusa para devolverle sentido, utilidad y dignidad a cada espacio público, carretera, escuela o comunidad beneficiada.



Con una visión estratégica, priorizamos la rehabilitación y modernización carreteras, conectando localidades históricamente aisladas, mejorando el acceso a servicios esenciales y fortaleciendo la economía local. Pero más allá de las cifras, hemos demostrado que es posible transformar sin endeudar: gracias a mecanismos innovadores como la inversión multianual, hoy Michoacán construye con responsabilidad financiera, planeación de largo plazo y un uso eficiente de los recursos públicos.

Esta nueva visión de gestión pública se apoya en la digitalización de procesos y herramientas tecnológicas que permiten mayor control, transparencia y toma de decisiones basadas en evidencia. Así, dejamos atrás la inercia y apostamos por una gestión moderna que utiliza la información para priorizar, supervisar y evaluar cada obra, garantizando calidad, pertinencia y resultados tangibles para la ciudadanía.

Estamos consolidando proyectos estratégicos que recuperan el valor de lo público: espacios con vocación comunitaria, infraestructura educativa y productiva, así como acciones medio ambientales. Todo ello mediante una gestión transversal con otras dependencias, participación social con un modelo de infraestructura centrado en las personas y con impacto real sobre sus territorios.

Cada obra representa un acto de dignificación. Escuchar a las comunidades, incorporar su conocimiento y respetar sus decisiones es parte esencial de nuestro modelo. Invertir en infraestructura humana es también construir confianza institucional, arraigo cultural y oportunidades para las nuevas generaciones. Lo que antes eran zonas olvidadas, hoy son territorios en movimiento.

Hoy, mantenemos firme nuestra visión: entregar un Michoacán con mejor conectividad, infraestructura pública de calidad y un modelo institucional sólido, transparente y replicable. Queremos dejar no sólo caminos construidos, sino rutas abiertas al desarrollo; no sólo obras terminadas, sino comunidades empoderadas; no sólo cifras, sino transformaciones reales.

Michoacán construye con técnica, con alma y con compromiso.

Introducción

El sector de Comunicaciones y Obras Públicas desempeña un papel fundamental en el desarrollo del estado de Michoacán. A través de la construcción y mejora de la infraestructura de comunicaciones y de obras públicas este sector conecta comunidades, impulsa la economía y eleva la calidad de vida de la población.

El Gobierno de Michoacán ha reconocido la prioridad estratégica de este sector, destinando recursos históricos a proyectos que integran todas las regiones del estado, con el objetivo de reducir rezagos sociales y promover un crecimiento equilibrado y sostenible.

El fortalecimiento del sector de Comunicaciones y Obras Públicas se articula en torno a **cuatro ejes estratégicos**, que conforman la **Tetrahélice de objetivos SCOP 21-27**:



1. Rutas de calidad

La conectividad es el eje estructural del desarrollo. Bajo este objetivo, la SCOP impulsa la rehabilitación, modernización y conservación de más de 2,300 kilómetros de caminos y carreteras, priorizando la durabilidad y la seguridad vial.

Estas **rutas de calidad** no sólo unen comunidades históricamente aisladas, sino que integran regiones económicas, facilitan el acceso a servicios básicos y fortalecen la movilidad productiva. Cada kilómetro recuperado representa más oportunidades para el comercio, el turismo y el bienestar social.

2. Obra convenida

Este eje promueve la coordinación interinstitucional y la corresponsabilidad municipal, garantizando que las obras respondan a las necesidades locales y se construyan con transparencia y participación social. La obra convenida rescata infraestructura abandonada o inconclusa, optimiza recursos mediante convenios con ayuntamientos y prioriza proyectos de alto impacto social. De esta forma, la SCOP construye alianzas que fortalecen el desarrollo regional y consolidan la confianza entre gobierno y ciudadanía.

3. Escuela digna

La infraestructura educativa es la base para el desarrollo humano. A través de este eje, la SCOP impulsa la rehabilitación, modernización y construcción de espacios escolares seguros, accesibles y funcionales, donde niñas, niños y jóvenes puedan aprender en condiciones dignas. Una escuela digna simboliza la inversión en el futuro: más allá de la obra física, se trata de construir entornos de aprendizaje que fomenten la igualdad de oportunidades, la cohesión social y el arraigo comunitario.

4. Eficiencia administrativa

Este eje impulsa una nueva forma de gobernar la obra pública: con planeación, tecnología y responsabilidad financiera. Michoacán se ha posicionado a la vanguardia nacional mediante el uso de mecanismos multianuales de inversión, que permiten desarrollar obras de gran escala sin endeudar las finanzas públicas. La digitalización de procesos, los sistemas de control ciudadano y las plataformas de supervisión técnica garantizan un ejercicio más transparente, ordenado y eficiente del gasto público. Eficiencia administrativa significa construir con inteligencia: hacer más, con mejores resultados, y con decisiones basadas en evidencia.

En conjunto, los cuatro ejes de la Tetrahélice SCOP 21-27 conforman un modelo integral que impulsa un Michoacán más conectado, competitivo y humano.

Cada ruta, escuela y obra convenida, así como cada proceso mejorado, contribuye a un mismo propósito: transformar la infraestructura en bienestar duradero y desarrollo equitativo para todas las regiones del estado.

Para materializar la importancia de este sector en acciones concretas, el gobierno estatal formuló **el Programa Sectorial de Infraestructura Michoacán 2021–2027, denominado “Michoacán Construye”**. Este programa surge en el marco del Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán de Ocampo 2021–2027 y de la Ley de Planeación de Michoacán, como el instrumento rector que traduce los objetivos del plan en proyectos y políticas de infraestructura específicas. **“Michoacán Construye es el plan de infraestructura más ambicioso de la historia reciente del estado”**, concebido para atender las principales necesidades en comunicaciones y obras públicas y para articular los esfuerzos de los tres niveles de gobierno en la materia.

Michoacán Construye funciona como hoja de ruta estratégica para el desarrollo de infraestructura en la entidad, alineando sus metas con las nacionales y municipales. Su elaboración siguió un marco jurídico y metodológico bien definido: se sustenta en las disposiciones legales vigentes en planeación (federal y estatal) y en metodologías participativas, estableciendo objetivos, metas e indicadores medibles. Asimismo, el programa plantea una planeación estratégica con visión de largo plazo, definiendo la misión sectorial, los objetivos estratégicos y las acciones prioritarias para modernizar la infraestructura de Michoacán. Incluye también mecanismos de seguimiento y evaluación periódica para monitorear el avance, evaluar el impacto y garantizar la rendición de cuentas y la transparencia en el uso de recursos.

El programa enfatiza la vinculación con otros instrumentos de planeación: busca que las acciones de infraestructura estatales se coordinen con programas federales y municipales, evitando duplicidades y potenciando el impacto de las obras en todo el territorio.

Finalmente, **“Michoacán Construye”** presenta una detallada cartera de programas y proyectos prioritarios, donde se describen las principales iniciativas a emprender, su alcance, presupuesto estimado y calendario de ejecución. Esta cartera abarca desde grandes proyectos viales hasta obras sociales en comunidades, reflejando una visión integral del desarrollo.

La importancia de **“Michoacán Construye”** radica en que convierte la visión de desarrollo en resultados tangibles. El programa focaliza la inversión hacia proyectos con alto valor social y económico, atacando rezagos históricos. Por ejemplo, se enfoca en atender necesidades y atrasos en infraestructura social básica en localidades rurales y urbanas para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Este programa sectorial de infraestructura no solo coordina y prioriza las obras públicas, sino que impulsa directamente el desarrollo económico, social y humano de Michoacán. Al conectar a Michoacán internamente y con el resto del país, mejorar servicios básicos y generar empleo e inversión, el sector de comunicaciones y obras públicas —a través de **“Michoacán Construye”**— se consolida como pilar del desarrollo integral de la entidad. La combinación de una visión estratégica de largo plazo, una inversión histórica y una ejecución transparente y eficiente de proyectos permitirá que Michoacán sienta las bases de un crecimiento más próspero, equitativo y sostenible en los años por venir, en concordancia con las metas del plan estatal y nacional de desarrollo.

Marco jurídico

El Programa Sectorial de Infraestructura Michoacán 2021 – 2027 se motiva en la agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que incluye 17 objetivos y 169 metas, y que presenta una visión de desarrollo sostenible en las dimensiones económica, social y ambiental, y se fundamenta en el artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículos 129 y 130 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, así como en el Artículo 16 de la Ley de Planeación.

Asimismo, el presente programa se basa en las disposiciones contenidas en el Artículo 16 de la Ley de Planeación Federal, y también en los Artículos 12 y 17 de la Ley de Planeación del Estado de Michoacán de Ocampo.

Por su parte, también en los Artículos 28 y 29 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo, y Artículo 10 de la Ley de Obra Pública y Servicios Relacionados con la Misma para el Estado de Michoacán de Ocampo y sus Municipios se establece lo relacionado con la planeación, la programación y la presupuestación de las obras.

Además de las anteriores, existen otras disposiciones legales que sustentan el presente programa sectorial, y que señalan las facultades de la secretaría de comunicaciones y obras públicas del gobierno de Michoacán, que son:

- Ley de Coordinación Fiscal, última reforma 03-01-2024
- Ley General de Contabilidad Gubernamental; última reforma 16-07-2025
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; última reforma 16-07-2025
- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; última reforma 01-04-2024
- Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado de Michoacán de Ocampo; última reforma 26-06-2025
- Ley de Planeación Hacendaria, Presupuesto, Gasto Público y Contabilidad Gubernamental del Estado de Michoacán de Ocampo; última reforma 20-12-2023
- Código de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán de Ocampo; última reforma 19-05-2025
- Ley de Obra Pública y Servicios Relacionados con la Misma para el Estado de Michoacán de Ocampo y sus Municipios; última reforma 22-12-2022
- Reglamento de la Ley de Obra Pública y Servicios Relacionados con la Misma para el Estado de Michoacán de Ocampo y sus Municipios; última reforma 03-04-2023
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de fecha 23-12-2023

Marco metodológico

La construcción del Programa Sectorial de Infraestructura se concibió como un ejercicio de planeación estratégica con rostro humano, donde la técnica se puso al servicio de la gente y las obras dejaron de ser únicamente proyectos aislados para convertirse en instrumentos de transformación regional. Desde el inicio se definió que el programa no podía ser producto exclusivo de un escritorio, sino el resultado de un proceso participativo que recogiera las voces, aspiraciones y propuestas de quienes viven, trabajan y generan desarrollo en Michoacán.

La metodología empleada para la elaboración del Programa articuló dos enfoques complementarios: la planeación estratégica y la planeación participativa (talleres y mesas de trabajo). Esta combinación garantizó que el documento resultante no fuera una simple enumeración de obras, sino un instrumento de política pública sustentado en evidencia técnica, validado regionalmente y alineado con el Plan Estatal de Desarrollo y la política nacional de infraestructura. El proceso se estructuró en cuatro fases secuenciales:

Fase 1. Conformación del equipo técnico y prediagnóstico. Se integró un equipo de trabajo multidisciplinario dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), conformado por especialistas en planeación, ingeniería, economía, desarrollo regional y políticas públicas. Este equipo tuvo a su cargo la elaboración de un prediagnóstico con indicadores de caracterización y diagnóstico, redactado de manera organizada y sistematizada, mediante la consulta de diversas fuentes estadísticas oficiales y de calidad. El diagnóstico adoptó un enfoque de manera aproximada regional; es decir, se analizaron las condiciones que guarda el sector en las diez regiones del estado, con el objetivo de identificar condiciones de desarrollo diferenciado.

El diagnóstico incluyó un análisis detallado de indicadores de infraestructura, movilidad, educación, salud y desarrollo regional, lo que permitió generar un panorama integral de las condiciones actuales de Michoacán. Se evaluó la cobertura y calidad de la red carretera estatal, los niveles de inversión en infraestructura educativa y hospitalaria, el estado de los sistemas de agua potable y saneamiento, la distribución territorial de la infraestructura urbana y el impacto económico y social de las obras realizadas en años recientes. El ejercicio permitió identificar tanto carencias prioritarias como oportunidades estratégicas para impulsar proyectos que detonen movilidad sustentable, crecimiento económico y cohesión social.

Fase 2. Consulta y enriquecimiento del diagnóstico. Sobre la base técnica del prediagnóstico se dio paso a un proceso de participación ciudadana y validación regional.

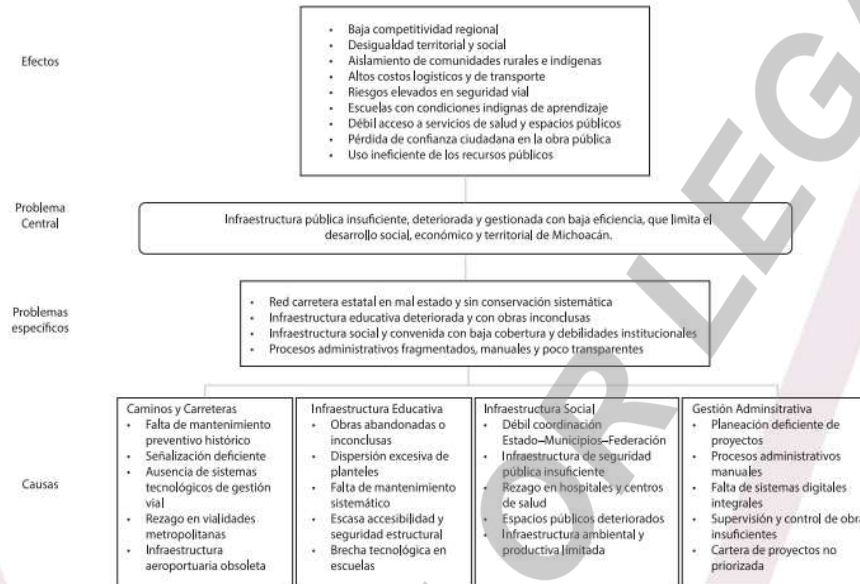
En las diez regiones de Michoacán se organizaron mesas de trabajo de planeación ciudadana con actores clave del sector, incluyendo a la sociedad civil y al sector académico; con la finalidad de nutrir los diagnósticos. Para garantizar representatividad y pertinencia

territorial, se tomó en cuenta a los actores clave en las regiones: representantes de cámaras empresariales, colegios de profesionistas y autoridades municipales. Estos espacios de diálogo enriquecieron el diagnóstico inicial al incorporar la experiencia local y las necesidades reales de los territorios. Los actores regionales priorizaron problemáticas, identificaron oportunidades de inversión y propusieron proyectos estratégicos con impacto directo en sus comunidades. Esta metodología participativa se inspiró en prácticas reconocidas internacionalmente, como la Estrategia de Planeación Basada en la Comunidad (Community-Based Planning) impulsada por el Banco Mundial, que promueve la legitimidad de los planes de infraestructura al involucrar activamente a quienes serán los beneficiarios directos de las obras.

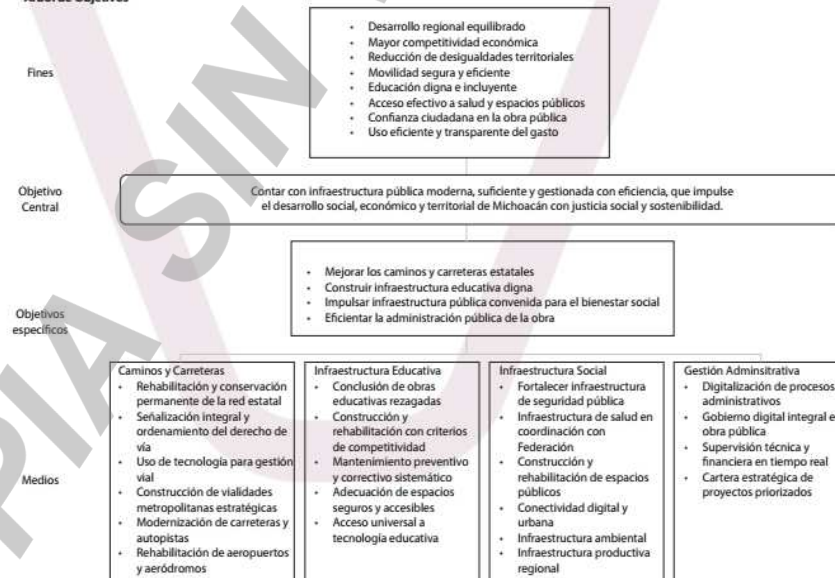
Fase 3. Apartado estratégico. A partir de las mesas de trabajo y del diagnóstico técnico integral, se integró el componente estratégico del Programa Sectorial de Infraestructura. En este apartado se definieron con claridad los objetivos estratégicos de la política pública en materia de infraestructura para Michoacán, las estrategias y líneas de acción prioritarias, una cartera de programas y proyectos como respuesta a las problemáticas identificadas, así como una sección de indicadores y metas que servirán de seguimiento y evaluación.

El resultado es un instrumento con visión de mediano plazo que articula intervenciones carreteras, educativas, hidráulicas, urbanas y sociales, alineadas a un mismo propósito: mejorar de manera sostenida la calidad de vida de la población y detonar el desarrollo económico y social del estado.

Como parte central del ejercicio de planeación estratégica, y con el objetivo de ordenar y visualizar de manera lógica las causas estructurales que explican los principales rezagos en infraestructura, se elaboró el Árbol de Problemas. Esta herramienta permitió identificar el problema central, sus causas directas e indirectas, así como los efectos sociales, económicos y territoriales asociados. Su construcción se sustentó tanto en evidencia técnica —indicadores, diagnósticos sectoriales y análisis territoriales— como en la experiencia y percepción de los actores regionales, garantizando una lectura integral y realista de la situación que enfrenta el sector.

Árbol de Problemas

Derivado de este análisis, se desarrolló el Árbol de Objetivos, que traduce cada problema identificado en objetivos claros, estrategias y líneas de acción concretas. Este ejercicio permitió transformar las causas estructurales en intervenciones públicas viables y medibles, alineando los medios (acciones y programas) con los fines (impactos esperados en bienestar, conectividad y desarrollo). El Árbol de Soluciones constituye así el puente metodológico entre el diagnóstico y la planeación operativa del Programa.

Árbol de Objetivos

Fase 4. Edición, validación y publicación. La versión preliminar del Programa fue sometida a un proceso de edición, validación técnica e institucional e integración final del documento por el equipo técnico, y enviado al grupo de trabajo sectorial para su aprobación. En esta fase participaron áreas sectoriales clave, a fin de garantizar la congruencia entre diagnóstico, estrategias, objetivos e instrumentos de seguimiento. Una vez aprobado, el documento fue presentado públicamente y remitido a los equipos responsables de su implementación, consolidándose como la hoja de ruta estratégica que orientará las inversiones y acciones de infraestructura en Michoacán.

De esta manera, el Programa Sectorial de Infraestructura se consolida como un acuerdo social y gubernamental por el desarrollo, resultado de la convergencia entre rigor técnico, visión territorial y participación ciudadana. Su diseño responde a estándares internacionales de planeación estratégica y participativa, y garantiza que cada obra proyectada atienda una necesidad real, cuente con legitimidad social y genere impactos tangibles y sostenibles en el bienestar de las y los michoacanos.

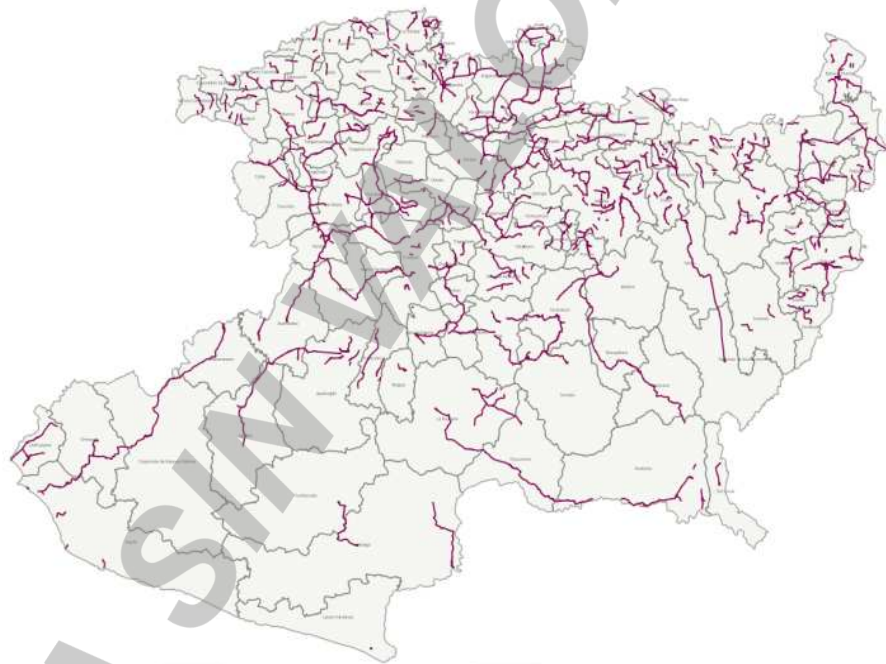
Planeación Estratégica

Objetivo sectorial 1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales

Diagnóstico

Michoacán, un estado con una geografía compleja que incluye costas, montañas y zonas rurales, presenta importantes desafíos en términos de infraestructura vial. Las carreteras y caminos son esenciales para la movilidad de personas y mercancías, así como para el desarrollo económico y social de la región.

La red carretera en Michoacán tiene una extensión aproximada de más de 7 mil kilómetros de vías terrestres, que incluyen tanto las carreteras federales como las estatales y municipales. De estos, 3 mil 288 kilómetros corresponden a carreteras estatales, que están bajo la administración y responsabilidad del gobierno del estado de Michoacán.



Gráfica 1. Red Carretera Estatal 2021 – 2027

Es importante mencionar que la red federal de carreteras en Michoacán está compuesta por unos 2 mil 228 kilómetros de vías, principalmente las de mayor tránsito y que conectan al estado con otros puntos de la República Mexicana, como las carreteras que conectan a Michoacán con Guadalajara, México, Guerrero y el Puerto de Lázaro Cárdenas.

Sin embargo, hasta 2021, los principales problemas que afectaban a las vías de comunicación en Michoacán eran las principales arterias viales del estado, tanto federales como estatales, se encontraban en condiciones regulares o deficientes. Las razones incluían el envejecimiento de la infraestructura, el impacto del clima (especialmente las lluvias intensas) y la falta de mantenimiento preventivo.

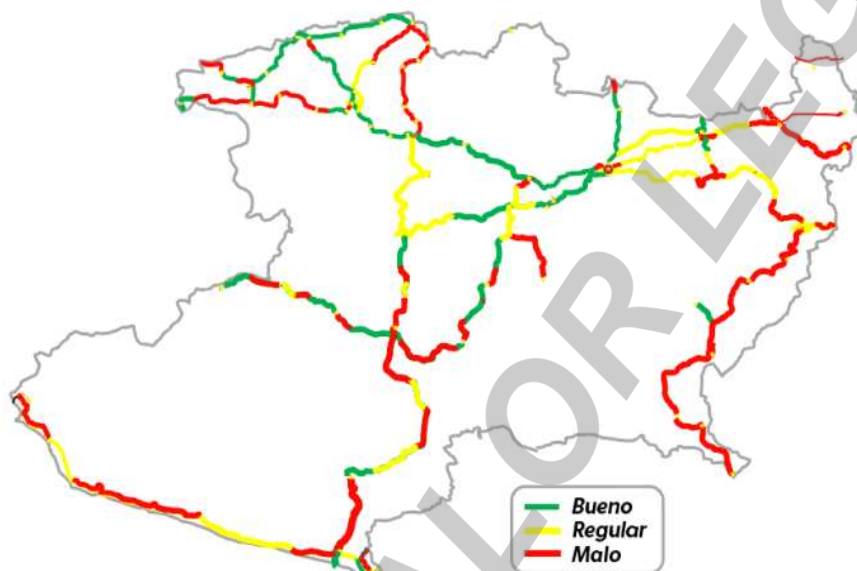
La red carretera mostraba una alta cantidad de baches, grietas y superficies irregulares, lo que afectaba tanto a la seguridad como al tiempo de viaje. Muchas de las carreteras estatales y secundarias se encontraban en pésimas condiciones, dificultando la conectividad de las comunidades más alejadas con centros urbanos y mercados. En muchas zonas del estado, especialmente en caminos rurales, la falta de señalización horizontal y vertical incrementaba los riesgos de accidentes.



Grafica 2. Carretera estatal Penjamillo-Angamacutiro

La inversión en mantenimiento y renovación de la infraestructura existente fue insuficiente. Esto resultó en que muchas obras de infraestructura vial terminaran deteriorándose rápidamente debido a la falta de una estrategia sostenida de mantenimiento preventivo y correctivo. Las temporadas de lluvias intensas, además de los deslizamientos de tierra en zonas montañosas, representaban un reto adicional en la conservación de la infraestructura vial. Las carreteras eran constantemente afectadas por inundaciones, deslaves y desbordamientos, lo que agravaba el deterioro y la ineficiencia del sistema vial.

La red carretera estatal ha jugado un papel clave en el desarrollo económico y social del estado, interconectando tanto zonas urbanas como rurales, y facilitando el transporte de bienes y personas dentro del estado y hacia otras entidades de la República Mexicana.



Gráfica 2. Estado red carretera federal al inicio de la administración estatal

Con base en el diagnóstico anterior, es necesario elaborar un plan estratégico para mejorar las condiciones de las carreteras y caminos en Michoacán, que considere tanto la infraestructura vial como los aspectos de seguridad y conectividad.

Estrategia 1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.

La rehabilitación de la red estatal de infraestructura, en especial de la red carretera, constituye una prioridad estratégica para fortalecer la conectividad, mejorar la seguridad vial y elevar la competitividad económica de Michoacán. Al inicio de la presente administración, y de acuerdo con datos del Instituto Mexicano del Transporte, **más del 70% de los caminos estatales y el 50% de la red federal se encontraban en mal estado**, resultado de años de **falta de mantenimiento rutinario, envejecimiento estructural y los efectos del cambio climático**. Esta condición limitaba el acceso oportuno a servicios esenciales como la salud, la educación y el abasto, incrementaba los costos logísticos del transporte de mercancías y ponía en riesgo la seguridad e integridad de miles de personas usuarias todos los días.

Rehabilitar esta red no solo mejora la calidad de vida en las comunidades más apartadas, sino que también estimula el desarrollo económico regional al fortalecer corredores logísticos, dinamizar el turismo local y mejorar la competitividad agrícola e industrial. De

acuerdo con la CEPAL, una red vial en buen estado puede reducir en hasta un 35% los costos de operación vehicular y en un 20% las emisiones contaminantes. Además, disminuye la incidencia de accidentes viales, que en México causan más de 16,000 muertes anuales. Invertir en la rehabilitación de la infraestructura existente no es solo una acción técnica, sino una decisión con alto impacto social, ambiental y económico que fortalece la equidad territorial y sienta las bases de un desarrollo más sostenible, justo e inclusivo.

Líneas de acción:

- 1.1.1.1. Identificar carreteras troncales con mayor flujo y establecer un mecanismo permanente de rehabilitación y mantenimiento.
- 1.1.1.2. Establecer un plan integral de conservación y mantenimiento preventivo a las carreteras estatales.
- 1.1.1.3. Promover la rehabilitación y mantenimiento de carreteras que no forman parte de la red estatal en alianza con la federación y los ayuntamientos.

Estrategia 1.1.2. Señalizar adecuadamente las carreteras estatales

Contar con una señalización adecuada en las carreteras estatales es fundamental para garantizar la seguridad vial, orientar correctamente a los usuarios y facilitar una movilidad fluida y eficiente. Una señalización clara, visible, uniforme y actualizada permite reducir significativamente los riesgos de accidentes al advertir sobre curvas peligrosas, cruces escolares, límites de velocidad, zonas de obra o condiciones adversas del camino. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, una señalización deficiente puede ser un factor determinante en hasta el 30% de los accidentes viales graves.

En el caso de Michoacán, donde más del 40% de la red carretera estatal conecta comunidades rurales y de difícil acceso, una señalización adecuada no solo mejora la experiencia de conducción, sino que también garantiza el acceso seguro a servicios básicos como salud, educación y comercio. Asimismo, proporciona orientación precisa sobre rutas, destinos y servicios cercanos, lo cual es crucial tanto para residentes como para turistas y transportistas. Una red vial bien señalizada refleja una gestión responsable y moderna de la infraestructura pública, genera confianza en los usuarios, reduce los tiempos de traslado y fortalece la imagen institucional del estado como promotor de la seguridad y el desarrollo territorial.

Líneas de acción:

- 1.1.2.1. Actualizar la nomenclatura estatal.
- 1.1.2.2. Sustituir el señalamiento vertical y rehabilitar el horizontal en las principales carreteras estatales.
- 1.1.2.3. Mejorar la iluminación para aumentar la visibilidad y reducir accidentes durante la noche para los tramos urbanos de competencia estatal.
- 1.1.2.4. Promover la cultura de la legalidad y fomentar el estado de derecho en las vías estatales.

Estrategia 1.1.3. Hacer uso de tecnología para la gestión vial

La implementación de herramientas y sistemas tecnológicos avanzados para el monitoreo, la administración y la optimización en tiempo real de la infraestructura vial y del tráfico es una estrategia clave para modernizar la movilidad en Michoacán. Estas tecnologías permiten mejorar significativamente la seguridad vial, la eficiencia operativa, la sostenibilidad ambiental y la planeación del mantenimiento preventivo.

Según la Organización Mundial de la Salud, hasta un 40% de los accidentes viales pueden prevenirse con tecnologías adecuadas de gestión del tránsito. Además, estudios del BID revelan que el uso de sistemas inteligentes en carreteras puede reducir en un 25% la congestión vehicular y en un 20% los costos de mantenimiento a largo plazo. Para los usuarios, esto se traduce en trayectos más seguros, rápidos y predecibles; y para las autoridades, en una mayor capacidad de respuesta, planeación basada en evidencia y eficiencia en la asignación de recursos. Apostar por la digitalización de la gestión vial es apostar por un futuro más conectado, eficiente y resiliente para las carreteras michoacanas.

Líneas de acción:

- 1.1.3.1. Implementar tecnología para monitorear el estado de las carreteras troncales.
- 1.1.3.2. Desarrollar un sistema donde los ciudadanos puedan reportar daños o peligros en las carreteras, lo que permitiría una respuesta rápida de las autoridades.
- 1.1.3.3. Establecer un protocolo de actuación para atender las carreteras estatales en contingencias climáticas.

Estrategia 1.1.4. Construir nuevas vialidades para zonas metropolitanas

Michoacán ha enfrentado históricamente un rezago en el desarrollo de nuevas y mejores vialidades, especialmente en sus principales centros urbanos como Morelia, Uruapan y Zitácuaro. Este rezago se manifiesta en la falta de infraestructura que acompañe el crecimiento poblacional y vehicular de las zonas metropolitanas, que en algunos casos ha superado el 20% en la última década, según datos del INEGI.

Al recibir la administración estatal, se encontraron inconclusos los distribuidores viales de **Mil Cumbres y salida a Salamanca**, proyectos que además presentaban diversas deficiencias técnicas y de planeación, sin contemplar un desarrollo integral enfocado en las personas. Estas obras, originalmente concebidas para resolver la congestión vehicular, carecían de un enfoque que priorizara la movilidad peatonal, la accesibilidad universal y la integración urbana.



Gráfica 4. Distribuidor Mil Cumbres junio 2021.



Gráfica 5. Distribuidor Salida Salamanca junio 2021

Hoy, la creación de nuevas vialidades y soluciones de movilidad ya no es solo una opción, sino una necesidad urgente para garantizar un desarrollo urbano ordenado, sostenible y centrado en las personas. En Michoacán, cada distribuidor vial, puente o avenida rehabilitada se concibe como un nuevo espacio público que privilegia al peatón, al ciclista y al transporte público, integrando áreas verdes, equipamiento urbano y accesibilidad universal.

Esta nueva visión reconoce que la infraestructura no solo debe mover vehículos, sino mejorar la vida de las personas. Una vialidad bien diseñada reduce la congestión, impulsa la economía local, fortalece la seguridad vial y promueve entornos más limpios y habitables.

De acuerdo con estudios del Banco Mundial, una red moderna y funcional puede elevar la productividad regional hasta en un 30%, al disminuir costos logísticos y tiempos de traslado. Invertir estratégicamente en infraestructura vial con enfoque humano es, por tanto, invertir en bienestar, seguridad y desarrollo. No se trata únicamente de construir carreteras o distribuidores, sino de diseñar ciudades más conectadas, accesibles y pensadas para las personas.

Líneas de acción:

- 1.1.4.1. Construir el segundo circuito periférico de Morelia.
- 1.1.4.2. Concluir el distribuidor vial Salida a Mil Cumbres en Morelia
- 1.1.4.3. Concluir el distribuidor vial Salida a Salamanca en Morelia
- 1.1.4.4. Construir el Segundo Circuito Periférico de la zona metropolitana de Morelia
- 1.1.4.5. Construir el Distribuidor vial del Mercado de Abastos
- 1.1.4.6. Construir el Distribuidor vial de la Salida a Pátzcuaro
- 1.1.4.7. Construir el Puente Superior Vial de Villas del Pedregal
- 1.1.4.8. Construir el Puente Superior Vial de la Hielera en Uruapan
- 1.1.4.9. Construir el Boulevard Martí Mercado en la Piedad.

Estrategia 1.1.5 Modernizar vías y construir nuevas carreteras

Las carreteras modernizadas representan un componente esencial para el desarrollo de una infraestructura de transporte moderna, eficiente, segura y sostenible, especialmente en regiones como Michoacán que atraviesan un proceso de crecimiento económico y demográfico sostenido. Estas vías de alta capacidad no solo facilitan la movilidad de personas y mercancías, sino que también fortalecen la competitividad regional al reducir tiempos de traslado, mejorar la seguridad vial y atraer inversiones.

Según datos del IMCO, una carretera modernizada puede reducir hasta en un 40% los tiempos logísticos y en un 30% los accidentes viales en comparación con carreteras convencionales. Por ello, consolidar los proyectos estratégicos de autopistas en el mediano plazo es fundamental para aprovechar el potencial geográfico del estado, fortalecer el comercio interestatal e internacional, y generar empleos directos e indirectos. Impulsar estas obras no solo responde a una demanda de infraestructura, sino a una visión de desarrollo integral con beneficios tangibles para la población y la economía michoacana.

Líneas de acción

- 1.1.5.1. Construir autopista libre de peaje Ecuandureo – La Piedad
- 1.1.5.2. Construir autopista libre de peaje Maravatío – Zitácuaro
- 1.1.5.3. Concluir la ampliación a 4 carriles la autopista Morelia – Pátzcuaro – Uruapan – Nueva Italia – Lázaro Cárdenas.
- 1.1.5.4. Construir de la autopista de la agroexportación Uruapan – Zamora
- 1.1.5.5. Modernizar de la carretera costera de Michoacán
- 1.1.5.6. Construir la carretera Aguililla – Dos Aguas

Estrategia 1.1.6. Rehabilitar aeropuertos y aeródromos estatales.

La rehabilitación de los aeropuertos y aeródromos en Michoacán es una necesidad estratégica para impulsar la conectividad aérea, fortalecer el turismo, dinamizar el comercio y posicionar al estado como un nodo logístico clave en el centro-occidente del país. Actualmente, Michoacán cuenta con tres aeropuertos principales: el Aeropuerto Internacional General Francisco J. Múgica (Morelia), el Aeropuerto Internacional de Uruapan y el de Lázaro Cárdenas y varias aeropistas en los principales centros urbanos de las 10 regiones de Michoacán. Sin embargo, gran parte de su infraestructura presenta limitaciones técnicas y de capacidad que restringen el crecimiento del tráfico aéreo.

Modernizar y rehabilitar estos aeródromos permitirá retomar los vuelos locales, reduciendo costos logísticos para sectores exportadores como el aguacate y facilitar el arribo de traslado de pasajeros. De acuerdo con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), una inversión sostenida en infraestructura aeroportuaria puede incrementar hasta en un 10% el PIB regional por cada millón de pasajeros adicionales movilizados al año. Por ello, apostar por aeropuertos y aeródromos modernos y eficientes no solo responde a una demanda creciente, sino que representa una palanca clave para el desarrollo económico y la proyección global de Michoacán.

Líneas de acción

- 1.1.6.1. Coordinar con la federación la regularización en el uso de aeropistas estatales.
- 1.1.6.2. Rehabilitar el aeródromo de Apatzingán
- 1.1.6.3. Rehabilitar el aeródromo de Zamora
- 1.1.6.4. Rehabilitar el aeródromo de Huetamo
- 1.1.6.5. Modernizar el aeropuerto de Lázaro Cárdenas

Meta

En 2021 el 20% de la red carretera estatal se encontraba en condiciones de transitabilidad. Para el 2027 el 100% de la red carretera estatal deberá contar con un mecanismo de conservación.

Indicador

Porcentaje de caminos y carreteras de la red estatal en buen estado

Objetivo sectorial 1.2 Construir infraestructura educativa digna**Diagnóstico**

Históricamente la infraestructura educativa en Michoacán ha sido motivo de preocupación, pues no sólo muchas escuelas presentan deficiencias en infraestructura que afectan la calidad de la enseñanza como lo son aulas deterioradas, techumbres averiadas, mobiliario insuficiente o precario, baños en mal estado o inexistentes, y ausencia de espacios deportivos, sino que además la **red educativa del estado está altamente dispersa**.

Michoacán cuenta con más de 12 mil centros educativos de nivel básico —preescolar, primaria y secundaria— para atender a una matrícula cercana a Un millón 247 mil 908 estudiantes, de acuerdo con datos del INEGI. Esta amplia dispersión de planteles representa retos logísticos significativos, mayores costos operativos y desigualdades en la calidad del servicio educativo, especialmente en zonas rurales y de difícil acceso.

En contraste, Jalisco opera alrededor de 7 mil 130 escuelas públicas de nivel básico para atender a 2 millones 219 mil 637 alumnos; es decir, poco más de la mitad de centros educativos para casi el doble de estudiantes. Esta comparación refleja un modelo más compacto y eficiente en la distribución de la infraestructura educativa, mejor alineado al tamaño poblacional y a la planeación de recursos.

A ese panorama se suma la existencia de múltiples obras educativas pendientes o inconclusas, resultado de limitaciones presupuestales, deficiencias de gestión administrativa y problemas logísticos. **Miles de estudiantes continúan su educación en condiciones inadecuadas o en instalaciones provisionales.** En el nivel medio superior y superior, la falta de infraestructura adecuada impacta aún más la competitividad de los jóvenes michoacanos, perpetuando las brechas de desarrollo.

Las disparidades entre municipios urbanos y rurales son marcadas: donde más pobreza hay, más rezago en infraestructura educativa. Aun cuando se han hecho esfuerzos por modernizar el sistema educativo estatal, muchas escuelas siguen careciendo de acceso digno a tecnologías de la información —una carencia que la pandemia de COVID-19 puso al descubierto con fuerza durante la transición a la educación a distancia.

La situación hasta 2021 revela desafíos profundos, pero también oportunidades para actuar: es imperativo concluir las obras inconclusas, rehabilitar la infraestructura existente y eficientar la gestión de recursos. Con un enfoque integral que combine participación comunitaria, uso inteligente de tecnologías, criterios de seguridad y acceso universal, Michoacán puede avanzar hacia un entorno educativo digno, equitativo y capaz de impulsar el desarrollo regional y social.

Para mejorar la infraestructura escolar en Michoacán y garantizar un entorno adecuado para el aprendizaje, resulta necesario implementar acciones para alcanzar los siguientes objetivos:

Estrategia 1.2.1. Concluir obras olvidadas

Es fundamental establecer un plan claro, estructurado y con metas verificables para concluir las obras de infraestructura educativa que actualmente se encuentran pendientes en Michoacán. De acuerdo con datos del Instituto Nacional de la Infraestructura Física Educativa (INIFED), en el estado existen más de **800 planteles con algún tipo de obra inconclusa o necesidad urgente de rehabilitación**, lo que impacta directamente en las condiciones de aprendizaje de miles de estudiantes. Muchas de estas obras, que incluyen aulas, sanitarios, techumbres y accesos seguros, se han detenido por falta de recursos, problemas administrativos o procesos mal planeados.



Gráfica 6. Campus de la UMSNH en Zamora.

La falta de infraestructura adecuada afecta el derecho a una educación digna, segura y equitativa. Estudios del Banco Mundial muestran que invertir en infraestructura escolar puede mejorar el rendimiento académico hasta en un 20% y reducir significativamente la deserción escolar, especialmente en zonas rurales y marginadas. Por ello, establecer un plan de acción realista, con financiamiento asegurado, mecanismos de supervisión ciudadana y plazos definidos, es clave para garantizar espacios educativos funcionales, seguros e inclusivos.

Concluir estas obras pendientes no solo resuelve un rezago estructural, sino que también envía un mensaje claro de compromiso con la niñez, la juventud y el desarrollo a largo plazo de Michoacán.

Líneas de acción:

- 1.2.1.1. Concluir el campus en Uruapan de la UMSNH
- 1.2.1.2. Concluir el campus en Zamora de la UMSNH
- 1.2.1.3. Concluir el Instituto Tecnológico de Lázaro Cárdenas
- 1.2.1.4. Identificar centros educativos de nivel básico y medio superior que se encuentran inconclusos y establecer un plan de acción para su término.

Estrategia 1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad

Construir y rehabilitar infraestructura educativa es una acción estratégica para garantizar condiciones que fortalezcan la competitividad académica, tecnológica y laboral de Michoacán. Espacios escolares modernos, seguros y bien equipados no solo mejoran el entorno de aprendizaje, sino que también incrementan la retención escolar, reducen la deserción y fomentan el desarrollo de habilidades acordes con los desafíos del siglo XXI.

La evidencia internacional demuestra que una inversión sostenida en infraestructura educativa puede aumentar hasta en 15% el rendimiento escolar y mejorar significativamente los indicadores de transición hacia niveles superiores de educación. En el contexto michoacano —caracterizado por una red de más de 12 mil planteles dispersos—, resulta esencial establecer criterios de priorización que concentren los recursos en las escuelas con mayor matrícula, donde las mejoras tengan un impacto directo en un mayor número de estudiantes.

En las regiones rurales o marginadas, estas intervenciones adquieren un valor aún más decisivo, pues reducen brechas estructurales y abren oportunidades reales de desarrollo para niñas, niños y jóvenes. Apostar por la construcción y rehabilitación de espacios escolares no es solo una acción de justicia social, sino una estrategia de desarrollo humano y competitividad regional, que impulsa la innovación y sienta las bases de un crecimiento más equitativo y sostenible para Michoacán.

Líneas de acción:

- 1.2.2.1. Construir la Universidad Intercultural de Aquila.
- 1.2.2.2. Construir del ICATMI en Villas del Pedregal de Morelia.
- 1.2.2.3. Construir Preescolar, Primaria y Secundaria en Villas del Pedregal de Morelia.
- 1.2.2.4. Construir el Campus de la UMSNH en Huetamo
- 1.2.2.5. Mejorar infraestructura de UMSNH campus Morelia
- 1.2.2.6. Mejorar infraestructura de Instituto Tecnológico de Morelia
- 1.2.2.7. Mejorar infraestructura de Universidad Tecnológica de Morelia
- 1.2.2.8. Mejorar infraestructura de Universidad Politécnica de Uruapan
- 1.2.2.9. Mejorar infraestructura de Instituto Tecnológico de Jiquilpan
- 1.2.2.10. Mejorar infraestructura de Instituto Tecnológico de Apatzingán
- 1.2.2.11. Mejorar infraestructura de Universidad de la Ciénega
- 1.2.2.12. Mejorar infraestructura de Universidad Tecnológica del Oriente
- 1.2.2.13. Mejorar infraestructura de Universidad Intercultural Indígena

- 1.2.2.14. Mejorar infraestructura de Instituto Tecnológico del Valle de Morelia
- 1.2.2.15. Mejorar infraestructura de Instituto Tecnológico de Zitácuaro
- 1.2.2.16. Rehabilitar los centros de educación media superior, principalmente a los telebachilleratos.
- 1.2.2.17. Construir una pista para adiestramiento de conductores de tractocamiones en Zamora.

Estrategia 1.2.3 Dar mantenimiento preventivo y correctivo

Implementar un programa integral de mantenimiento preventivo y correctivo de las infraestructuras escolares es esencial para garantizar entornos seguros, funcionales y dignos para el aprendizaje. Al inicio de la administración, más del 50% de los planteles educativos presentan algún tipo de deterioro físico, según datos del Instituto Nacional de la Infraestructura Física Educativa (INIFED), lo que incluye filtraciones, instalaciones eléctricas obsoletas, baños en mal estado y techos dañados. La ausencia de un mantenimiento sistemático provoca que pequeñas fallas se conviertan en problemas estructurales mayores, elevando los costos de rehabilitación y afectando directamente la seguridad y el desempeño académico de estudiantes y docentes.

Estudios del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) demuestran que las escuelas que cuentan con mantenimiento regular registran mejoras en la asistencia estudiantil de hasta un 10% y una reducción significativa en el ausentismo docente. Un programa bien diseñado debe incluir diagnósticos periódicos, asignación presupuestal permanente, protocolos de respuesta inmediata y mecanismos de participación comunitaria para la vigilancia y reporte de incidencias. Apostar por el mantenimiento preventivo y correctivo no solo protege la inversión pública en infraestructura educativa, sino que también garantiza la continuidad de los servicios educativos en condiciones óptimas, especialmente en las comunidades más vulnerables del estado.

Líneas de acción:

- 1.2.3.1. Desarrollar el manual de mantenimiento preventivo para que sirva de guía a las autoridades educativas para la priorización de las acciones y recursos. Este plan debe ejecutarse de manera periódica, con una planificación técnica adecuada, para evitar el deterioro progresivo de las instalaciones y garantizar su funcionalidad a largo plazo.
- 1.2.3.2. Establecer un programa institucional para la renovación y mantenimiento de aulas y baños.
- 1.2.3.3. Fomentar una cultura de cuidado y responsabilidad sobre las instalaciones escolares a través de programas de concientización y formación dirigida a la comunidad educativa.

Estrategia 1.2.4 Adecuar espacios seguros y accesibles

Muchas escuelas en Michoacán requieren adaptaciones físicas y funcionales que optimicen el uso de sus espacios y respondan a las necesidades actuales del sistema educativo. Las aulas deben diseñarse o modificarse considerando el tamaño real de los grupos escolares, con una distribución que favorezca metodologías activas de aprendizaje, buena ventilación, iluminación natural y accesibilidad universal. De acuerdo con el INEGI, cerca del 30% de los planteles en el estado no cuentan con las condiciones mínimas para atender a estudiantes con discapacidad, lo que limita su derecho a una educación inclusiva y equitativa.

Asimismo, mejorar la seguridad en las áreas escolares es una prioridad urgente. Esto va más allá de proteger la infraestructura física: implica instalar cercos perimetrales seguros, salidas de emergencia, rutas de evacuación señalizadas, sistemas de alarma y protocolos ante situaciones de riesgo. También es fundamental implementar programas integrales de prevención de violencia escolar, protección civil y cultura de paz. Estudios de UNICEF y la SEP han demostrado que un entorno seguro y bien acondicionado eleva el rendimiento académico, reduce el abandono escolar y mejora la salud emocional de los estudiantes. Por ello, adecuar y asegurar los espacios escolares no es solo una mejora física, sino una condición indispensable para el aprendizaje con dignidad, equidad y calidad.

Líneas de acción:

- 1.2.4.1. Implementar un programa institucional para modificación de accesos y andadores para garantizar el acceso a personas con discapacidad.
- 1.2.4.2. Construir áreas recreativas y deportivas funcionales y seguras.
- 1.2.4.3. Implementar medidas para garantizar la seguridad estructural de las escuelas en zonas sísmicas.
- 1.2.4.4. Instalar bardas perimetrales seguras e iluminación adecuada.

Estrategia 1.2.5 Dar acceso a tecnología

El acceso a la tecnología en las escuelas es un componente indispensable para garantizar una educación de calidad, equitativa y alineada con las demandas del siglo XXI. En Michoacán, según datos de la Secretaría de Educación Pública (SEP), menos del 40% de las escuelas públicas cuentan con equipos de cómputo funcionales, y solo una minoría tiene acceso regular a internet de banda ancha. Esta brecha tecnológica limita significativamente las oportunidades de aprendizaje digital, la inclusión educativa y el desarrollo de habilidades clave como la alfabetización digital, el pensamiento crítico y la resolución de problemas.

Garantizar el acceso a tecnología implica no solo dotar de computadoras y conectividad a los planteles, sino también capacitar a docentes en el uso pedagógico de las TIC, asegurar el mantenimiento de los equipos y promover contenidos digitales de calidad. Según la UNESCO, integrar tecnología de forma efectiva en el aula puede mejorar hasta en un 25% el rendimiento académico en matemáticas y lectura.

De igual manera, en el ámbito de la formación técnica y profesional, resulta fundamental incorporar herramientas tecnológicas avanzadas, como los **simuladores para la capacitación de conductores de tractocamiones**, los cuales permiten entrenar en condiciones seguras y realistas, reduciendo costos operativos y elevando los estándares de seguridad vial. Su implementación contribuye a fortalecer la oferta educativa vinculada al transporte y la logística, sectores estratégicos para la competitividad regional y el desarrollo económico de Michoacán.

Invertir en infraestructura tecnológica educativa y de capacitación no es un lujo, sino una **necesidad estratégica** para reducir desigualdades, preparar a las y los estudiantes para un entorno laboral digitalizado y fortalecer la productividad y competitividad futura del estado.

Líneas de acción:

- 1.2.5.1. Equipar con simuladores de tractocamiones los ICATMI de Morelia, Zamora y Lázaro Cárdenas, a efecto de elevar la competitividad regional.
- 1.2.5.2. Coordinar acciones con la Secretaría de Educación del Estado para identificar las escuelas que requieren rehabilitación de su red eléctrica para albergar equipamiento tecnológico.
- 1.2.5.3. Dotar de conexión a internet gratuito a la mayor cantidad de escuelas.
- 1.2.5.4. Promover la construcción y adecuación de aulas tecnológicas, diseñadas con mobiliario especializado, ventilación, aislamiento acústico y seguridad eléctrica para albergar equipos digitales y brindar un entorno propicio para el aprendizaje digital.

Meta

Al término de la administración anterior se beneficio a poco menos de un millón de estudiantes michoacanos con acciones de infraestructura educativa. Para el 2027 esa cifra deberá incrementar en un 25%

Indicador

Porcentaje de incremento en alumnas y alumnos beneficiados con infraestructura educativa en el periodo sexenal.

Objetivo sectorial 1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social

Diagnóstico

La infraestructura social de espacios públicos en Michoacán enfrenta desafíos estructurales derivados del crecimiento poblacional, la dispersión geográfica y la limitada disponibilidad de recursos, especialmente en comunidades rurales y semiurbanas. Estas condiciones han generado una cobertura desigual y un deterioro progresivo de los espacios destinados al deporte, la cultura y la convivencia comunitaria.

En las principales ciudades como Morelia, Lázaro Cárdenas y Uruapan existen recintos deportivos y culturales relevantes; sin embargo, muchos presentan sobreutilización o carecen de mantenimiento adecuado. En contraste, en las zonas rurales predominan espacios improvisados o en desuso, con deficiencias en iluminación, mobiliario y servicios básicos, lo que restringe el acceso a actividades recreativas, deportivas y sociales, debilitando la cohesión comunitaria.

La ausencia de programas permanentes de conservación, la insuficiente participación social y la débil articulación entre niveles de gobierno han limitado la planeación y operación eficiente de la infraestructura social. Esta situación exige fortalecer la coordinación institucional y promover mecanismos de gestión compartida que maximicen el impacto de los recursos públicos.

En este sentido, la **obra pública convenida** se consolida como una herramienta estratégica para impulsar el bienestar social y el desarrollo territorial equilibrado. A través de **acuerdos de colaboración con municipios, dependencias estatales y organismos públicos**, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) promueve un modelo de intervención basado en la **planeación regional y la coinversión**, que permite atender de manera integral las necesidades locales y regionales.

El esquema de **obras regionales convenidas** posibilita que varios municipios y dependencias confluyan en proyectos comunes que mejoran la conectividad, el acceso a servicios y la infraestructura de uso social compartido, como parques, unidades deportivas, centros culturales o espacios de encuentro comunitario. Esta coordinación interinstitucional potencia los recursos financieros, técnicos y humanos, evitando duplicidades y fortaleciendo la capacidad de ejecución del Estado.

La **colaboración con otras dependencias estatales**, como las relacionadas con educación, salud, cultura o desarrollo social, amplía el alcance de los proyectos, asegurando que la infraestructura responda a objetivos integrales de bienestar, inclusión y sustentabilidad. Este enfoque interinstitucional permite alinear esfuerzos en torno a políticas públicas transversales que promuevan un desarrollo humano y social más equitativo.

Invertir en infraestructura pública convenida es apostar por un modelo de gobierno colaborativo que suma capacidades, genera confianza institucional y fortalece la cohesión

territorial. Mediante la planeación compartida, la coinversión responsable y la participación ciudadana, se construyen espacios dignos, seguros y sostenibles que contribuyen al bienestar social y al desarrollo equilibrado de Michoacán.

Durante el período previo a 2021, la ejecución de obras convenidas con municipios fue objeto de observaciones formales por parte de instancias de auditoría, especialmente en proyectos financiados con recursos del Programa de Desarrollo Regional (PDR 2018). Se documentaron irregularidades en adjudicaciones, falta de actas de entrega-recepción, omisiones de fianzas completas y mal uso de gastos indirectos. Además, el Estado no siempre cumplió con la entrega oportuna de recursos a los municipios, lo que afectó la operatividad de los convenios. La debilidad en estos mecanismos administrativos revela que la articulación intergubernamental ha sido un punto frágil en la gestión de infraestructura social.

En el ámbito de seguridad pública, proyectos como la construcción o adquisición de cuarteles policiales en el sexenio 2015–2021 resultaron controvertidos por supuestos desvíos millonarios, contratos cuestionados, materiales deficientes y falta de formalización patrimonial. Estos casos simbólicos han dañado la confianza ciudadana en la transparencia del gasto público y en la legitimidad de la obra convenida estatal.

Este panorama histórico evidencia que los retos no solo son de cobertura física de infraestructura, sino de consolidar modelos de coordinación, control y responsabilidad entre el nivel estatal, municipal y otras dependencias. La herramienta de la obra pública convenida tiene potencial, pero debe fortalecerse con condiciones institucionales que garanticen su eficacia, transparencia y continuidad.

Estrategia 1.3.1 Fortalecer el estado de la infraestructura en seguridad pública

Fortalecer el estado de la infraestructura en seguridad pública es una prioridad estratégica para garantizar entornos más seguros, eficientes y dignos tanto para los cuerpos policiales como para la ciudadanía. Desde una perspectiva de infraestructura pública, esto implica la construcción, rehabilitación y equipamiento de comandancias, centros de monitoreo módulos de atención ciudadana, espacios para la formación policial y centros de detención con condiciones adecuadas. En Michoacán, de acuerdo con el Censo Nacional de Seguridad Pública Estatal 2023 del INEGI, **más del 35% de las instalaciones policiales presentan deficiencias físicas**, y muchas carecen de espacios básicos como dormitorios, sanitarios, vestidores o áreas de resguardo.

Además, solo el 30% de los municipios cuenta con instalaciones propias para sus corporaciones, lo que obliga a operar desde espacios improvisados o alquilados, afectando la eficiencia operativa y la percepción ciudadana. La ausencia de infraestructura adecuada también limita la implementación de tecnologías de videovigilancia, radiocomunicación o sistemas de respuesta rápida. Invertir en infraestructura para la seguridad pública no solo mejora las condiciones laborales de las y los policías, sino que también permite una atención más oportuna y profesional a la población, fortalece la presencia del Estado en el

territorio y contribuye directamente a la prevención del delito y la paz social. Una red de infraestructura moderna, bien distribuida y funcional es esencial para hacer efectiva la política de seguridad pública en Michoacán.

Líneas de acción:

- 1.3.1.1. Concluir el cuartel Valladolid
- 1.3.1.2. Concluir el cuartel de las cañas
- 1.3.1.3. Concluir el Complejo Sentimientos de la Nación de la Fiscalía General del Estado
- 1.3.1.4. Establecer un programa integral de mantenimiento y rehabilitación a cuarteles de seguridad pública
- 1.3.1.5. Construir el cuartel para la policía comunitaria "Kuaricha"

Estrategia 1.3.2 Colaborar con la federación para fortalecer la infraestructura en salud

Colaborar de manera estrecha con la federación para fortalecer la infraestructura en salud es una acción prioritaria para garantizar el acceso equitativo, oportuno y de calidad a los servicios médicos en Michoacán. A pesar de los avances en cobertura, el estado sigue enfrentando serias deficiencias en su red de unidades médicas, particularmente en zonas rurales e indígenas, donde cerca del 30% de la población no cuenta con acceso efectivo a servicios de salud, según datos del Coneval y la Secretaría de Salud. Muchos centros de salud operan con infraestructura obsoleta, sin mantenimiento adecuado, con carencia de equipo médico esencial y limitaciones en servicios básicos como agua potable o energía eléctrica.

Además, el déficit de hospitales y clínicas funcionales en regiones estratégicas ha generado una saturación en unidades urbanas y una brecha preocupante en la atención primaria. Fortalecer esta infraestructura mediante inversión conjunta con el gobierno federal permitiría ampliar y rehabilitar centros de salud, dotarlos con equipamiento moderno, garantizar el abasto de medicamentos y mejorar las condiciones laborales del personal médico. Según la OMS, por cada dólar invertido en salud pública se pueden generar hasta cuatro dólares en crecimiento económico. Por tanto, mejorar la infraestructura sanitaria no solo responde a un derecho básico de la población, sino que también es una palanca de desarrollo y bienestar sostenible para Michoacán.

Líneas de acción:

- 1.3.2.1. Construir el Hospital Regional de Maruata
- 1.3.2.2. Construir el Hospital Comunitario Regional de Arantepacua

Estrategia 1.3.3. Construir y rehabilitar espacios públicos

Los espacios públicos son fundamentales para el bienestar social, ya que brindan a las comunidades lugares accesibles, seguros y multifuncionales para la recreación, la cultura y la interacción social. Estos entornos promueven el sentido de pertenencia, fortalecen el

tejido comunitario y mejoran la calidad de vida, al facilitar actividades deportivas, artísticas y de esparcimiento que inciden directamente en la salud física y mental de la población. Según datos del INEGI, solo el 56% de los municipios en México cuenta con parques o espacios públicos en condiciones adecuadas, lo que refleja una necesidad urgente de inversión en este tipo de infraestructura, especialmente en zonas urbanas marginadas y de alta densidad poblacional.

La rehabilitación de espacios públicos deteriorados también desempeña un papel clave en la revitalización urbana, al recuperar áreas en desuso, aumentar la seguridad ciudadana y transformar la percepción de barrios o ciudades enteras. Estudios del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) han demostrado que la mejora de espacios públicos puede reducir en hasta un 15% los índices de criminalidad y aumentar la percepción de seguridad hasta en un 35%. En este sentido, invertir en plazas, parques, canchas, andadores y centros culturales no solo genera entornos más inclusivos y equitativos, sino que también fomenta la cohesión social, fortalece la cultura cívica y mejora el entorno urbano de manera integral, beneficiando a todas las generaciones y sectores de la población.

Líneas de acción:

- 1.3.3.1. Construir canchas deportivas en las principales localidades del estado.
- 1.3.3.2. Rehabilitar el Centro Deportivo Hijos de la Revolución en Morelia
- 1.3.3.3. Intervenir espacios públicos para brindar espacios accesibles y seguros para la recreación, principalmente aquellos que se encuentren sobre propiedad y/o derecho de vía estatal.
- 1.3.3.4. Construir cruces peatonales seguros en las carreteras estatales situadas en zonas urbanas.

Estrategia 1.3.4. Conectividad y mejoramiento de espacios públicos

La conectividad y el mejoramiento de los espacios públicos son pilares fundamentales para el desarrollo urbano sostenible y la inclusión social. Una red de espacios públicos bien conectados no solo facilita la movilidad cotidiana, sino que también fomenta la cohesión comunitaria, la actividad física y la equidad territorial.

Según ONU-Hábitat, las ciudades que invierten en conectividad y espacios públicos inclusivos registran hasta un 20% más de participación ciudadana y una mejora del 25% en la percepción de seguridad. En México, el INEGI reporta que solo el 54.7% de la población considera que los espacios públicos de su entorno son adecuados, lo que evidencia un gran potencial de mejora. Articular parques, plazas, centros comunitarios y zonas peatonales a través de una infraestructura conectada y accesible no solo embellece las ciudades, sino que impulsa el bienestar físico, emocional y social de la ciudadanía, especialmente en contextos urbanos en expansión como los de Michoacán. Desde las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se trabajará en:

Líneas de acción:

- 1.3.4.1. Instalar internet gratuito en espacios públicos para beneficio de los habitantes de Michoacán, priorizando aquellas con rezagos en conectividad digital.
- 1.3.4.2. Colaborar con instancias públicas y privadas para mejorar la disponibilidad en cobertura de servicios digitales.
- 1.3.4.3. Colaborar con instancias gubernamentales para la construcción y rehabilitación de espacios públicos que fomenten el deporte y la cohesión social.

Estrategia 1.3.5. Impulsar la infraestructura para el medio ambiente

La infraestructura orientada al cuidado del medio ambiente es clave para construir comunidades resilientes, sostenibles y adaptadas a los retos del cambio climático. Invertir en sistemas de captación de agua pluvial, tratamiento de aguas residuales, gestión integral de residuos sólidos, infraestructura verde y protección de zonas naturales permite mitigar los impactos ambientales, mejorar la salud pública y garantizar el uso eficiente de los recursos. En México, según datos de la SEMARNAT, solo el 57% de las aguas residuales son tratadas adecuadamente y menos del 10% de los municipios cuentan con infraestructura suficiente para separar, reciclar o reutilizar residuos. En Michoacán, esta situación se agrava en zonas urbanas en crecimiento y comunidades rurales con alta vulnerabilidad hídrica y ambiental.

La construcción y rehabilitación de infraestructura ambiental no solo responde a una obligación ecológica, sino que genera beneficios económicos y sociales de largo plazo. Por ello, priorizar obras que integren soluciones basadas en la naturaleza y tecnologías sostenibles es esencial para preservar los ecosistemas, enfrentar los efectos del cambio climático y garantizar un entorno saludable para las futuras generaciones.

Líneas de acción:

- 1.3.5.1. Mejorar la infraestructura existente de los Centros Intermunicipales para el Tratamiento Integral de Residuos Sólidos (CITIRS)
- 1.3.5.2. Colaborar activamente en el rescate del lago de Pátzcuaro, mediante la intervención de maquinaria para el desazolve de canales.

Estrategia 1.3.6. Impulsar infraestructura productiva para elevar la competitividad.

La infraestructura productiva es un motor clave para elevar la competitividad regional, al facilitar el desarrollo de actividades económicas, reducir los costos logísticos y atraer inversiones estratégicas. Obras como parques industriales, centros logísticos, infraestructura agroalimentaria, caminos sacacosechas, redes eléctricas confiables y conectividad digital robusta permiten dinamizar sectores clave como la industria, el comercio, la agricultura y el turismo.

Invertir en infraestructura productiva moderna y bien localizada puede aumentar en hasta un 30% la productividad de las empresas y generar empleos formales de mayor calidad, de acuerdo con estudios de la CEPAL. Además, fortalece la competitividad territorial al reducir

los tiempos de traslado, mejorar el acceso a mercados y facilitar la integración de las regiones más rezagadas a los corredores económicos nacionales e internacionales. Por tanto, apostar por infraestructura que impulse la actividad productiva no solo fortalece el desarrollo económico, sino que también contribuye a cerrar brechas de desigualdad y generar crecimiento inclusivo en Michoacán.

Líneas de acción:

- 1.3.6.1. Colaborar con las instancias responsables en la rehabilitación, construcción y desarrollo de centros industriales.
- 1.3.6.2. Fomentar y colaborar con sectores productivos el mejoramiento vial y de servicio en los centros de comercialización más relevantes de la entidad.

Meta

En 2020 la inversión per cápita en infraestructura pública en Michoacán era 223 MNX. Para el 2027 ese porcentaje deberá haberse incrementado en al menos un 100%.

Indicador

Inversión pública per cápita en Michoacán.

Objetivo sectorial 1.4. Eficientizar la administración pública

Diagnóstico

La eficiencia administrativa en el ámbito de la obra pública en Michoacán ha enfrentado durante años serias limitaciones estructurales que han afectado la ejecución, seguimiento y calidad de los proyectos de infraestructura. Hasta 2021, la falta de planeación integral, la fragmentación institucional y la débil coordinación intergubernamental se consolidaron como factores críticos que redujeron la capacidad del Estado para ejecutar obras con oportunidad, transparencia y eficacia.

Uno de los principales problemas detectados ha sido la recurrencia de **retrasos, sobrecostos y procesos burocráticos excesivos** en la ejecución de obras públicas, especialmente en proyectos carreteros, hospitalarios y educativos. La **planeación deficiente**, el **cambio constante de prioridades presupuestales** y la **falta de mecanismos de evaluación de desempeño** propiciaron la parálisis o cancelación de diversas obras estratégicas.

Asimismo, la **corrupción y la opacidad en los procesos de licitación, adjudicación y supervisión** debilitaron la confianza ciudadana en las instituciones públicas. Casos de obras inconclusas, mal ejecutadas o con costos superiores a los programados fueron recurrentes, reflejando deficiencias en la gestión técnica y en los sistemas de control interno.

La **falta de profesionalización y capacitación continua del personal técnico y administrativo** encargado de la planeación, contratación y supervisión de obras públicas también ha limitado la eficiencia gubernamental. En muchos casos, la ausencia de perfiles especializados en ingeniería, administración de proyectos y normatividad en obra pública derivó en errores técnicos, incumplimientos contractuales y deficiencias de calidad.

Por otro lado, la **coordinación interinstitucional entre los tres niveles de gobierno** —federal, estatal y municipal— ha sido históricamente irregular. La duplicidad de esfuerzos, los conflictos de jurisdicción y la falta de sincronía en la asignación de recursos generaron ineficiencias operativas que redujeron el impacto de la inversión pública.

Estas debilidades administrativas se tradujeron en consecuencias tangibles: **desigualdad territorial, baja competitividad regional y pérdida de confianza en las instituciones públicas**. La población percibió los proyectos de infraestructura como lentos, costosos o inacabados, lo que acentuó el descontento social y la desconfianza hacia la gestión gubernamental.

En este contexto, **fortalecer la eficiencia administrativa en la gestión de la obra pública** se vuelve una prioridad estratégica para Michoacán. Se requiere transitar hacia un modelo de administración pública moderno, transparente y profesional, sustentado en la planeación basada en resultados, la rendición de cuentas y la optimización de los recursos.

Es por lo anterior que resulta necesario plantear los siguientes objetivos:

Estrategia 1.4.1 Optimizar y sistematizar los procesos administrativos gubernamentales:

Optimizar y sistematizar los procesos administrativos gubernamentales es fundamental para mejorar la eficiencia institucional, reducir la burocracia, aumentar la transparencia y ofrecer servicios públicos de mayor calidad a la ciudadanía. La digitalización, automatización y estandarización de trámites permite disminuir tiempos de respuesta, evitar duplicidades y reducir costos operativos. Según el **Índice de Desarrollo del Gobierno Digital Estatal 2021**, elaborado por la consultora *Red de Gobernanza Multinivel*, **Michoacán se ubicó en la posición 23 a nivel nacional**, con una calificación de **44.3 puntos sobre 100**, lo que evidencia importantes áreas de oportunidad en materia de gobierno digital y procesos sistematizados. Muchos trámites aún dependen de gestiones manuales, lo que genera cuellos de botella, opacidad en la gestión y baja satisfacción ciudadana.

Al implementar plataformas digitales integradas, sistemas de gestión documental, firmas electrónicas, control de correspondencia digital y tableros de seguimiento de proyectos, se fortalece la rendición de cuentas y se facilita la toma de decisiones basada en datos. De acuerdo con la OCDE, los gobiernos que optimizan sus procesos administrativos pueden ahorrar hasta un 20% en gastos operativos y aumentar en un 25% la confianza ciudadana. Por ello, modernizar la gestión pública no es solo una cuestión técnica, sino una estrategia esencial para construir instituciones más ágiles, transparentes y centradas en las necesidades de la sociedad.

Líneas de acción:

- 1.4.1.1. Implementar el firmado electrónico de oficios, convenios y contratos.
- 1.4.1.2. Establecer la gestión de correspondencia oficial en línea.
- 1.4.1.3. Desarrollar un sistema para la gestión y control de inventarios.
- 1.4.1.4. Implementar controles digitales para altas y bajas patronales internas.
- 1.4.1.5. Implementar un mecanismo digital de Certificación de Existencia Documental para la agilización y trazabilidad de trámites administrativos para pago.
- 1.4.1.6. Certificar a la dependencia en ISO 37001 – Sistema de Gestión Antisoborno
- 1.4.1.7. Certificar a la dependencia en ISO 27001 – Sistema de Gestión en Ciberseguridad.

Estrategia 1.4.2 Digitalizar de manera integral la gestión de la infraestructura pública:

Digitalizar de manera integral la gestión de la infraestructura pública es fundamental para modernizar los procesos administrativos, mejorar la transparencia y fortalecer la toma de decisiones basada en datos. Al integrar plataformas digitales en todo el ciclo de vida de los proyectos —desde la planeación, programación y licitación, hasta la ejecución, supervisión y evaluación— se reducen significativamente los tiempos operativos, se minimizan errores humanos y se previenen actos de corrupción. Además, la digitalización permite un

seguimiento en tiempo real del avance físico y financiero de las obras, facilita la coordinación interinstitucional y promueve la rendición de cuentas hacia la ciudadanía. En un entorno donde la demanda de servicios públicos crece constantemente, contar con sistemas digitales robustos no solo incrementa la eficiencia del gasto público, sino que también impulsa una cultura de innovación y mejora continua en la administración pública.

Líneas de acción:

- 1.4.2.1. Crear el sistema integral de infraestructura pública que permita autoridades consultar en tiempo real el avance de las obras, presupuestos, plazos de ejecución y georreferencia.
- 1.4.2.2. Digitalizar 100% el trámite de inscripción y renovación al padrón de contratistas del estado.
- 1.4.2.3. Digitalizar 100% la adquisición de bases para concursos de obra pública.
- 1.4.2.4. Digitalizar 100% el trámite para la adquisición de licencias, permisos y concesiones en vías estatales.
- 1.4.2.5. Establecer una ventanilla única digital para de trámites, convenios y acceso a programas con municipios y autoridades con autogobierno.
- 1.4.2.6. Implementar un sistema de control y seguimiento a proyectos a fin de integrar la cartera de proyectos estratégicos para infraestructura pública.
- 1.4.2.7. Fortalecer la coordinación interinstitucional con las dependencias responsables de ejecución de obra, con el objetivo de integrar una sola base de datos de gestión, evitando duplicidad y promoviendo la optimización de recursos.

Estrategia 1.4.3. Optimizar la supervisión y gestión de obras

Optimizar la supervisión y gestión de obras públicas es crucial para garantizar que los proyectos se ejecuten con calidad, en tiempo y forma, y con un uso eficiente de los recursos públicos. La falta de mecanismos de seguimiento oportuno y control técnico ha sido históricamente una de las principales causas de sobrecostos, retrasos e incluso abandono de obras. En México, la Auditoría Superior de la Federación ha señalado que **hasta el 30% de los proyectos de infraestructura presentan inconsistencias en su ejecución**, ya sea por falta de supervisión adecuada, errores de planeación o ausencia de control de calidad. En el caso de Michoacán, los rezagos en la entrega de obras y deficiencias técnicas aún representan un desafío recurrente en diversos sectores como salud, educación y caminos rurales.

Implementar sistemas digitales de supervisión, georreferenciación de avances, evidencias fotográficas, bitácoras electrónicas y tableros de control puede reducir hasta en un **40% los tiempos de revisión y hasta en un 25% los costos asociados a correcciones**, según estudios del Banco Mundial. Asimismo, contar con personal técnico capacitado, protocolos de verificación rigurosos y herramientas para la participación ciudadana fortalece la transparencia y la rendición de cuentas. Optimizar esta etapa crítica del ciclo de vida de los proyectos permite no solo asegurar mejores resultados en las obras, sino también recuperar la confianza de la población en la gestión pública.

Líneas de acción:

- 1.4.3.1. Implementar un sistema para la gestión de estimaciones en línea.
- 1.4.3.2. Establecer un mecanismo para el reporte quincenal georreferenciado de avance de obra.
- 1.4.3.3. Implementar un sistema de alertas tempranas para identificar posibles desviaciones de los plazos, presupuestos o calidad, permitiendo la intervención oportuna.

Estrategia 1.4.4. Optimizar y mejorar la cartera de proyectos de infraestructura pública.

La necesidad estratégica para garantizar el uso eficiente de los recursos públicos, maximizar el impacto social y económico de la inversión y fortalecer la gobernanza del desarrollo territorial. Una cartera bien estructurada permite priorizar proyectos con mayor rentabilidad social, alineados con las verdaderas necesidades de la población, evitando duplicidades, retrasos o inversiones ineficaces. Además, al contar con proyectos ejecutivos completos, técnicamente viables y financieramente sostenibles, se facilita la obtención de recursos estatales y federales, se mejora la transparencia en la asignación del gasto y se impulsa una planeación a largo plazo más resiliente e inclusiva. En contextos de alta demanda social y presupuestos limitados, una cartera optimizada se convierte en una herramienta clave para transformar la infraestructura en un motor real de bienestar y competitividad regional.

Líneas de acción:

- 1.4.4.1. Integrar la cartera de proyectos de infraestructura pública estatal.
- 1.4.4.2. Generar e implementar el catálogo único de conceptos para la construcción de infraestructura pública.

Meta

En 2021 ningún proceso interno y/o servicio público estaba sistematizado. Para el 2027 el 100% de los procesos internos y servicios deberán estar debidamente sistematizados y preferentemente bajo un modelo de gobierno digital.

Indicador

Porcentaje de procesos y servicios al público sistematizados.

5.0 Seguimiento y evaluación

La batería de indicadores del Programa Sectorial de Infraestructura constituye el instrumento mediante el cual el Gobierno del Estado de Michoacán establece los parámetros objetivos para medir, dar seguimiento y evaluar el avance en el cumplimiento de los objetivos y estrategias definidos en el Programa. Su diseño responde a la necesidad de contar con evidencia cuantificable que permita verificar el impacto real de las inversiones públicas en infraestructura sobre el bienestar de la población y el desarrollo territorial del estado.

Los indicadores aquí presentados fueron contruidos bajo criterios de pertinencia, medibilidad, disponibilidad de información y alineación con las prioridades sectoriales. Cada indicador se asocia a uno de los cuatro objetivos estratégicos del Programa, abarcando los ámbitos de conectividad y movilidad, infraestructura educativa, infraestructura social y productiva, así como gestión institucional y eficiencia administrativa. En conjunto, conforman un sistema de seguimiento integral que articula las metas de corto y mediano plazo con la visión de desarrollo establecida para el horizonte 2027.

La estructura de la batería se organiza a partir de los siguientes elementos:

Nombre del indicador: describe de manera precisa la variable que se mide y el resultado que se espera alcanzar en cada línea de acción o estrategia del Programa.

Unidad de medida: expresa la forma en que se cuantifica el indicador, siendo el porcentaje la unidad predominante, lo que facilita la comparación del avance relativo respecto a la meta establecida. En los casos donde corresponde, se utilizan unidades absolutas como montos en pesos o número de proyectos.

Tipo de indicador: todos los indicadores incluidos en esta batería son de carácter estratégico, es decir, miden resultados o impactos de alta relevancia para la política sectorial, vinculados directamente a los objetivos del Programa.

Línea base: corresponde al valor de referencia registrado en el año 2020, que representa el punto de partida a partir del cual se mide el avance. En los casos en que la actividad o proceso no existía en dicho año, la línea base se establece en cero, lo que refleja la creación de nuevas capacidades institucionales u obras.

Meta 2027: representa el valor que se espera alcanzar al término del periodo de vigencia del Programa. La gran mayoría de los indicadores tienen como meta el 100%, lo que expresa el compromiso de completar la cobertura, conclusión o implementación de las intervenciones programadas.

Tendencia esperada: en todos los casos la tendencia es ascendente, lo que implica que un mayor valor del indicador refleja un mejor desempeño y mayor avance en el cumplimiento de los objetivos sectoriales.

Fuente responsable: identifica la dependencia o entidad encargada de generar y reportar la información para el cálculo del indicador. Las principales fuentes son la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), la Secretaría de Finanzas y Administración (SFA) y la Secretaría de Educación en el Estado (SEE), con la participación adicional de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes federal (SICT) en los indicadores de conectividad carretera.

Es importante señalar que la batería de indicadores no es un instrumento estático. Su aplicación implica la recolección periódica de información, la sistematización de resultados y la elaboración de reportes de avance que retroalimenten la toma de decisiones. En este sentido, cada dependencia responsable deberá establecer mecanismos internos de acopio y validación de datos, garantizando la oportunidad, confiabilidad y consistencia de la información reportada.

Finalmente, la batería de indicadores se integra como componente indisociable del Programa Sectorial de Infraestructura, constituyendo el eslabón que conecta el diseño de la política pública con su evaluación y rendición de cuentas. A través de este instrumento, el Gobierno de Michoacán asume el compromiso de transparentar el uso de los recursos públicos, demostrar resultados concretos y orientar de manera continua las decisiones de inversión hacia el logro del bienestar colectivo y el desarrollo sostenido del estado.

Objetivo	Nombre del Indicador	Unidad de medida	Ranking	Línea Base		Meta	Tendencia	Fuente
				Año	Cifra	Año 2027		
1.1	Porcentaje de caminos y carreteras de la red estatal en buen estado	Porcentaje	Estratégico	2020	30%	100%	Ascendente	SICT / SCOP
1.1	Porcentaje de caminos y carreteras de la red estatal con señalización vial adecuada	Porcentaje	Estratégico	2020	30%	100%	Ascendente	SICT / SCOP
1.1	Porcentaje de la red carretera gestionada mediante herramientas tecnológicas	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.1	Porcentaje de avance en la construcción de nuevas vialidades metropolitanas	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.1	Porcentaje de avance en la construcción de nuevas vialidades metropolitanas	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.1	Porcentaje de avance en la rehabilitación de aeropuertos y aeródromos estatales	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.2	Porcentaje de alumnas y alumnos beneficiados con infraestructura educativa.	Porcentaje	Estratégico	2020	N/D	50%	Ascendente	SEE
1.2	Porcentaje de obras rezagadas concluidas	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.2	Porcentaje de avance en infraestructura educativa construida y rehabilitada con estándares de competitividad	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.2	Cobertura de mantenimiento preventivo y correctivo en infraestructura	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.2	Porcentaje de avance en espacios adecuados con criterios de seguridad y accesibilidad	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.2	Porcentaje de eficiencia en cobertura de acceso a tecnología	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.3	Monto de inversión pública ejercida por habitante	Indicador	Estratégico	2020	223 MXN	446 MXN	Ascendente	SFA
1.3	Porcentaje de avance Avance en la ejecución de infraestructura de seguridad pública	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.3	Porcentaje de Avance en la ejecución de acciones de infraestructura en salud en coordinación con la Federación	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.3	Porcentaje de Avance en la ejecución de obras de construcción y rehabilitación de espacios públicos	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.3	Porcentaje de Avance en la ejecución de acciones de conectividad y mejoramiento de espacios públicos	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.3	Porcentaje de Avance en la ejecución de infraestructura ambiental	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.3	Porcentaje de Avance en la ejecución de infraestructura productiva para la competitividad	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.4	porcentaje de procesos administrativos que han sido optimizados y sistematizados	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.4	porcentaje de procesos administrativos que han sido optimizados y sistematizados	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.4	Porcentaje de obras que cuentan con supervisión y gestión optimizadas	Porcentaje	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP
1.4	Número de proyectos de infraestructura pública registrados y gestionados en la cartera institucional	Número	Estratégico	2020	0%	100%	Ascendente	SCOP

6.0 Dependencias sectorizadas

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas no tiene dependencias sectorizadas.

7.0 Vinculación con otros instrumentos de planeación

Alinear los objetivos sectoriales con instrumentos de planeación reconocidos permite tres cosas clave:

1. Asegurar pertinencia y elegibilidad de recursos (federales e internacionales) al demostrar consistencia con agendas vigentes;
2. Elevar la calidad técnica de los proyectos incorporando principios de resiliencia, sostenibilidad y gobernanza; y
3. Facilitar la rendición de cuentas con indicadores comparables y trazables.

En 2025, México impulsa un nuevo **Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2025–2030** que orienta portafolios de inversión en transporte; vincular tus metas con este programa abre puertas a cofinanciamiento y coordinación intergubernamental.

A nivel internacional, **Agenda 2030 (ODS)**, la **Nueva Agenda Urbana**, el **Marco de Sendai 2015–2030** y la **NDC de México bajo el Acuerdo de París (actualizada en 2022)** proporcionan metas, principios y prioridades concretas para infraestructura sostenible, movilidad segura, espacio público de calidad, gestión del riesgo y descarbonización del transporte. Integrarlas en tu cartera fortalece elegibilidad y trazabilidad de resultados.

En ordenamiento territorial, el **PNOTDU 2021–2024** (marco federal aún referencial en metodologías y principios) sigue siendo útil para criterios de compacidad urbana, sistemas de movilidad y jerarquías de centralidad, que puedes adoptar como buenas prácticas normativas mientras se publican instrumentos actualizados.

Finalmente, el **Plan México / Plan Nacional de Infraestructura** del Gobierno Federal 2025 impulsa inversiones con foco en transporte, energía y conectividad: mapear tus objetivos contra sus rubros facilita la interlocución y priorización.

Cuadro 1. Alineación del Programa Sectorial con el Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán 2021–2027 y con el Plan Nacional de Desarrollo 2019–2024, Agenda 2030 y otros instrumentos de planeación.

Internacional	Nacional		Estatal			Estatal	
AGENDA 2030 (ODS / Meta)	Plan Nacional de Desarrollo 2025 - 2030		PLADIEM 2021-2027			Programa Sectorial Infraestructura	
	Eje general	Objetivo	Eje	Objetivo sectorial	Estrategia	Objetivo	Estrategia
9. Industria, innovación e infraestructura	2. Desarrollo con bienestar y humanismo	Objetivo 2.10: Promover entornos públicos justos y adaptativos mediante la planificación de espacios rurales y urbanos, con el objetivo de reducir las disparidades en el acceso a oportunidades y servicios entre diferentes regiones y comunidades del país.	4. Territorio sostenible	3.2. Impulsar la competitividad del estado y la integración de los territorios con infraestructura, equipamiento, tecnologías digitales e iniciativas estratégicas, incluyentes, sostenibles, eficientes, accesibles y seguros, basadas en una visión de desarrollo regional.	3.2.1. Desarrollo y regeneración de vías de acceso y comunicación. 3.2.2. Desarrollo de proyectos estratégicos de impacto regional. 3.2.3. Recuperación de la infraestructura pública.	1.1 Caminos y carreteras estatales	Modernizar, ampliar y conservar la red estatal de carreteras con enfoque de sostenibilidad, resiliencia y conectividad interregional, promoviendo el ordenamiento territorial.
4. Educación de calidad	2. Desarrollo con bienestar y humanismo	Objetivo 2.3: Garantizar el ejercicio pleno del derecho a una educación inclusiva y equitativa para niñas, niños, adolescentes, jóvenes y personas adultas, promoviendo una formación humanista, científica, intercultural, plurilingüe e integral que mejore el bienestar de la población e impulse el desarrollo del país.	Eje 2. Bienestar	2.2. Garantizar el derecho de la población a la educación pública, gratuita, laica, obligatoria, humanista, universal, inclusiva, intercultural, equitativa, de excelencia y con perspectiva de género.	2.2.4. Fortalecer la infraestructura y planeación para la mejora educativa	1.2 Infraestructura educativa digna	Construir, rehabilitar y equipar planteles educativos con criterios de accesibilidad, equidad, sostenibilidad y perspectiva de género, priorizando zonas rurales y marginadas.
AGENDA 2030 (ODS / Meta)	Plan Nacional de Desarrollo 2025 - 2030		PLADIEM 2021-2027			Programa Sectorial Infraestructura	
	Eje general	Objetivo	Eje	Objetivo sectorial	Estrategia	Objetivo	Estrategia
3. Salud y Bienestar	2. Desarrollo con bienestar y humanismo	Objetivo 2.10: Promover entornos públicos justos y adaptativos mediante la planificación de espacios rurales y urbanos, con el objetivo de reducir las disparidades en el acceso a oportunidades y servicios entre diferentes regiones y comunidades del país.	Eje 2. Bienestar	2.1. Garantizar el acceso a los derechos sociales a grupos históricamente vulnerados para reducir las brechas de desigualdad sociales y territoriales.	2.1.2. Garantizar el desarrollo integral de niñas, niños y adolescentes. 2.1.3. Promover acciones de inclusión para las personas con discapacidad. 2.1.7. Acceso a derechos plenos y desarrollo integral para las personas, familias y comunidades involucradas en los procesos de movilidad humana y migración.	1.3 Infraestructura pública convenida para el bienestar social	Impulsar proyectos de infraestructura social en cooperación con municipios y comunidades, priorizando inclusión, accesibilidad y cohesión comunitaria en espacios públicos seguros.
16. Paz, Justicia e instituciones sólidas	Transversal 2: Innovación pública para el desarrollo tecnológico nacional	Objetivo T2.2: Impulsar la transformación digital y la modernización del sector público, garantizando la confianza en el uso de servicios digitales mediante medidas organizativas, técnicas y de gobernanza, que protejan los activos de	Eje transversal – Gobierno digital, honesto, eficaz y transparente	Obj. T.1 Ser un gobierno honesto y eficiente que transite hacia la transformación digital.	Criterios 1-11: Honestidad, austeridad, transparencia, rendición de cuentas. 3. Establecer medidas de austeridad en ejercicio de recursos públicos.	1.4 Eficientizar la administración pública	Digitalizar de manera integral la gestión de la infraestructura pública.

		información en la Administración Pública Federal.			7. Impulsar mejora regulatoria y simplificación de trámites. 9. Reducir brechas digitales con inclusión y accesibilidad. 10. Implementar firma electrónica y digitalización documental. 11. Fomentar interacción digital entre ciudadanía e instituciones.		
--	--	---	--	--	--	--	--

Cartera de programas y proyectos

No.	Eje / Objetivo sectorial	Estrategia programa sectorial	Programa o Proyecto	Descripción	Dependencia responsable	Municipios que atiende	Región administrativa que atiende
1	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Programa de conservación y mantenimiento preventivo a las carreteras estatales.	Estrategia permanente para garantizar la seguridad vial y prolongar la vida útil de la red carretera estatal mediante acciones de conservación rutinaria, bacheo, señalamiento, limpieza de cunetas y atención preventiva a tramos prioritarios.	SCOP	Estatal	Estatal
2	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación Circuito Periférico de Morelia	Proyecto orientado a mejorar la movilidad metropolitana y la seguridad vial en la capital del estado, mediante la rehabilitación integral de pavimentos, señalamiento y drenaje pluvial.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
3	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación Ramal Camelinas	Acción estratégica que fortalece la conectividad entre el sur de Morelia y el Periférico, optimizando la circulación vehicular y mejorando las condiciones de tránsito en una zona de alta demanda.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
4	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación E.C. (Morelia-Jiquilpan) - Cointzio - La Huerta	Intervención destinada a mejorar la comunicación entre comunidades rurales y la zona conurbada de Morelia, favoreciendo el desarrollo económico y el acceso a servicios esenciales.	SCOP	Morelia	Cuitzeo

5	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación Cuitzeo-Puruándiro-Zinápapo	Obra prioritaria para fortalecer el corredor del Bajío michoacano, impulsando la movilidad productiva, comercial y social con una vía más segura y funcional.	SCOP	Cuitzeo, Huandacáreo, Puruándiro, Angamacutiro, Morelos, Zinápapo	Cuitzeo, Lerma - Chapala
6	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación carretera Zacapu - Villachuato	Modernización que mejora la conectividad regional, facilitando el transporte de bienes y fortaleciendo la competitividad del sector agroindustrial.	SCOP	Zacapu, Villachuato	Bajío
7	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación carretera Puruándiro-Pastor Ortiz	Proyecto enfocado en optimizar las condiciones de tránsito y seguridad vial entre comunidades agrícolas, contribuyendo al desarrollo económico y la integración territorial.	SCOP	Puruándiro, Sixto Verduzco	Bajío
8	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación carretera Erongaricuaru - La Zarzamora - Franco Reyes	Acción que favorece la comunicación en la ribera del Lago de Pátzcuaro, mejorando la movilidad turística y el acceso a comunidades rurales e indígenas.	SCOP	Zacapu, Erongaricuaru, Coeneo	Pátzcuaro - Zirahuén
9	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación Libramiento Peribán	Intervención que reduce el tráfico urbano y mejora la movilidad regional mediante la modernización de un tramo clave para el transporte de carga y pasajeros.	SCOP	Peribán	Tepalcatepec
10	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación carretera Peribán - Buenavista	Proyecto que fortalece la conexión entre municipios agrícolas de la región Tierra Caliente, facilitando el acceso a centros de producción y mercados.	SCOP	Peribán, Tancitaro, Buenavista	Tepalcatepec
11	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación carretera Uruapan - Tancitaro - Copetiro	Acción que impulsa la infraestructura productiva en la zona aguacatera del estado, mejorando la logística, seguridad vial y competitividad agroexportadora.	SCOP	Uruapan, Los Reyes, Tancitaro, Peribán	Purépecha
12	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación carretera Capácuaro - Peribán	Obra que mejora el tránsito regional y promueve el desarrollo económico de comunidades rurales mediante una vía en mejores condiciones operativas.	SCOP	Uruapan, Nuevo parangaricutiro, Tancitaro, Peribán	Purépecha
13	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación carretera Libramiento Sur de Zamora	Proyecto que descongestiona el tránsito vehicular en la zona metropolitana de Zamora-Jacona, incrementando la eficiencia y seguridad de la red carretera urbana.	SCOP	Zamora, Jacona	Lerma - Chapala
14	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación carretera Jacona - Peribán	Rehabilitación integral que refuerza la conexión entre el valle agrícola de Zamora y la región de la sierra, mejorando la movilidad productiva y social.	SCOP	Tangancicuaro, Jacona, Tangamandapio, Tingüindín, Tocumbo, Los Reyes, Peribán	Lerma - Chapala
15	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.	Rehabilitación y conservación carretera Tocumbo - Cotija - Puente Jaripo	Acción que mejora la conectividad entre municipios de alta vocación ganadera y agrícola, fortaleciendo la integración territorial y el desarrollo regional del occidente michoacano.	SCOP	Tocumbo, Cotija, Tingüindín, Villamar	Tepalcatepec
16	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.2. Señalizar adecuadamente las carreteras estatales	Programa de ordenamiento en derecho de vía estatal	Iniciativa enfocada en regular, proteger y recuperar los derechos de vía de la red carretera estatal, garantizando su uso legal, seguro y sostenible para futuras obras de infraestructura.	SCOP	Estatal	Estatal

17	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.4. Construir nuevas vialidades para zonas metropolitanas	Construir el segundo circuito periférico de Morelia.	Proyecto estratégico que busca fortalecer la conectividad metropolitana de la capital, mejorar la movilidad regional y reducir la congestión vial mediante un nuevo anillo de circulación continua y moderna.	SCOP	Morelia, Álvaro Obregón, Tarímbaro, Charo	Cuitzeo
18	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.4. Construir nuevas vialidades para zonas metropolitanas	Concluir el distribuidor vial Salida a Mil Cumbres en Morelia	Obra prioritaria para mejorar la conectividad oriente-poniente de la ciudad, cuya conclusión resolverá un nodo vial inconcluso y permitirá una movilidad más fluida, segura y ordenada.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
19	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.4. Construir nuevas vialidades para zonas metropolitanas	Concluir el distribuidor vial Salida a Salamanca en Morelia	Acción destinada a finalizar una infraestructura pendiente de administraciones anteriores, optimizando el flujo vehicular en una de las principales entradas a la capital y mejorando la seguridad vial.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
20	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.4. Construir nuevas vialidades para zonas metropolitanas	Construir el Distribuidor vial del Mercado de Abastos	Obra emblemática que moderniza la movilidad en una de las zonas más transitadas de Morelia, incorporando carriles elevados, pasos peatonales, ciclovías y espacios públicos que priorizan la seguridad y el bienestar ciudadano.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
21	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.4. Construir nuevas vialidades para zonas metropolitanas	Construir el Distribuidor vial de la Salida a Pátzcuaro	Obra que garantiza una conexión segura y eficiente para miles de habitantes del poniente de Morelia, mejorando la movilidad urbana y eliminando cruces peligrosos en una de las zonas habitacionales de mayor crecimiento.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
22	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.4. Construir nuevas vialidades para zonas metropolitanas	Construir el Puente Superior Vial de Villas del Pedregal	Infraestructura que resuelve un punto crítico de congestión en el acceso poniente de Uruapan, agilizando el tránsito hacia la autopista Siglo XXI y fortaleciendo la seguridad y competitividad de la región aguacatera.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
23	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.4. Construir nuevas vialidades para zonas metropolitanas	Construir el Puente Superior Vial de la Hielera en Uruapan	Infraestructura que resuelve un punto crítico de congestión en el acceso poniente de Uruapan, agilizando el tránsito hacia la autopista Siglo XXI y fortaleciendo la seguridad y competitividad de la región aguacatera.	SCOP	Uruapan	Cuitzeo
24	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.4. Construir nuevas vialidades para zonas metropolitanas	Construir el Boulevard Martí Mercado en la Piedad.	Proyecto integral que transforma la movilidad urbana del norte del estado con una vialidad moderna, segura y funcional que mejora la conectividad metropolitana, incentiva la inversión y eleva la calidad de vida de la población.	SCOP	La Piedad	Cuitzeo
25	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.5 Modernizar vías y construir nuevas carreteras	Construcción autopista libre de peaje Ecuandureo – La Piedad	Proyecto de infraestructura estratégica que fortalecerá la conexión del corredor del Bajío michoacano, mejorando la movilidad regional y ofreciendo una alternativa moderna, segura y sin costo de peaje entre Ecuandureo y La Piedad.	SCOP	Ecuandureo, Churintzio, La Piedad	Bajío
26	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.5 Modernizar vías y construir nuevas carreteras	Construcción autopista libre de peaje Maravatío – Zitácuaro	Obra que impulsará el desarrollo económico del oriente de Michoacán, optimizando el tránsito entre los límites con el Estado de México y la red estatal mediante una vía de altas	SCOP	Maravatío, Hidalgo, Tuxpan, Zitácuaro	Oriente

				especificaciones y libre de peaje.			
27	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.5 Modernizar vías y construir nuevas carreteras	Concluir la ampliación a 4 carriles la autopista Morelia – Pátzcuaro – Uruapan – Nueva Italia – Lázaro Cárdenas.	Proyecto de alcance nacional que consolidará un corredor logístico moderno y seguro desde el centro del estado hasta el puerto de Lázaro Cárdenas, fortaleciendo la competitividad, la seguridad vial y la integración regional.	SCOP	Pátzcuaro, Salvador Escalante, Ziracuaretiro, Taretán, Gabriel Zamora, Múgica, La Huacana, Arteaga, Lázaro Cárdenas	Pátzcuaro - Zirahuén, Tepalcatepec, Sierra - Costa
28	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.5 Modernizar vías y construir nuevas carreteras	Construcción de la autopista de la agroexportación Uruapan – Zamora	Infraestructura de gran impacto productivo que unirá dos de las zonas agrícolas más importantes del estado, reduciendo tiempos de traslado y potenciando la cadena logística del sector agroexportador michoacano.	SCOP	Uruapan, Los Reyes, Jacona, Zamora	Purépecha, Lerma - Chapala
29	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.5 Modernizar vías y construir nuevas carreteras	Modernización de la carretera costera de Michoacán	Acción integral orientada a mejorar las condiciones de tránsito, seguridad y conectividad a lo largo del litoral michoacano, promoviendo el turismo, el comercio y el desarrollo sostenible de las comunidades costeras.	SCOP	Lázaro Cárdenas, Arteaga	Sierra - Costa
30	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.5 Modernizar vías y construir nuevas carreteras	Construir la carretera Aguililla – Dos Aguas	Obra clave para la integración territorial y la reactivación económica de la región Tierra Caliente, que brindará mayor conectividad, seguridad y acceso a servicios básicos para las comunidades del sur del estado.	SCOP	Aguililla, Dos Aguas	Tepalcatepec
31	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.6. Rehabilitar aeropuertos y aeródromos estatales.	Modernizar el aeropuerto de Lázaro Cárdenas	Proyecto estratégico que fortalecerá la infraestructura aeroportuaria del puerto industrial más importante del estado, ampliando su capacidad operativa, mejorando la seguridad aérea y consolidando a Lázaro Cárdenas como un nodo logístico multimodal de alcance nacional e internacional.	SCOP	Lázaro Cárdenas	Sierra - Costa
32	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.6. Rehabilitar aeropuertos y aeródromos estatales.	Rehabilitar el aeródromo de Apatzingán	Acción orientada a reactivar la conectividad aérea en la región Tierra Caliente mediante la modernización de pista, señalamiento y servicios operativos, impulsando la movilidad regional y el desarrollo productivo.	SCOP	Apatzingán	Tepalcatepec
33	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.6. Rehabilitar aeropuertos y aeródromos estatales.	Rehabilitar el aeródromo de Zamora	Obra destinada a mejorar la infraestructura aeroportuaria del valle agrícola del Bajío michoacano, con el objetivo de fortalecer la competitividad agroindustrial y facilitar el transporte logístico y de emergencia.	SCOP	Zamora	Lerma - Chapala
34	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales	1.1.6. Rehabilitar aeropuertos y aeródromos estatales.	Rehabilitar el aeródromo de Huetamo	Proyecto que optimiza la conectividad del oriente michoacano, permitiendo operaciones más seguras y eficientes que contribuyan al desarrollo económico y a la atención oportuna en casos de emergencia o protección civil.	SCOP	Huetamo	Tierra Caliente

35	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.1. Concluir obras olvidadas	Concluir el campus en Uruapan de la UMSNH	Proyecto destinado a consolidar la infraestructura universitaria en el corazón productivo del estado, ofreciendo espacios modernos y equipados para la formación de profesionales que impulsen el desarrollo regional.	SCOP	Uruapan	Purépecha
36	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.1. Concluir obras olvidadas	Concluir el campus en Zamora de la UMSNH	Obra prioritaria que fortalecerá la presencia académica de la Universidad Michoacana en el Bajío, garantizando instalaciones dignas, modernas y adecuadas para la enseñanza científica, tecnológica y humanística.	SCOP	Zamora	Lerma - Chapala
37	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.1. Concluir obras olvidadas	Concluir el Instituto Tecnológico de Lázaro Cárdenas	Acción orientada a completar una infraestructura educativa estratégica para la formación técnica e industrial, vinculada con el crecimiento portuario y la demanda laboral de la zona costera.	SCOP	Lázaro Cárdenas	Sierra - Costa
38	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Construir la Universidad Intercultural de Aquila.	Proyecto emblemático que reconoce la riqueza cultural y lingüística de la región costasierra, brindando educación superior con enfoque comunitario e intercultural a pueblos originarios y jóvenes rurales.	SCOP	Aquila	Sierra - Costa
39	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Construir del ICATMI en Villas del Pedregal de Morelia.	Obra que acercará la capacitación técnica y productiva a una de las zonas de mayor crecimiento habitacional de la capital, fortaleciendo las oportunidades laborales y la inclusión social mediante la educación para el trabajo.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
40	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Construir Preescolar, Primaria y Secundaria en Villas del Pedregal de Morelia.	Proyecto integral que garantiza educación básica cercana y de calidad a miles de familias del poniente de Morelia, mediante la construcción de planteles modernos, seguros y equipados con espacios dignos para el aprendizaje.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
41	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Construir el Campus de la UMSNH en Huetamo	Obra estratégica que ampliará la oferta de educación superior en la región Tierra Caliente, fortaleciendo la presencia universitaria y brindando nuevas oportunidades de formación profesional a la juventud local.	SCOP	Huetamo	Tierra Caliente
42	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Mejorar infraestructura de UMSNH campus Morelia	Intervención orientada a modernizar espacios académicos, laboratorios y áreas comunes de la Universidad Michoacana, elevando la calidad educativa y fortaleciendo la investigación científica en la capital del estado.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
43	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Mejorar infraestructura de Instituto Tecnológico de Morelia	Acción que actualiza la infraestructura física y tecnológica de una de las instituciones de ingeniería más reconocidas del país, fomentando la innovación, el emprendimiento y la vinculación con el sector productivo.	SCOP	Morelia	Cuitzeo

44	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Mejorar infraestructura de Universidad Tecnológica de Morelia	Proyecto que moderniza talleres, laboratorios y aulas especializadas, impulsando la educación práctica y el desarrollo de competencias técnicas alineadas con las demandas del mercado laboral.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
45	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Mejorar infraestructura de Universidad Politécnica de Uruapan	Obra que fortalece la infraestructura educativa del valle productivo de Uruapan, consolidando su papel en la formación de profesionales técnicos e ingenieros al servicio del desarrollo regional.	SCOP	Uruapan	Purépecha
46	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Mejorar infraestructura de Instituto Tecnológico de Jiquilpan	Intervención que moderniza las instalaciones académicas y de investigación, contribuyendo a fortalecer la educación científica y tecnológica en la región noroeste del estado.	SCOP	Jiquilpan	Lerma - Chapala
47	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Mejorar infraestructura de Instituto Tecnológico de Apatzingán	Proyecto que eleva la calidad de los espacios educativos y tecnológicos en la Tierra Caliente, fomentando la formación de capital humano calificado y la vinculación con el sector agroindustrial.	SCOP	Apatzingán	Tepalcatepec
48	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Mejorar infraestructura de Universidad de la Ciénega	Acción que amplía y moderniza la infraestructura educativa en Sahuayo, mejorando las condiciones de enseñanza y fortaleciendo la cobertura universitaria en el occidente michoacano.	SCOP	Sahuayo	Lerma - Chapala
49	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Mejorar infraestructura de Universidad Tecnológica del Oriente	Proyecto que optimiza los espacios académicos y técnicos en la región del oriente michoacano, promoviendo la educación superior tecnológica con pertinencia regional.	SCOP	Maravatio	Oriente
50	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Mejorar infraestructura de Universidad Intercultural Indígena	Obra que fortalece el modelo educativo intercultural, mejorando instalaciones académicas y culturales que promueven la preservación de las lenguas originarias y el desarrollo comunitario sostenible.	SCOP	Zacapu	Bajío
51	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Mejorar infraestructura de Instituto Tecnológico del Valle de Morelia	Proyecto que moderniza las instalaciones académicas y agroindustriales del plantel, fortaleciendo la formación científica, tecnológica y ambiental vinculada al desarrollo sustentable del sector agrícola.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
52	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Mejorar infraestructura de Instituto Tecnológico de Zitácuaro	Acción que optimiza los espacios educativos, talleres y laboratorios del instituto, garantizando mejores condiciones para la enseñanza técnica y la formación de profesionales que impulsen el desarrollo del oriente michoacano.	SCOP	Zitácuaro	Oriente
53	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad	Construir una pista para adiestramiento de conductores de tractocamiones en Zamora.	Obra innovadora que permitirá la capacitación práctica y certificación profesional de operadores del transporte de carga, mejorando la seguridad vial y la empleabilidad en la región del Bajío michoacano.	SCOP	Zamora	Lerma - Chapala

54	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.5 Dar acceso a tecnología	Equipar con simuladores de tractocamiones los ICATMI de Morelia	Proyecto que fortalece la formación técnica en conducción de transporte pesado mediante la incorporación de simuladores de última generación, promoviendo la profesionalización y seguridad laboral.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
55	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.5 Dar acceso a tecnología	Equipar con simuladores de tractocamiones los ICATMI de Zamora	Acción que impulsa la capacitación especializada en transporte y logística, dotando al plantel de herramientas tecnológicas que mejoran la enseñanza práctica y la inserción laboral de los egresados.	SCOP	Zamora	Jerma - Chapala
56	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.5 Dar acceso a tecnología	Equipar con simuladores de tractocamiones los ICATMI de Lázaro Cárdenas	Proyecto que moderniza la oferta formativa en una zona clave para el desarrollo industrial y portuario, fortaleciendo las competencias técnicas del sector logístico y de transporte.	SCOP	Lázaro Cárdenas	Sierra - Costa
57	1.2 Construir infraestructura educativa digna	1.2.5 Dar acceso a tecnología	Dotar de conexión a internet gratuito a la mayor cantidad de escuelas.	Iniciativa estratégica para reducir la brecha digital educativa, garantizando acceso universal a la conectividad en planteles de todos los niveles, especialmente en comunidades rurales y zonas marginadas.	SCOP	Estatad	Estatad
58	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.1 Fortalecer el estado de la infraestructura en seguridad pública	Concluir el cuartel Valladolid	Proyecto prioritario para fortalecer la infraestructura de seguridad en la capital del estado, con instalaciones modernas destinadas a mejorar la capacidad operativa, la coordinación	SCOP	Morelia	Cuitzeo
				institucional y la atención ciudadana.			
59	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.1 Fortalecer el estado de la infraestructura en seguridad pública	Concluir el cuartel de las cañas	Acción que permitirá la puesta en operación de un complejo estratégico de seguridad ubicado en la zona industrial de Morelia, reforzando la presencia policial y la vigilancia en un área de alta actividad económica.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
60	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.1 Fortalecer el estado de la infraestructura en seguridad pública	Concluir el Complejo Sentimientos de la Nación de la Fiscalía General del Estado	Obra emblemática que consolidará un espacio integral para la procuración de justicia, con áreas administrativas, periciales y de atención a víctimas, fortaleciendo la eficiencia y el acceso a la justicia en Michoacán.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
61	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.1 Fortalecer el estado de la infraestructura en seguridad pública	Construir el cuartel para la policía comunitaria "Kuaricha"	Proyecto innovador orientado a fortalecer los modelos de seguridad de proximidad, brindando infraestructura digna y equipada a los cuerpos de policía comunitaria que promueven la paz y la cohesión social.	SCOP	Paracho	Purépecha
62	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.2 Colaborar con la federación para fortalecer la infraestructura en salud	Construir el Hospital Regional de Maruata	Obra de alto impacto social que garantizará servicios médicos de calidad a la población de la costa-sierra, con atención hospitalaria integral, urgencias, consulta externa y especialidades básicas.	SCOP	Aquila	Sierra - Costa

63	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.2 Colaborar con la federación para fortalecer la infraestructura en salud	Construir el Hospital Comunitario Regional de Arantepacua	Proyecto de alto impacto social que brindará servicios de salud dignos y accesibles a comunidades indígenas y rurales de la Meseta Purépecha, fortaleciendo la atención médica regional con enfoque intercultural.	SCOP	Nahuatzen	Purépecha
64	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.3. Construir y rehabilitar espacios públicos	Rehabilitación del Centro Deportivo Hijos de la Revolución en Morelia	Obra que recupera uno de los espacios deportivos más emblemáticos de la capital, modernizando sus instalaciones para fomentar la actividad física, la convivencia familiar y el desarrollo comunitario.	SCOP	Morelia	Cuitzeo
65	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.5. Impulsar la infraestructura para el medio ambiente	Desazolve lago de Pátzcuaro	Acción ambiental prioritaria para recuperar la capacidad hidráulica y ecológica del lago, mediante el retiro de sedimentos, saneamiento de cauces y acciones complementarias de restauración y conservación.	SCOP	Pátzcuaro	Pátzcuaro - Zirahuén
66	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.5. Impulsar la infraestructura para el medio ambiente	Rehabilitar CITIRS Uruapan	Proyecto enfocado en modernizar el Centro Integral para el Tratamiento de Residuos Sólidos, mejorando la gestión ambiental, el aprovechamiento de materiales reciclables y la sostenibilidad urbana en la región.	SCOP	Uruapan	Purépecha
67	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.5. Impulsar la infraestructura para el medio ambiente	Rehabilitar CITIRS Coahuayana	Acción que fortalece la infraestructura ambiental de la región costa-sierra, optimizando el manejo de residuos y promoviendo un modelo de gestión más eficiente, limpio y sustentable.	SCOP	Coahuayana	Sierra - Costa
68	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.5. Impulsar la infraestructura para el medio ambiente	Rehabilitar CITIRS Hidalgo	Proyecto que moderniza la infraestructura del Centro Integral para el Tratamiento de Residuos Sólidos en la región oriente, optimizando los procesos de recolección, separación y disposición final con criterios de sostenibilidad ambiental.	SCOP	Hidalgo	Oriente
69	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.5. Impulsar la infraestructura para el medio ambiente	Rehabilitar CITIRS Ario	Acción orientada a fortalecer la gestión integral de residuos en la región centro-sur del estado, mejorando la capacidad operativa y reduciendo el impacto ambiental mediante infraestructura moderna y eficiente.	SCOP	Ario	Infiernillo
70	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.5. Impulsar la infraestructura para el medio ambiente	Rehabilitar CITIRS Sahuayo	Proyecto que impulsa la sostenibilidad del manejo de residuos en la región Ciénega, incorporando tecnologías que promueven el reciclaje, la reducción de emisiones y la mejora de la calidad ambiental urbana.	SCOP	Sahuayo	Lerma - Chapala
71	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.5. Impulsar la infraestructura para el medio ambiente	Rehabilitar CITIRS Arantepacua	Obra que optimiza la infraestructura ambiental de la Meseta Purépecha, garantizando una disposición responsable de residuos y promoviendo la educación ambiental en comunidades indígenas y rurales.	SCOP	Nahuatzen	Purépecha
72	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social	1.3.5. Impulsar la infraestructura para el medio ambiente	Rehabilitar CITIRS Pátzcuaro	Proyecto estratégico para la recuperación y modernización del sistema de tratamiento de residuos sólidos del municipio, con el fin de mejorar la limpieza urbana, el reciclaje y la preservación del entorno natural del lago.	SCOP	Pátzcuaro	Pátzcuaro - Zirahuén

73	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.1 Optimizar y sistematizar los procesos administrativos gubernamentales	Desarrollar e implementar el firmado electrónico de oficios, convenios y contratos	Proyecto de modernización administrativa que digitaliza los procesos de validación y autorización institucional, garantizando seguridad jurídica, trazabilidad y reducción de tiempos en la gestión documental gubernamental.	SCOP	Estatal	Estatal
74	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.1 Optimizar y sistematizar los procesos administrativos gubernamentales	Desarrollar el sistema de gestión de correspondencia oficial en línea.	Acción que fortalece la eficiencia y transparencia institucional mediante una plataforma digital para el registro, seguimiento y control de oficios y comunicaciones oficiales entre dependencias estatales.	SCOP	Estatal	Estatal
75	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.1 Optimizar y sistematizar los procesos administrativos gubernamentales	Desarrollo del sistema para la gestión y control de inventarios	Proyecto orientado a optimizar el manejo de recursos materiales y patrimoniales del estado a través de herramientas digitales que permiten un control preciso, transparente y en tiempo real del inventario gubernamental.	SCOP	Estatal	Estatal
76	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.1 Optimizar y sistematizar los procesos administrativos gubernamentales	Sistema controles digitales para altas y bajas patronales internas.	Iniciativa que automatiza los procesos administrativos relacionados con la gestión de personal, mejorando la eficiencia operativa, reduciendo errores humanos y fortaleciendo la rendición de cuentas institucional.	SCOP	Estatal	Estatal
77	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.1 Optimizar y sistematizar los procesos administrativos gubernamentales	Certificar a la dependencia en ISO 37001 – Sistema de Gestión Antisoborno	Proyecto orientado a fortalecer la integridad institucional mediante la implementación de estándares internacionales que previenen, detectan y combaten prácticas de soborno, promoviendo una	SCOP	Estatal	Estatal
				administración pública ética y transparente.			
78	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.1 Optimizar y sistematizar los procesos administrativos gubernamentales	Certificar a la dependencia en ISO 27001 – Sistema de Gestión en Ciberseguridad.	Acción estratégica para garantizar la protección de la información gubernamental y fortalecer la seguridad digital, mediante la adopción de políticas, controles y buenas prácticas reconocidas a nivel internacional.	SCOP	Estatal	Estatal
79	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.2 Digitalizar de manera integral la gestión de la infraestructura pública	Sistema para digitalizar el trámite de inscripción y renovación al padrón de contratistas del estado.	Proyecto que simplifica y moderniza la relación entre el gobierno y el sector de la construcción, permitiendo realizar los procesos de registro y renovación en línea, con mayor transparencia, rapidez y trazabilidad.	SCOP	Estatal	Estatal
80	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.2 Digitalizar de manera integral la gestión de la infraestructura pública	Sistema para digitalizar la adquisición de bases para concursos de obra pública.	Iniciativa que transforma los procedimientos de licitación al formato digital, eliminando la tramitología presencial y garantizando igualdad de condiciones, eficiencia y acceso abierto a los procesos de contratación pública.	SCOP	Estatal	Estatal
81	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.2 Digitalizar de manera integral la gestión de la infraestructura pública	Sistema para Digitalizar trámite para la adquisición de licencias, permisos y concesiones en vías estatales.	Proyecto que moderniza los procesos administrativos del sector infraestructura, permitiendo realizar en línea todos los trámites relacionados con licencias y concesiones carreteras, con mayor transparencia, agilidad y control institucional.	SCOP	Estatal	Estatal

82	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.2 Digitalizar de manera integral la gestión de la infraestructura pública	sistema de control y seguimiento a proyectos para integrar la cartera de proyectos estratégicos de infraestructura pública	Acción que fortalece la planeación y evaluación del desarrollo territorial mediante una plataforma digital que centraliza información técnica, financiera y de avance físico de las obras estatales.	SCOP	Estatat	Estatat
83	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.3. Optimizar la supervisión y gestión de obras	sistema para la gestión de estimaciones en línea	Proyecto que digitaliza el proceso de revisión, validación y pago de estimaciones de obra, mejorando la eficiencia administrativa, reduciendo errores y garantizando trazabilidad en la ejecución de recursos públicos.	SCOP	Estatat	Estatat
84	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.4. Optimizar y mejorar la cartera de proyectos de infraestructura pública.	cartera de proyectos de infraestructura pública estatal	Proyecto estratégico que consolida en una sola plataforma los proyectos de infraestructura del estado, permitiendo priorizar obras con alto impacto social y económico, mejorar la planeación del gasto público y fortalecer la transparencia en la inversión.	SCOP	Estatat	Estatat
85	1.4. Eficientizar la administración pública	1.4.4. Optimizar y mejorar la cartera de proyectos de infraestructura pública.	catálogo único de conceptos para la construcción de infraestructura pública.	Acción técnica orientada a homologar los criterios de diseño, materiales, costos y procedimientos constructivos en todas las obras del estado, garantizando eficiencia, calidad y coherencia normativa en la ejecución de infraestructura pública.	SCOP	Estatat	Estatat

Referencias

1. Congreso de la Unión. (1917). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Diario Oficial de la Federación.
2. Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo. (1918). *Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo*.
3. Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo. (2021). *Ley de Planeación del Estado de Michoacán de Ocampo*.
4. Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo. (2020). *Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas del Estado de Michoacán de Ocampo*.
5. Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo. (2016). *Ley de Caminos y Puentes del Estado de Michoacán de Ocampo*.
6. Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo. (2022). *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo*.
7. Congreso de la Unión. (2016). *Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano*. DOF.
8. Congreso de la Unión. (2004). *Ley General de Desarrollo Social*. DOF.
9. Congreso de la Unión. (2015). *Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública*. DOF.
10. Congreso de la Unión. (2016). *Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios*. DOF.
11. Gobierno de México. (2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2019–2024*.
12. Gobierno de México. (2025). *Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030*.
13. Gobierno del Estado de Michoacán. (2021). *Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán 2021–2027 (PLADIEIM)*.
14. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2020). *Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes*.
15. Organización de las Naciones Unidas. (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*.
16. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2018). *Manual de normas de diseño geométrico de carreteras*.
17. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2014). *Manual de señalización y dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras*.
18. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2015). *Especificaciones generales de construcción de carreteras*.
19. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2017). *Lineamientos técnicos para la conservación carretera*.
20. Secretaría de Economía. (varios años). *Normas Oficiales Mexicanas aplicables a infraestructura vial y urbana*.
21. Secretaría de la Función Pública. (2016). *Lineamientos de control interno en la administración pública*.
22. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2019). *Lineamientos para el uso de la bitácora electrónica de obra pública*.
23. Auditoría Superior de la Federación. (2018). *Guía para la fiscalización de obra pública*.
24. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2020). *Lineamientos de inversión pública*.
25. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2021). *Presupuesto basado en resultados y sistema de evaluación del desempeño*.
26. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2019). *Metodología del marco lógico*.
27. Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. (2018). *Lineamientos para la evaluación de programas públicos*.
28. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2022). *Sistema de evaluación del desempeño (SED)*.
29. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2015). *Public governance and infrastructure investment*.
30. Banco Mundial. (2018). *Infrastructure lifecycle management frameworks*.

31. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2020). *Metodologías de análisis costo-beneficio para proyectos de infraestructura*.
32. Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). *Gestión de inversiones públicas en infraestructura*.
33. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2020). *Capital budgeting and multiyear investment*.
34. Gobierno del Estado de Michoacán. (2022). *Lineamientos estatales para inversión multianual*.
35. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2021). *Buenas prácticas en gestión de proyectos de infraestructura*.
36. Gobierno de México. (2021). *Estrategia nacional de gobierno digital*.
37. Secretaría de la Función Pública. (2020). *Lineamientos para la digitalización de procesos administrativos*.
38. Banco Mundial. (2020). *Digital government and public infrastructure management*.
39. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2021). *Digital tools for public sector efficiency*.
40. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2020). *Política nacional de movilidad urbana sostenible*.
41. Secretaría de Bienestar. (2019). *Infraestructura social como motor de desarrollo regional*.
42. Organización de las Naciones Unidas. (2019). *Resilient infrastructure for sustainable development*.
43. Banco Mundial. (2021). *Climate resilience and infrastructure*.
44. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2018). *Infraestructura, equidad y desarrollo territorial*.
45. Gobierno del Estado de Michoacán. (2024). *Infraestructura pública como instrumento de justicia social*.

Glosario de términos

Accesibilidad universal

Principio de diseño y ejecución de infraestructura que garantiza el acceso, uso seguro y autónomo de los espacios por todas las personas, incluidas aquellas con discapacidad.

Aeródromo

Instalación destinada a la operación de aeronaves, que cuenta con pista y servicios básicos, sin necesariamente cumplir con la infraestructura de un aeropuerto internacional.

Agenda 2030

Marco internacional impulsado por la ONU que establece 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible para orientar políticas públicas hacia un desarrollo económico, social y ambiental equilibrado.

Análisis costo-beneficio

Herramienta de evaluación económica que compara los costos totales de un proyecto frente a los beneficios sociales, económicos y operativos esperados durante su vida útil.

Avance físico de obra

Indicador técnico que expresa el porcentaje real de ejecución de los trabajos constructivos respecto al total programado en el proyecto ejecutivo.

Bitácora electrónica

Registro digital utilizado para documentar, monitorear y validar el avance técnico, físico y administrativo de una obra pública en tiempo real.

Capacidad estructural

Propiedad de una estructura para resistir cargas permanentes, variables y accidentales sin presentar fallas, deformaciones excesivas o colapso.

Cartera de proyectos

Conjunto ordenado y priorizado de programas y proyectos de infraestructura, evaluados técnica y financieramente para orientar la inversión pública.

Catálogo de conceptos

Documento técnico que desglosa y estandariza las actividades constructivas de una obra, definiendo unidades de medida, alcances y criterios de pago.

Ciclo de vida de la infraestructura

Enfoque ingenieril que considera las etapas de planeación, diseño, construcción, operación, mantenimiento y disposición final de una obra.

CITIRS (Centro Intermunicipal para el Tratamiento Integral de Residuos Sólidos)

Infraestructura destinada a la gestión, tratamiento y disposición final de residuos sólidos bajo criterios de sostenibilidad ambiental.

Coinversión

Esquema de financiamiento compartido entre distintos niveles de gobierno u otras instancias públicas para la ejecución de proyectos de infraestructura.

Conectividad

Capacidad de un territorio para integrarse mediante infraestructura vial, logística o digital, facilitando la movilidad de personas, bienes y servicios.

Conservación vial

Conjunto de acciones preventivas y correctivas orientadas a mantener en condiciones óptimas la infraestructura carretera y prolongar su vida útil.

Control de calidad

Sistema de procedimientos técnicos para verificar que materiales, procesos constructivos y resultados cumplan con las especificaciones del proyecto y la normatividad vigente.

Control interno

Conjunto de mecanismos institucionales destinados a garantizar legalidad, eficiencia, transparencia y correcta aplicación de los recursos públicos.

Derecho de vía

Franja de terreno legalmente destinada a la construcción, operación y mantenimiento de infraestructura carretera y de comunicaciones.

Derecho estructural

Condición jurídica y técnica que garantiza que una estructura se construya dentro de los límites físicos y legales autorizados.

Digitalización

Proceso de incorporación de tecnologías de la información para transformar trámites, procesos administrativos y sistemas de gestión a formatos electrónicos.

Diseño geométrico vial

Proceso de ingeniería que define el alineamiento horizontal y vertical de una carretera considerando seguridad, velocidad de proyecto y confort del usuario.

Drenaje pluvial

Sistema de obras hidráulicas diseñado para captar, conducir y desalojar escurrimientos superficiales, protegiendo la infraestructura vial y urbana.

Eficiencia administrativa

Capacidad institucional para optimizar recursos, reducir tiempos y mejorar resultados mediante planeación, sistematización y uso de tecnología.

Ejecución de obra

Fase del ciclo del proyecto en la que se materializan los trabajos constructivos conforme al proyecto ejecutivo y a las condiciones contractuales.

Estabilidad de taludes

Condición de seguridad de pendientes naturales o artificiales evaluada mediante criterios geotécnicos para prevenir deslizamientos y fallas estructurales.

Estructura de pavimento

Conjunto de capas diseñadas para distribuir cargas vehiculares y garantizar la durabilidad y funcionalidad de una vía.

Georreferenciación

Asignación de coordenadas espaciales precisas a una obra o tramo carretero, permitiendo su localización, monitoreo y análisis técnico.

Gestión vial

Conjunto de estrategias, herramientas y acciones destinadas a administrar el tránsito, la seguridad y el mantenimiento de la red carretera.

Gobierno digital

Modelo de gestión pública que utiliza tecnologías digitales para ofrecer servicios, garantizar transparencia y fortalecer la toma de decisiones basada en datos.

Indicador estratégico

Medida cuantitativa o cualitativa utilizada para evaluar el avance, desempeño o impacto de una política pública o programa sectorial.

Ingeniería de tránsito

Disciplina que analiza y optimiza el flujo vehicular y peatonal mediante señalización, control de intersecciones y dispositivos de seguridad vial.

Infraestructura educativa

Conjunto de edificaciones, equipamiento y servicios destinados al desarrollo de actividades educativas en condiciones seguras y dignas.

Infraestructura productiva

Obras destinadas a fortalecer actividades económicas, logísticas y comerciales, incrementando la competitividad regional.

Infraestructura social

Espacios públicos y equipamientos orientados al bienestar comunitario, como parques, centros deportivos, culturales y de convivencia.

Interoperabilidad de sistemas

Capacidad técnica de plataformas digitales para intercambiar información entre dependencias, facilitando la gestión integral de proyectos.

Inversión multianual

Mecanismo de financiamiento que permite programar y ejecutar obras de gran escala a lo largo de varios ejercicios fiscales.

Mantenimiento correctivo

Intervenciones técnicas destinadas a reparar daños existentes en la infraestructura para restablecer su funcionalidad y seguridad.

Mantenimiento preventivo

Acciones programadas orientadas a evitar el deterioro prematuro de la infraestructura mediante intervenciones periódicas.

Matriz de indicadores

Herramienta técnica que vincula objetivos, metas, indicadores, líneas base y fuentes de verificación para seguimiento y evaluación.

Mecánica de suelos

Rama de la ingeniería civil que estudia las propiedades del suelo para garantizar la estabilidad y viabilidad de las obras.

Movilidad urbana

Sistema de desplazamiento de personas en zonas urbanas, integrando transporte público, peatones, ciclistas y vehículos motorizados.

Obra convenida

Modelo de ejecución de infraestructura basado en acuerdos de colaboración entre el gobierno estatal, municipal y otras instancias públicas.

Obra inducida

Trabajos adicionales derivados de la ejecución de una obra principal, necesarios para garantizar su correcta operación.

Planeación estratégica

Proceso metodológico que define objetivos, prioridades, acciones y metas de largo plazo alineadas con diagnósticos y marcos normativos.

Proyecto ejecutivo

Conjunto de planos, memorias de cálculo, especificaciones técnicas y presupuestos que permiten la correcta construcción de una obra.

Rehabilitación estructural

Intervención técnica destinada a recuperar la capacidad resistente y funcional de una estructura existente.

Rendición de cuentas

Obligación institucional de informar, justificar y transparentar el uso de los recursos públicos y los resultados obtenidos.

Resiliencia

Capacidad de la infraestructura y los territorios para resistir, adaptarse y recuperarse frente a fenómenos naturales o impactos climáticos.

Seguridad estructural

Condición que garantiza que una obra mantiene márgenes adecuados de resistencia y estabilidad durante su vida útil.

Seguimiento y evaluación

Conjunto de mecanismos para monitorear el avance físico y financiero de los programas y medir su impacto social y económico.

Señalización vial

Sistema de dispositivos verticales y horizontales que regulan, orientan e informan a los usuarios de las vías de comunicación.

Sistematización

Organización estructurada de procesos administrativos mediante herramientas digitales para mejorar eficiencia y control institucional.

Supervisión de obra

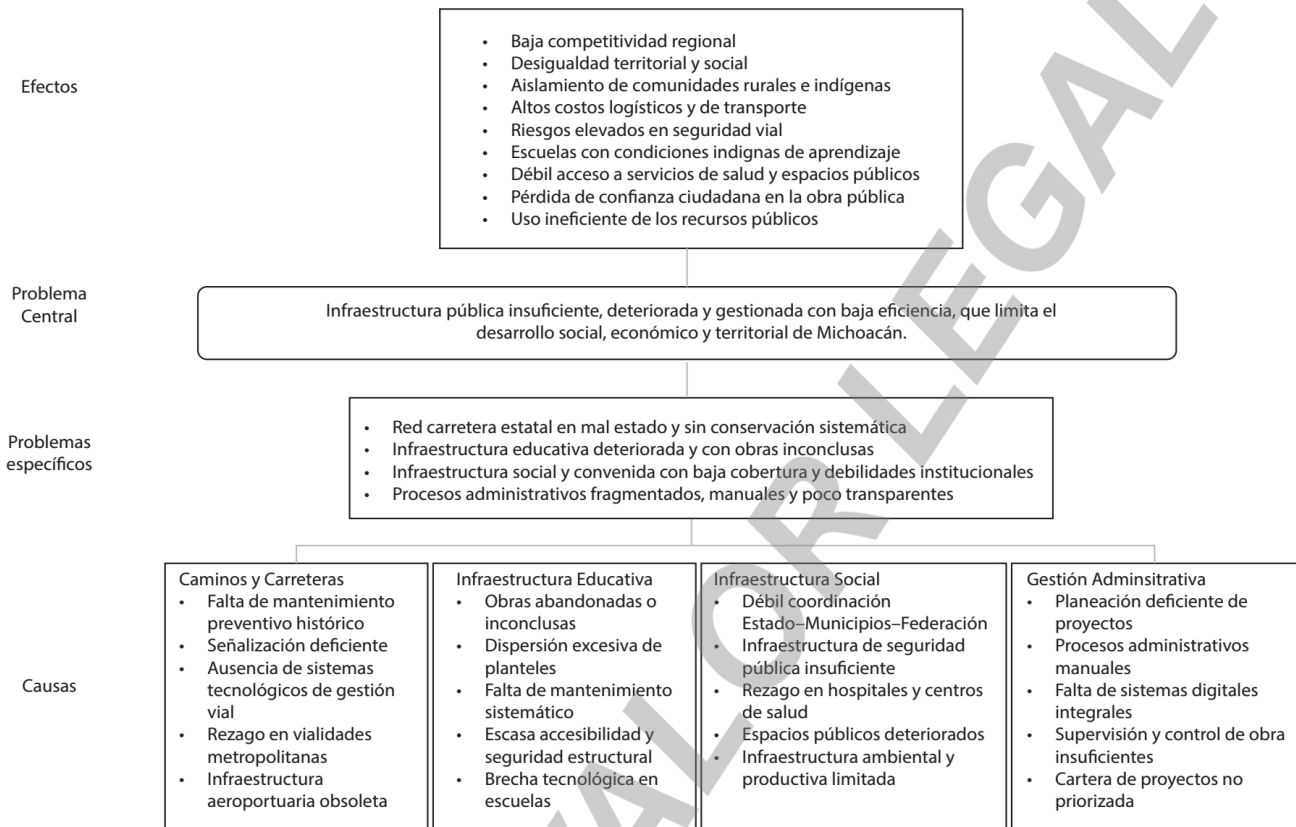
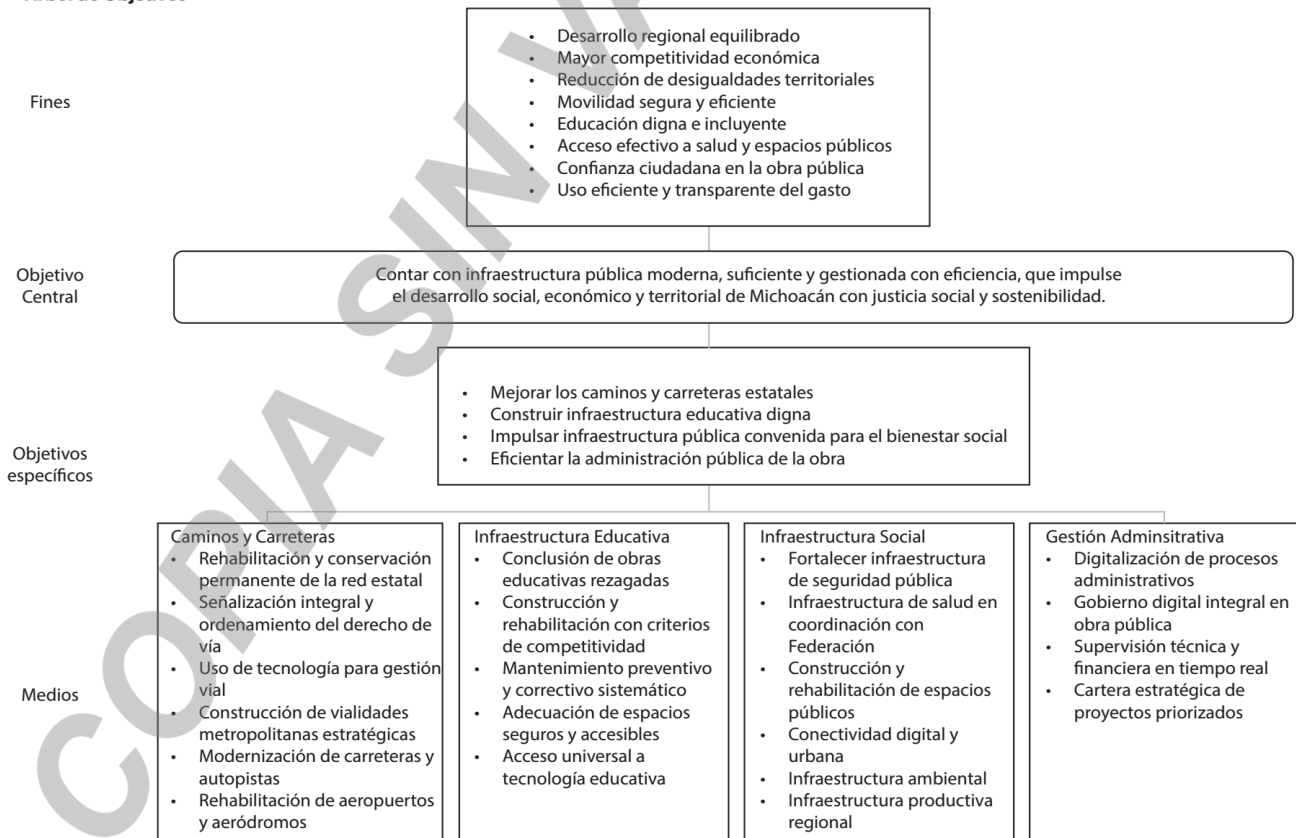
Actividad técnica destinada a verificar que la ejecución de una obra cumpla con el proyecto autorizado, normas técnicas y condiciones contractuales.

Tetrahélice SCOP

Modelo estratégico compuesto por cuatro ejes: rutas de calidad, obra convenida, escuela digna y eficiencia administrativa.

Transparencia

Principio de gestión pública que garantiza el acceso a la información y la visibilidad de los procesos de decisión y ejecución del gasto público.

Árbol de Problemas**Árbol de Objetivos**

Objetivo sectorial	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales
Estrategia	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.
Indicador	Porcentaje de caminos y carreteras de la red estatal en buen estado
Descripción general	El indicador tiene como finalidad medir, en términos porcentuales y cualitativos, el estado físico de la red carretera estatal, a partir de una evaluación integral que considere de manera conjunta las condiciones estructurales, funcionales y de seguridad vial de los tramos que la conforman.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de caminos y carreteras de la red estatal en buen estado B = Kilómetros de la red estatal C = Kilómetros de la red estatal en buen estado
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual del estado de la red carretera estatal
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	25%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales
Estrategia	1.1.2 Señalizar adecuadamente las carreteras estatales
Indicador	Porcentaje de caminos y carreteras de la red estatal con señalización vial adecuada
Descripción general	Evaluar de manera sistemática el porcentaje y la calidad del estado físico de la red carretera estatal, considerando de forma integral las condiciones estructurales, funcionales y de seguridad vial, con el fin de orientar la toma de decisiones en materia de conservación, rehabilitación, priorización de inversiones y mejora continua de la infraestructura vial.

Objetivo sectorial	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales
Estrategia	1.1.1 Rehabilitar la red carretera estatal.
Indicador	Porcentaje de caminos y carreteras de la red estatal en buen estado
Descripción general	El indicador tiene como finalidad medir, en términos porcentuales y cualitativos, el estado físico de la red carretera estatal, a partir de una evaluación integral que considere de manera conjunta las condiciones estructurales, funcionales y de seguridad vial de los tramos que la conforman.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de caminos y carreteras de la red estatal en buen estado B = Kilómetros de la red estatal C = Kilómetros de la red estatal en buen estado
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual del estado de la red carretera estatal
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	25%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales
Estrategia	1.1.2 Señalizar adecuadamente las carreteras estatales
Indicador	Porcentaje de caminos y carreteras de la red estatal con señalización vial adecuada
Descripción general	Evaluar de manera sistemática el porcentaje y la calidad del estado físico de la red carretera estatal, considerando de forma integral las condiciones estructurales, funcionales y de seguridad vial, con el fin de orientar la toma de decisiones en materia de conservación, rehabilitación, priorización de inversiones y mejora continua de la infraestructura vial.

Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de caminos y carreteras de la red estatal con señalamiento adecuado B = Kilómetros de la red estatal C = Kilómetros de la red estatal con señalamiento adecuado
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual del estado de la red carretera estatal
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	15%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales
Estrategia	1.1.3. Hacer uso de tecnología para la gestión vial
Indicador	Porcentaje de la red carretera gestionada mediante herramientas tecnológicas
Descripción general	Mide el porcentaje de la red carretera estatal que es administrada, monitoreada y evaluada mediante el uso de herramientas tecnológicas de gestión vial, tales como sistemas de información geográfica, plataformas de inventario carretero, aplicaciones de levantamiento en campo y tableros de control con indicadores de desempeño.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de caminos y carreteras de la red estatal gestionada mediante herramientas tecnológicas B = Kilómetros de la red estatal C = Kilómetros de la red estatal gestionada con herramientas tecnológicas
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual

Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual del estado de la red carretera estatal
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales
Estrategia	1.1.4. Construir nuevas vialidades para zonas metropolitanas
Indicador	Porcentaje de avance en la construcción de nuevas vialidades metropolitanas
Descripción general	El indicador cuantifica el porcentaje de avance en la construcción de nuevas vialidades metropolitanas respecto a la programación establecida, considerando la longitud total de vialidades nuevas ejecutadas o concluidas dentro de las zonas metropolitanas reconocidas, en relación con las metas anuales o sexenales definidas en los instrumentos de planeación.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de avance en la construcción de nuevas vialidades metropolitanas B = Nuevos kilómetros de la red estatal en zonas urbanas construidos C = Nuevos kilómetros de la red estatal en zonas urbanas programados
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual del estado de la red carretera estatal
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales
Estrategia	1.1.5. Modernizar vías y construir nuevas carreteras
Indicador	Porcentaje de avance en la construcción de nuevas vialidades metropolitanas
Descripción general	El indicador cuantifica el porcentaje de avance en la construcción de nuevas vialidades metropolitanas respecto a la programación establecida, considerando la longitud total de vialidades nuevas ejecutadas o concluidas dentro de las zonas metropolitanas reconocidas, en relación con las metas anuales o sexenales definidas en los instrumentos de planeación.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de avance en la construcción de nuevas vialidades metropolitanas B = Nuevos kilómetros de la red estatal en zonas urbanas construidos C = Nuevos kilómetros de la red estatal en zonas urbanas programados
Unidad de Médida	Porcentaje
Ultima fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual del estado de la red carretera estatal
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.1 Mejorar los caminos y carreteras estatales
Estrategia	1.1.6. Rehabilitar aeropuertos y aeródromos estatales.
Indicador	Porcentaje de avance en la rehabilitación de aeropuertos y aeródromos estatales
Descripción general	El indicador cuantifica el porcentaje de aeropuertos y aeródromos estatales que han sido rehabilitados total o parcialmente durante un periodo determinado, en relación con el total programado, considerando intervenciones en pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, señalización, cercos perimetrales y obras complementarias necesarias para su correcta operación.

Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de avance en la rehabilitación de aeropuertos y aeródromos estatales B = Número de aeropuertos y aeródromos estatales C = Número de aeropuertos y aeródromos estatales rehabilitados
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual del estado de la red carretera estatal
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.2 Construir infraestructura educativa digna
Indicador	Porcentaje de alumnas y alumnos beneficiados con infraestructura educativa en el periodo sexenal
Descripción general	Medir el alcance acumulado, a lo largo del periodo sexenal, de las acciones de construcción, rehabilitación y mejoramiento de infraestructura educativa ejecutadas por la Secretaría, en términos de la población estudiantil directamente beneficiada, con el propósito de evaluar el impacto social de la inversión en infraestructura educativa durante la administración.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de alumnas y alumnos beneficiados con infraestructura educativa en el periodo sexenal B = Número acumulado de alumnas y alumnos beneficiados con infraestructura educativa en periodo sexenal C = Total de de alumnas y alumnos en periodo sexenal
Unidad de Mérida	Porcentaje
Ultima fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.2 Construir infraestructura educativa digna
Estrategia	1.2.1. Concluir obras olvidadas
Indicador	Porcentaje de obras rezagadas concluidas
Descripción general	Medir el avance en la conclusión de obras públicas que permanecían inconclusas, suspendidas o sin operación durante periodos anteriores, con el propósito de recuperar infraestructura abandonada, garantizar su puesta en funcionamiento y generar beneficios sociales efectivos.

Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de obras rezagadas concluidas B = Número de obras rezagadas concluidas C = Número de obras rezagas identificadas
Unidad de Médida	Porcentaje
Ultima fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.2 Construir infraestructura educativa digna
Estrategia	1.2.2. Construir y rehabilitar infraestructura educativa que brinde competitividad
Indicador	Porcentaje de avance en infraestructura educativa construida y rehabilitada con estándares de competitividad
Descripción general	El indicador cuantifica el porcentaje de planteles educativos que han sido construidos o rehabilitados durante un periodo determinado, incorporando condiciones adecuadas de seguridad estructural, equipamiento, accesibilidad, conectividad y espacios funcionales, en relación con el total de planteles programados, contribuyendo así a la competitividad educativa y al desarrollo del capital humano.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de avance en infraestructura educativa construida y rehabilitada con estándares de competitividad B = Número de planteles educativos intervenidos C = Número de planteles educativos programados
Unidad de Médida	Porcentaje
Ultima fecha de publicación	2020

Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	80%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.2 Construir infraestructura educativa digna
Estrategia	1.2.3 Dar mantenimiento preventivo y correctivo
Indicador	Cobertura de mantenimiento preventivo y correctivo en infraestructura
Descripción general	El indicador cuantifica el porcentaje de infraestructura que recibe mantenimiento preventivo y/o correctivo durante un periodo determinado, en relación con el total de infraestructura programada para atención, considerando intervenciones orientadas a conservar condiciones estructurales, funcionales y de seguridad.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de cobertura de mantenimiento preventivo y correctivo en infraestructura B = Número de planteles educativos con mantenimiento C = Número de planteles educativos programados para mantenimiento
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Educación del Estado
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	80%

Objetivo sectorial	1.2 Construir infraestructura educativa digna
Estrategia	1.2.4 Adecuar espacios seguros y accesibles
Indicador	Porcentaje de avance en espacios adecuados con criterios de seguridad y accesibilidad
Descripción general	El indicador cuantifica el porcentaje de espacios que han sido adecuados o intervenidos durante un periodo determinado para incorporar elementos de seguridad y accesibilidad, tales como rampas, señalización adecuada, iluminación, eliminación de barreras físicas, dispositivos de protección y condiciones que faciliten el uso por parte de personas con discapacidad, niñas, niños, personas adultas mayores y población en general.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de avance en espacios adecuados con criterios de seguridad y accesibilidad B = Número de planteles educativos con criterios de seguridad y accesibilidad C = Número de planteles educativos programados
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Educación del Estado
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	80%

Objetivo sectorial	1.2 Construir infraestructura educativa digna
Estrategia	1.2.5 Dar acceso a tecnología
Indicador	Porcentaje de eficiencia en cobertura de acceso a tecnología
Descripción general	El indicador cuantifica el porcentaje de planteles educativos que han sido dotados de acceso a tecnología durante un periodo determinado, considerando la provisión de infraestructura digital, conectividad, equipamiento tecnológico y condiciones mínimas para su uso funcional, en relación con el total programado.

Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de eficiencia en cobertura de acceso a tecnología B = Número de planteles educativos con acceso a tecnología C = Número de planteles educativos con acceso a tecnología programados
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Educación del Estado
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	80%

Objetivo sectorial	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social
Indicador	Monto Inversión pública per cápita en Michoacán
Descripción general	El indicador cuantifica el monto de inversión pública ejercida por habitante en Michoacán durante un periodo determinado, considerando los recursos destinados a obra pública, infraestructura y proyectos de inversión financiados con recursos estatales y, en su caso, federales ejecutados por el estado. La inversión per cápita permite comparar el esfuerzo relativo de inversión entre periodos, regiones o entidades federativas, y analizar su contribución al desarrollo económico y social.
Metodología de cálculo	$A = (B/C)$ Donde: A = Monto Inversión pública per cápita en Michoacán B = Monto total de inversión pública devengada en Michoacán C = Población Mitad de año en Michoacán
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	\$223.00
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	\$446.00

Objetivo sectorial	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social
Estrategia	1.3.1 Fortalecer el estado de la infraestructura en seguridad pública
Indicador	Porcentaje de avance Avance en la ejecución de infraestructura de seguridad pública
Descripción general	El indicador cuantifica el porcentaje de avance físico ejecutado en las obras y acciones de infraestructura de seguridad pública asignadas a la Secretaría durante un periodo determinado, considerando el cumplimiento oportuno, la calidad de la ejecución y el uso eficiente de los recursos autorizados, sin que ello implique atribuciones de planeación o programación sectorial.

Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de avance Avance en la ejecución de infraestructura de seguridad pública B = Avance físico ejecutado acumulado de las acciones de infraestructura C = Avance físico total comprometido en los convenios
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social
Estrategia	1.3.2 Colaborar con la federación para fortalecer la infraestructura en salud
Indicador	Porcentaje de Avance en la ejecución de acciones de infraestructura en salud en coordinación con la Federación
Descripción general	El indicador cuantifica el porcentaje de avance físico ejecutado en las obras y acciones de infraestructura en salud que se desarrollan en coordinación con la Federación, considerando el cumplimiento de los alcances técnicos, plazos y criterios de calidad establecidos en los convenios de colaboración, sin que ello implique atribuciones de planeación o programación sectorial.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de avance Avance en la ejecución de infraestructura de salud B = Avance físico ejecutado acumulado de las acciones de infraestructura C = Avance físico total comprometido en los convenios
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas

Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social
Estrategia	1.3..3. Construir y rehabilitar espacios públicos
Indicador	Porcentaje de Avance en la ejecución de obras de construcción y rehabilitación de espacios públicos
Descripción general	Medir el avance físico y la eficiencia en la ejecución de las obras de construcción y rehabilitación de espacios públicos a cargo de la Secretaría, conforme a los proyectos, contratos y recursos autorizados, con el propósito de mejorar las condiciones de uso, seguridad y funcionalidad de dichos espacios para la población.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de Avance en la ejecución de obras de construcción y rehabilitación de espacios públicos B = Avance físico ejecutado acumulado de las acciones de infraestructura C = Avance físico total comprometido en los convenios
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social
Estrategia	1.3.4. Conectividad y mejoramiento de espacios públicos
Indicador	Porcentaje de Avance en la ejecución de acciones de conectividad y mejoramiento de espacios públicos
Descripción general	Medir el avance físico y la eficiencia en la ejecución de obras y acciones orientadas a mejorar la conectividad y la funcionalidad de los espacios públicos, conforme a los proyectos, contratos y autorizaciones vigentes, con el propósito de fortalecer la integración urbana, la movilidad peatonal y la accesibilidad.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de Avance en la ejecución de acciones de conectividad y mejoramiento de espacios públicos B = Avance físico ejecutado acumulado de las acciones de infraestructura C = Avance físico total programado
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social
Estrategia	1.3.5. Impulsar la infraestructura para el medio ambiente
Indicador	Porcentaje de Avance en la ejecución de infraestructura ambiental
Descripción general	El indicador cuantifica el porcentaje de avance físico ejecutado en las obras y acciones de infraestructura ambiental durante un periodo determinado, considerando intervenciones como sistemas de manejo de residuos, infraestructura hidráulica ambiental, saneamiento, obras de mitigación, restauración, eficiencia energética y adaptación climática, de acuerdo con los alcances técnicos y plazos contractuales, sin que ello implique atribuciones de planeación o programación sectorial.

Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de Avance en la ejecución de infraestructura ambiental B = Avance físico ejecutado acumulado de las acciones de infraestructura C = Avance físico total programado
Unidad de Médida	Porcentaje
Ultima fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.3 Impulsar Infraestructura pública convenida para el bienestar social
Estrategia	1.3.6. Impulsar infraestructura productiva para elevar la competitividad.
Indicador	Porcentaje de Avance en la ejecución de infraestructura productiva para la competitividad
Descripción general	Medir el avance físico y la eficiencia en la ejecución de obras y acciones de infraestructura productiva, conforme a los proyectos, contratos y recursos autorizados, con el propósito de fortalecer la competitividad económica, la actividad productiva y la integración de cadenas de valor.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de Avance en la ejecución de infraestructura productiva para la competitividad B = Avance físico ejecutado acumulado de las acciones de infraestructura C = Avance físico total programado
Unidad de Médida	Porcentaje
Ultima fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado

Objetivo sectorial	1.4 Eficientizar la administración pública
Estrategia	1.4.1 Optimizar y sistematizar los procesos administrativos gubernamentales
Indicador	porcentaje de procesos administrativos que han sido optimizados y sistematizados
Descripción general	Medir el grado de implementación, estandarización y sistematización de los procesos administrativos gubernamentales a cargo de la Secretaría, con el propósito de mejorar la eficiencia operativa, reducir tiempos de atención, fortalecer el control interno y elevar la calidad de los servicios administrativos.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = porcentaje de procesos administrativos que han sido optimizados y sistematizados B = Procesos administrativos optimizados y sistematizados C = total de procesos administrativos programados
Unidad de Mérida	Porcentaje
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.4 Eficientizar la administración pública
Estrategia	1.4.2 Digitalizar de manera integral la gestión de la infraestructura pública
Indicador	porcentaje de procesos administrativos que han sido optimizados y sistematizados
Descripción general	Medir el grado de implementación, estandarización y sistematización de los procesos administrativos gubernamentales a cargo de la Secretaría, con el propósito de mejorar la eficiencia operativa, reducir tiempos de atención, fortalecer el control interno y elevar la calidad de los servicios administrativos.

Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = porcentaje de procesos administrativos que han sido optimizados y sistematizados B = Procesos administrativos optimizados y sistematizados C = total de procesos administrativos programados
Unidad de Médida	Porcentaje
Ultima fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.4 Eficientizar la administración pública
Estrategia	1.4.3. Optimizar la supervisión y gestión de obras
Indicador	Porcentaje de obras que cuentan con supervisión y gestión optimizadas
Descripción general	Medir el grado de implementación y mejora de los procesos de supervisión y gestión de obras a cargo de la Secretaría, con el propósito de asegurar el cumplimiento técnico, físico y contractual de los proyectos, fortalecer el control de calidad y reducir riesgos de retrasos, sobrecostos o desviaciones.
Metodología de cálculo	$A = (B/C) * 100$ Donde: A = Porcentaje de obras que cuentan con supervisión y gestión optimizadas B = Obras con supervisión y gestión optimizadas C = total de obras ejecutadas por la Secretaría
Unidad de Médida	Porcentaje
Ultima fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d

Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0%
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	100%

Objetivo sectorial	1.4 Eficientizar la administración pública
Estrategia	1.4.4. Optimizar y mejorar la cartera de proyectos de infraestructura pública.
Indicador	Número de proyectos de infraestructura pública registrados y gestionados en la cartera institucional
Descripción general	El indicador contabiliza el número de proyectos de infraestructura pública que forman parte de la cartera institucional y que cuentan con información vigente y seguimiento administrativo, conforme a los lineamientos internos de la Secretaría, durante un periodo determinado.
Metodología de cálculo	Número total de proyectos registrados y gestionados en la cartera institucional
Unidad de Mérida	Número de proyectos
Última fecha de publicación	2020
Periodicidad de actualización	Anual
Organismo que genera	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Fuente	Reporte anual Gobierno del Estado
Link a bases de datos	n/d
Datos de referencia	
año inicial	2020
Cifra inicial	0
Posición nacional	n/a
Año meta	2027
Cifra meta	50