



PROGRAMA ESTATAL DE INFRAESTRUCTURA 2017-2021

DIRECTORIO

Gobierno del Estado de Sinaloa

Lic. Quirino Ordaz Coppel

Gobernador Constitucional del Estado de Sinaloa

Lic. Osbaldo López Angulo

Secretario de Obras Públicas

Arq. Cuauhtémoc Rosales Inzunza

Subsecretario de Obras Públicas

Ing. Oscar Bernardo Luna Velarde

Subsecretario de Programación y Contratos

Mensaje del Secretario de Obras Públicas.....	4
Introducción.....	5
Misión, Visión y Valores.....	7
Capítulo 1. Diagnóstico.....	9
Capítulo 2. Estrategia General del Programa.....	25
Capítulo 3. Políticas Públicas e Instrumentos.....	18
Capítulo 4. Objetivos, Estrategias y Líneas de Acción.....	20
4.1. Objetivos, Propósito General, Retos y Desafíos, Plan de Acción.....	22
4.2. Alineación de Políticas Públicas con Objetivos y Estrategias Nacionales e Internacional.....	24
Capítulo 5. Programas Presupuestarios del Programa Estatal de Infraestructura.....	26
Capítulo 6. Indicadores de Seguimiento y Evaluación del Programa Estatal de Infraestructura	28
6.1. IndicadoresEstratégicos.....	30
6.2. Indicadores de Gestión.....	32
6.3. Mecanismos de Seguimiento y Evaluación.....	36

Mensaje del C. Secretario de Obras Públicas

Desde el inicio de esta administración asumimos el compromiso por constituir a la infraestructura como elemento relevante para el crecimiento potencial de la economía y la descentralización del progreso. En adhesión a este precepto y a las prioridades definidas en el Plan Estatal de Desarrollo 2017-2021, nos hemos propuesto diseñar las estrategias que permitan cimentar las bases para aumentar la competitividad de nuestra economía y las oportunidades para todos los sinaloenses.

En este sentido, el Programa Estatal de Infraestructura forma parte de la estrategia integral para catalizar el progreso económico y social del estado, a través de la configuración de los espacios físicos que sirvan de soporte a las actividades socioeconómicas, el fortalecimiento de la planeación e impacto de la obra pública y la garantía de la sustentabilidad en cada proyecto a ejecutar.

El programa se apegará a los lineamientos de la Ley de Planeación del Estado de Sinaloa, inscribiendo el concurso activo de los sectores público, social y privado en el diseño de la encomienda dirigida a promover un desarrollo sostenible a través de la reducción de los desequilibrios regionales y el combate a la pobreza.

Aprovecharemos la idoneidad del momento para potenciar la infraestructura establecida en el estado, elevando la competitividad de la economía, mejorando la calidad de vida, facilitando la integración de mercados y generando un desarrollo regional equilibrado. Estoy convencido que con las acciones previstas en nuestro programa avanzaremos hacia un estado de modernidad y progreso continuo para todos los sinaloenses.

Lic. Osbaldo López Angulo
Secretario de Obras Públicas

Introducción

El desarrollo de la infraestructura constituye uno de los pilares fundamentales para cimentar la creación de nuevas ventajas competitivas que nos permitan aumentar la productividad de nuestra economía y ampliar las oportunidades de la población. En este sentido, el Programa Estatal de Infraestructura enmarca la directriz de las acciones de política pública para propiciar el desarrollo y consolidación de la infraestructura en el estado: la planeación de los proyectos de infraestructura, el desarrollo de la infraestructura vial y carretera, la gestión de los proyectos logísticos de gran visión para el estado y la construcción de infraestructura productiva.

El logro de los principios generales de eficiencia y beneficio socioeconómico extendido en la ejecución de los proyectos de infraestructura precisan de una adecuada planeación que circunscriba su identificación, formulación y desarrollo. Dicha planeación se fortalece al incorporar el componente de horizontalidad que atienda la visión y prioridades de los municipios y localidades.

La infraestructura carretera debe cumplir su cometido económico de posibilitar la articulación productiva interregional que acerque a las personas y empresas a insumos y nuevos mercados, fortalezca y diversifique la estructura productiva estatal. En su tarea social, las carreteras deben permitir el acceso de cada vez más personas a los beneficios sociales como hospitales, escuelas y los servicios que amplíen sus oportunidades.

El desarrollo de infraestructura y equipamiento vial en las ciudades y localidades del estado debe atender y someterse a la composición de una estructura armónica entre las vialidades y el entorno urbano, así como a la generación de espacios que ofrezcan a las personas opciones de movilidad segura.

Consolidar una red logística de vías de comunicación en el estado, requiere el establecimiento de la infraestructura necesaria para hacer posible la interconexión de los diversos modos de transporte, dando paso a condiciones ventajosas en el encadenamiento producción-distribución-consumo; objetivo clave en la nueva configuración del desarrollo económico para Sinaloa.

En concordancia con estos propósitos, el Programa Estatal de Infraestructura 2017-2021 inscribe las aspiraciones de los sinaloenses y los compromisos asumidos por nuestro gobierno en la construcción de un mejor Sinaloa.



Misión

Desarrollar la infraestructura estatal mediante la implementación de políticas y acciones encaminadas a fortalecer su planeación, construcción e impacto, con la finalidad de que se constituyan en el soporte a la actividad económica y social de Sinaloa.

Visión

Convertir a la infraestructura en el factor determinante del aumento de la productividad, la ampliación de oportunidades y la mejora en la calidad de vida de los sinaloenses.

Valores

Responsabilidad: garantizar la pertinencia y eficacia de las obras de infraestructura.

Honestidad: suscribir los principios de transparencia, eficiencia y honradez en todos y cada uno de los proyectos de infraestructura para Sinaloa.

Equidad: hacer de la infraestructura el principal medio para democratizar el progreso.

Inclusión: establecer la horizontalidad en la planeación de los proyectos de infraestructura para que contengan las necesidades e intereses agregados de todas las regiones y comunidades sinaloenses.

CAPÍTULO 1

Diagnóstico



Capítulo 1. Diagnóstico

La dotación de infraestructura constituye actualmente una condición imprescindible para el logro del desarrollo económico sostenible y equitativo de los países y sus regiones. El establecimiento y continuación de los procesos virtuosos de crecimiento acelerado se cimientan en la disponibilidad de infraestructura de calidad que dinamice la actividad económica y fortalezca el bienestar social.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), enmarca dentro de sus objetivos la necesidad de desarrollar infraestructuras sostenibles, resilientes y de calidad, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial énfasis en el acceso equitativo y asequible para todos. La dinámica socioeconómica actual y la creciente urbanización han generado la necesidad de invertir en infraestructuras sostenibles que sean acordes con el cambio climático, impulsen el crecimiento económico y generen un desarrollo social armónico. En este sentido, el incremento de la productividad, los ingresos y la mejora de los servicios como la salud y la educación, dependerán en buena medida de la efectividad de las inversiones en infraestructura.

La dotación adecuada de infraestructura constituye un factor determinante del funcionamiento productivo y eficiente de los sistemas económicos. El comercio de mercancías y la movilidad de personas a través de la infraestructura de transporte es un factor indispensable de la productividad, y la eficiencia asociada a dicha movilidad, constituye actualmente un elemento de competitividad para el crecimiento potencial de la economía. Por otro lado, la infraestructura incide significativamente en la disminución de la pobreza y la mejora en la calidad de vida, al posibilitar el acceso de las personas a las diferentes prestaciones sociales y los servicios públicos.

En la mayoría de los sectores la inversión pública en infraestructura ha predominado por sobre la inversión privada. Si bien el aumento de la inversión en capital público ha actuado como sustituto del capital privado en un principio, a la larga la relación dominante entre ambas ha sido de complementariedad. La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) ha estimado necesaria una inversión anual pública y privada de 6.2% del PIB para hacer frente a las insuficiencias en infraestructura productiva y de servicios básicos en América Latina.

Sin embargo, debido a que la visión de la infraestructura es necesariamente política, la inversión pública en su desarrollo debe constituirse en una palanca clave para desencadenar crecimiento económico y bienestar. Los compromisos políticos para su modernización se deben incluir a estrategias de largo plazo que garanticen su continuidad,

e integrarse a una estrategia gubernamental multinivel unificada que empate visiones competitivas y prioridades regionales.

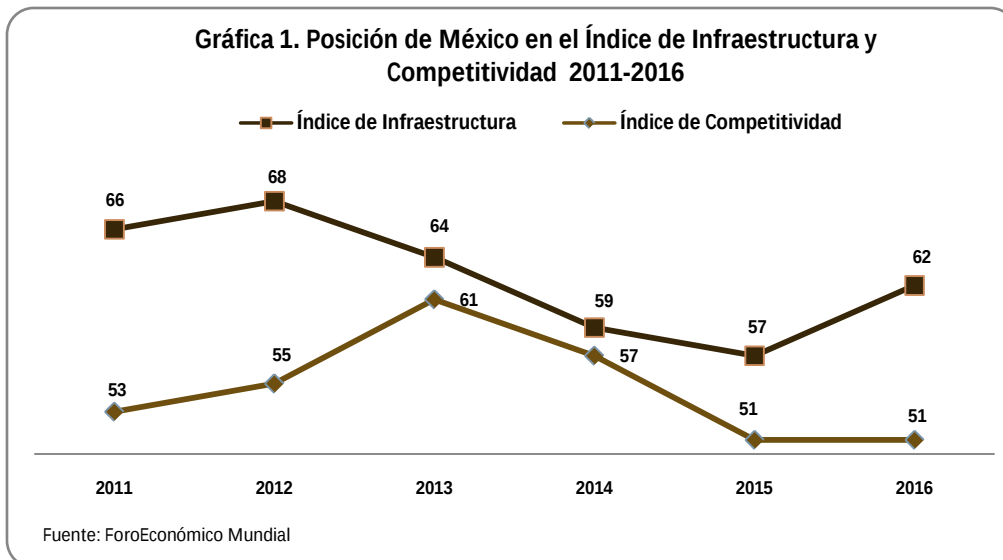
Las políticas de inversión en infraestructura deben suscribir una planeación que integre elementos relacionados con la calidad, efectividad e impacto de los proyectos. Para lograr esto, de acuerdo con la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), cada obra de infraestructura debe formar parte de un plan estratégico de largo plazo, obtener un resultado positivo en el análisis costo-beneficio, ajustarse funcionalmente con otros activos de infraestructura, ser importante para el desarrollo de un sector particular, y ostentar otros factores relacionados con sus impactos socioeconómicos.

En este sentido, la atención de la inversión pública se debe direccionar de la simple construcción de obras hacia la consecución de un plan estructurado y multidimensional que delimite estrategias de vanguardia para fortalecer la competitividad, el bienestar y la inclusión social. La OCDE establece que las estrategias en infraestructura deben incluir no solo la reducción de embotellamientos del transporte y el apoyo a regiones rezagadas, sino también aspectos de adaptación a las tendencias de largo plazo como el envejecimiento de la población y el cambio climático, complejidad que implica la concurrencia de actores económicos y sociales para definir y sopesar las inversiones necesarias, mediante un mecanismo de gobernanza que traduzca una visión política en objetivos precisos.

En este nuevo escenario, el gobierno federal delinea una estrategia de desarrollo de infraestructura para transformar a México en un “Centro Logístico de Alto Valor Agregado”, incidiendo de manera directa y sostenida en el aumento de la competitividad de las empresas, el crecimiento potencial de la economía y la mejora en la calidad de vida de la población. La infraestructura juega un papel crucial en la estrategia transversal del gobierno dirigida a incrementar y democratizar la productividad, ya que es un elemento crucial para abrir oportunidades de crecimiento a todos los sectores de la población y llevar a México a su máximo potencial. En virtud de ello, se ha decidido apoyar el desarrollo de la infraestructura con una visión de largo plazo: basada en tres ejes rectores i) desarrollo regional equilibrado, ii) desarrollo urbano y iii) conectividad logística.

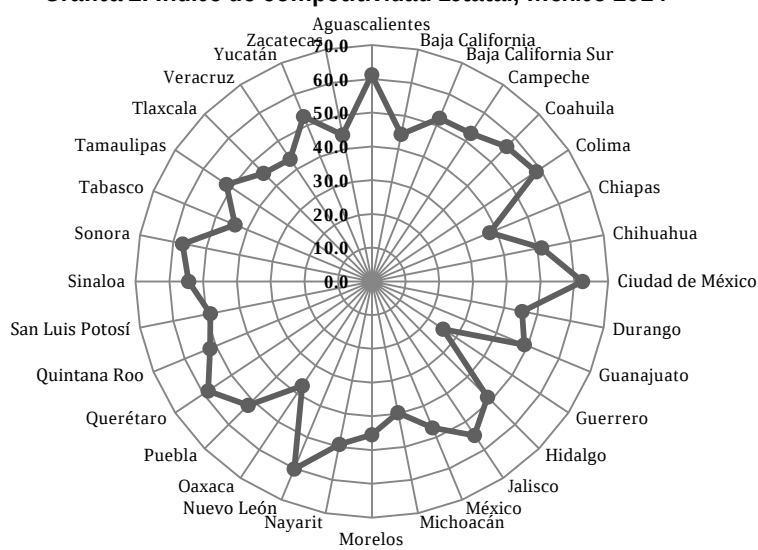
La productividad del país ha padecido un largo trance de estancamiento que ha limitado severamente su posición competitiva en el mundo, de acuerdo al Reporte Global de Competitividad 2017-2018 del Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) México ocupa la posición 51 dentro de 140 países en el Índice Global de Competitividad, muy por debajo de sus principales socios comerciales como Estados Unidos (2), Canadá (14), Alemania (5) y China (27), y por debajo de naciones como Chile (33), Costa Rica (47) y Panamá (50). Esta posición se explica, en buena parte, por una insuficiente y poco competitiva infraestructura de caminos, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y

telecomunicaciones, que sitúa al país en el lugar 62 en el componente de infraestructura del mismo índice.



Los esfuerzos dirigidos a acrecentar la productividad tienen injerencia directa en el fortalecimiento de la competitividad. La infraestructura es un elemento imprescindible en el aumento de la productividad, ya que permite ampliar y eficientar los canales de comercio de las empresas, y los efectos colaterales de su construcción se relacionan con un aumento del empleo y una derrama económica multisectorial que favorece el crecimiento económico. Además, la infraestructura es elemento determinante de la descentralización del progreso, al acercar a las regiones más apartadas los beneficios sociales como la salud y educación, y hacer posible su dinámica productiva con los centros urbanos.

Sin embargo, la polarización de la competitividad ha sido la principal característica de las regiones del país. La disparidad regional en México se acentuó de sobremanera a raíz de la apertura comercial, marcando un antes y después a partir de la firma del Tratado de Libre Comercio de América Norte (TLCAN). De acuerdo con el Índice de Competitividad Estatal (ICE) publicado por el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), los estados líderes se concentran en la región centro y la zona industrial del país, la Ciudad de México ocupa la primera posición con 62.4 puntos de 100 posibles, le siguen el estado de Aguascalientes (61.3), Nuevo León (60.1) y Colima (58.6). En el extremo opuesto, con los niveles más bajos de competitividad se encuentran los estados del sureste: Chiapas (37.8), Oaxaca (37.1) y Guerrero (25.4), a excepción de las entidades de la península de Yucatán.

Gráfica 2. Índice de Competitividad Estatal, México 2014

Fuente: Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO)

Factores económicos, sociales, gubernamentales, geográficos y naturales, inciden de manera directa en la disparidad regional, por lo cual, el fortalecimiento de su competitividad se debe asociar a la construcción de los espacios físicos que sirvan de soporte a su actividad socioeconómica específica, y donde el impulso al potencial endógeno constituya su palanca al desarrollo. Por ejemplo, la inversión en infraestructura de transporte y comunicaciones coadyuva a la conformación de bloques regionales para la integración de las actividades económicas relevantes y la complementariedad productiva de los estados al interior y con el exterior. La inversión en infraestructura turística permite potenciar los atractivos de ciudades y localidades, diversificando la estructura económica y fortaleciendo la cadena productiva multisectorial para generar empleos, captar divisas y mejorar la posición competitiva de los destinos nacionales en el mundo. Por su parte, la infraestructura para el acceso a la salud y los servicios sociales básicos es indispensable para el sostenimiento de la vida humana, con efectos sociales y económicos transversales que mejoran el bienestar de la sociedad.

De acuerdo al índice de competitividad del IMCO, Sinaloa se ubica dentro de las diez entidades más competitivas del país, ocupando la novena posición del ranking. Dentro de los subíndices componentes, en el referente a sectores precursores de clase mundial donde se ubica la disponibilidad de infraestructura, la entidad se sitúa en la doceava posición. De igual manera, los subíndices restantes para el estado se localizan dentro de los primeros diez a nivel país, a excepción de los correspondientes a sistema de derecho confiable y competitivo, aprovechamiento de relaciones internacionales e innovación y sofisticación de los sectores económicos.

TABLA 1. INDICE DE COMPETITIVIDAD ESTATAL 2014			
	Estado	Índice General	Posición 2014
1	Ciudad de México	62.4	1
2	Aguascalientes	61.3	2
3	Nuevo León	60.1	3
4	Colima	58.6	4
5	Querétaro	58.3	5
6	Sonora	57.2	6
7	Coahuila	56.5	7
8	Jalisco	54.8	8
9	Sinaloa	54.2	9
10	Yucatán	52.9	10

Fuente: Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO)

Si bien la infraestructura establecida en el estado ha constituido un insumo de gran valor en el establecimiento y despegue de las actividades productivas, el desarrollo social y la generación de bienestar para los sinaloenses, existen insuficiencias importantes que trastocan nuestra posición competitiva en la región y el país. Retomando los subíndices de competitividad, se encuentran deficiencias en lo tocante al aprovechamiento de las relaciones internacionales debido a la ausencia de una plataforma de exportación diversificada, en la cual predominan los productos primarios, por otra parte, en lo relativo a la innovación y sofisticación de los sectores económicos, el elemento referido a la productividad de los factores muestra debilidades estructurales. La escasa productividad de los sectores económicos locales se relaciona, en buena medida, con la incapacidad de generar ventajas competitivas ligadas a la disponibilidad de infraestructura de calidad.

Debido a que la infraestructura en la entidad no armoniza con las necesidades que exigen empresas que operan mediante plataformas logísticas multimodales se carece de un movimiento competitivo de mercancías y materias primas. La subutilización o la falta de inversión estratégica en la infraestructura portuaria, carretera y ferroviaria merma nuestra posición competitiva regional y transfronteriza, limitando nuestra base exportadora. Es necesaria una infraestructura que apoye la capacidad logística del transporte para impulsar la productividad en cada región de la entidad, la atracción de inversiones y la diversificación de la estructura productiva.

En los últimos años las obras de infraestructura en Sinaloa proyectan la ausencia de una planeación estratégica, lo cual ha originado construcciones que no suscriben un fin productivo y social, aun y cuando implicaron cuantiosas inversiones para su edificación. Es

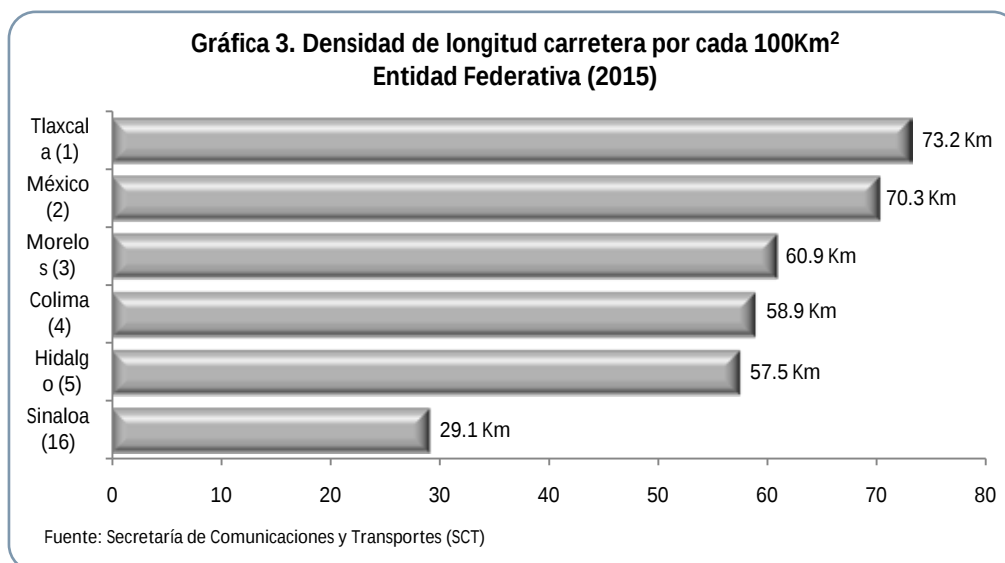
imprescindible transitar de una cartera de necesidades a una cartera de proyectos de infraestructura que, de celeridad y viabilidad socioeconómica a la obra pública, inscribiendo elementos relacionados con la calidad e impacto de los proyectos. La horizontalidad en la planeación de la obra pública debe constituir un elemento imprescindible de la política de infraestructura estatal, toda vez que la complementariedad de las inversiones resulta fundamental para el logro de los objetivos planteados con la construcción de obra pública.

Como se establece en el Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2017-2021, la política de infraestructura se basará en una estrategia dirigida a aumentar la competitividad de los sectores estratégicos locales, donde el fortalecimiento de la planeación garantizará que cada proyecto represente beneficios socioeconómicos que se constituyan en el factor determinante para su ejecución. En este sentido, la construcción de carreteras, la pavimentación de calles y la obra pública en general deberán corresponder a acciones concurrentes y conducentes a promover la actividad económica, el desarrollo regional y la ampliación de oportunidades para la población.

Infraestructura Carretera

La red carretera en Sinaloa constituye la principal vía de circulación de mercancías y personas, por lo que para su consolidación como elemento imprescindible del aumento de la competitividad y la descentralización del progreso requiere de inversiones importantes en la construcción de las rúas que integren una plataforma logística multimodal con otros medios de transporte, faciliten el acceso de más personas a los bienes y servicios de los centros urbanos y contribuyan al establecimiento de la dinámica productiva interregional.

De acuerdo a cifras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), el estado de Sinaloa se posiciona en el sitio 16 en densidad de la longitud carretera con 17 mil kilómetros de caminos, de los cuales 31% se compone de rúas pavimentadas y el restante 69% se combina con caminos revestidos, terracerías y brechas mejoradas. Comprendiendo 4.3% de la red carretera nacional, la infraestructura carretera de la entidad se integra a los ejes carreteros troncales del país a través de su red de carreteras alimentadoras y caminos rurales que enlazan a sus ciudades y localidades a los principales corredores comerciales.



Si bien la infraestructura carretera en Sinaloa corresponde a una amplia longitud de caminos pavimentados, su principal carencia se relaciona con la conformación de una red que interconecte circuitos carreteros regionales e interestatales. La alta dispersión de la construcción de carreteras es resultado de una deficiente planeación que se relaciona con el hecho de buscar siempre una meta longitudinal de pavimentación, derivando en carreteras dispersas, incompletas y discontinuas, haciendonecesario invertir en la conclusión de un número importante de tramos carreteros que iniciaron su construcción años atrás.

La infraestructura carretera en Sinaloa se ha concentrado en la zona de los valles, donde existe la mayor población y se aglomera gran parte de la actividad económica. 67% de la población vive en la zona de los valles, los cuales ocupan 33% de la superficie estatal y es la zona de producción agrícola, es aquí donde se concentra más de 60% de las carreteras pavimentadas. La construcción de infraestructura para el transporte siguió la lógica productiva del estado y desprotegió a regiones con potencial productivo alternativo, lo cual ha agravado su condición de atraso y marginación. Por estas razones, los recursos materiales y humanos de Sinaloa han venido aprovechándose en forma desigual y limitada. En todas las regiones geográficas de la entidad existe potencial de desarrollo, el cual precisa de carreteras para aproximar a empresas a insumos y nuevos mercados, fortalecer el turismo y acercar los servicios sociales a la población.

El Consejo para el Desarrollo Económico de Sinaloa (CODESIN) ha instituido El Plan Conecta de Movilidad Sinaloa 2045, identificando diversos proyectos carreteros para detonar en las regiones funcionales de Sinaloa la interconexión logística, turística e interregional. En el contexto y visión de esta planeación, existe un desafío por cimentar la

conectividad funcional de Sinaloa, por lo cual, las obras de infraestructura carretera se deben direccionar a continuar la conformación de una plataforma logística que integre competitivamente a la entidad en la movilidad de mercancías y personas.

En la región funcional norte del estado, es necesario integrar la conectividad carretera y de caminos a la estrategia por establecer la plataforma logística y energética de Topolobampo como la vía comercial marítima del Asia Pacífico y puerto industrial de clase mundial, potenciando a la vez, los atractivos turísticos y la actividad económica de la región. La obra clave es la terminación del eje carretero Topolobampo-Ojinaga, que conectará a Sinaloa con el norte del país, Texas y los estados del centro de los Estados Unidos. Por otro lado, la modernización de las carreteras alimentadoras en la región se encuadra dentro de los requerimientos necesarios para eficientar los flujos comerciales de las actividades agrícolas y comerciales.

En este sentido, los proyectos de infraestructura carretera de la región norte del estado deben inscribir un enfoque logístico, turístico, agroindustrial y de servicios, cimentados en una estructura de movilidad que integre las zonas de industria-logística y de servicios, con un enfoque regional que potencialice la nueva plataforma energética de la entidad. La construcción y modernización carretera deberá ser un factor determinante de la consagración económica y social de los municipios de Ahome, Fuerte y Choix.

La región funcional Centro-Norte integrada por los municipios y localidades de Guasave, Salvador Alvarado, Angostura, Sinaloa y Mocorito, necesita fortalecer su conectividad y movilidad para el desarrollo de nuevas ventajas competitivas. Obras carreteras como la modernización de la vía Guamúchil-Angostura precisan la continuación de su proceso constructivo, además la ejecución de proyectos carreteros que articulen sus actividades productivas y fortalezcan el turismo alternativo de pueblos mágicos, señoriales y ecológicos. A partir del municipio de Guasave, el cual cuenta con 70% de la población en la región, se contempla la conformación de un sistema de ciudades con corredores agroindustriales, logísticos y de servicios entre sus centros principales. Los municipios y localidades precisan fortalecer sus cadenas productivas y comerciales, y transitar a actividades de mayor valor agregado, para ello, la infraestructura carretera debe coadyuvar en disminuir los costos logísticos de los empresarios de la región al mejorar los tránsitos y frecuencias de las mercancías y productos.

En la región funcional del centro del estado la obra de mayor relevancia en el corto plazo es la conclusión de la carretera Badiraguato-Parral, para conformar un corredor interestatal que detone el desarrollo productivo y comercial de una de las regiones con mayores carencias económicas y sociales; por otro lado, la integración carretera regional debe impactar en el desarrollo de los municipios de Elota y Cosalá para fortalecer el turismo y los canales de distribución regional para la agroindustria. En la capital del estado la articulación de la infraestructura carretera con la infraestructura complementaria de

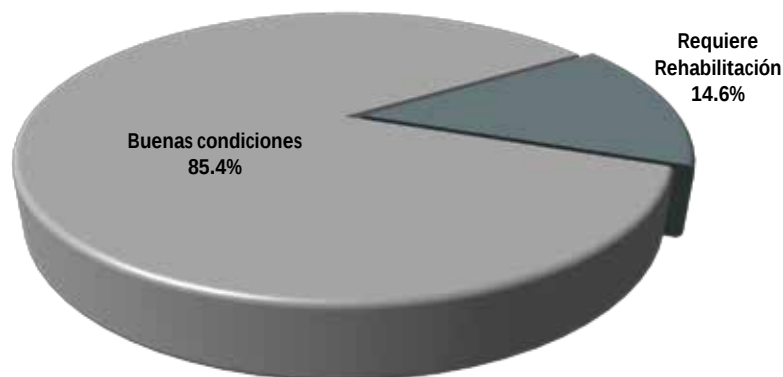
transporte es una tarea insoslayable para fortalecer los servicios logísticos de la región. Aunado a lo anterior, es necesario concluir las obras carreteras incompletas para concretar la integración de un número importante de comunidades a los circuitos productivos y de servicios regionales para mejorar su dinámica socioeconómica.

En los municipios que conforman la región Sur del Estado de Sinaloa, la infraestructura carretera debe hacer posible la sinergia productiva que formará la consolidación del Corredor Económico del Norte, para ello se demanda iniciar la estructura de movilidad regional entre las localidades para incluirlas a la espina dorsal de la región. Es primordial pavimentar los caminos que permitan diversificar y complementar las opciones turísticas de la región, por ejemplo el turismo de pueblos mágicos en localidades de Rosario, Escuinapa y San Ignacio, y la modernización de las rúas que conducen a los sitios turísticos de Piaxtla y Las Labradas. De igual manera, potenciar las posibilidades mineras, silvícolas y agrícolas de la región de los altos y la zona rural, con carreteras y caminos rurales que permitan su proximidad a las zonas de consumo de la región.

Dado que la logística se basa en el tiempo -referida a puntualidad- y no en distancias, es menester continuar ampliando la interconexión de la red de carreteras alimentadoras con el corredor México-Nogales, incorporando a las regiones funcionales del estado a la dinámica comercial que se desarrolla a través de la red carretera troncal del país. En el Corredor Económico del Norte es preciso continuar la modernización carretera para incorporar de manera eficiente su infraestructura logística complementaria. Por su parte, el corredor multimodal Topolobampo-Chihuahua requiere continuar la construcción y ampliación de su carretera transversal que integre el puerto de Topolobampo al corredor comercial.

Actualmente existen una cantidad importante de carreteras en mal estado. La evaluación de la red carretera efectuada a finales del año 2016 evidenció que 14.6% de los 4,011 kilómetros de la red carretera estatal, esto es 586 kilómetros, requieren ser reconstruidos o rehabilitados, y los restantes 3,425 kilómetros permanecerán en buenas condiciones si se establecen programas anuales de conservación para su mantenimiento.

**Gráfica 4. Condiciones de la red carretera estatal
Sinaloa 2016**



Fuente: Secretaría de Obras Públicas.

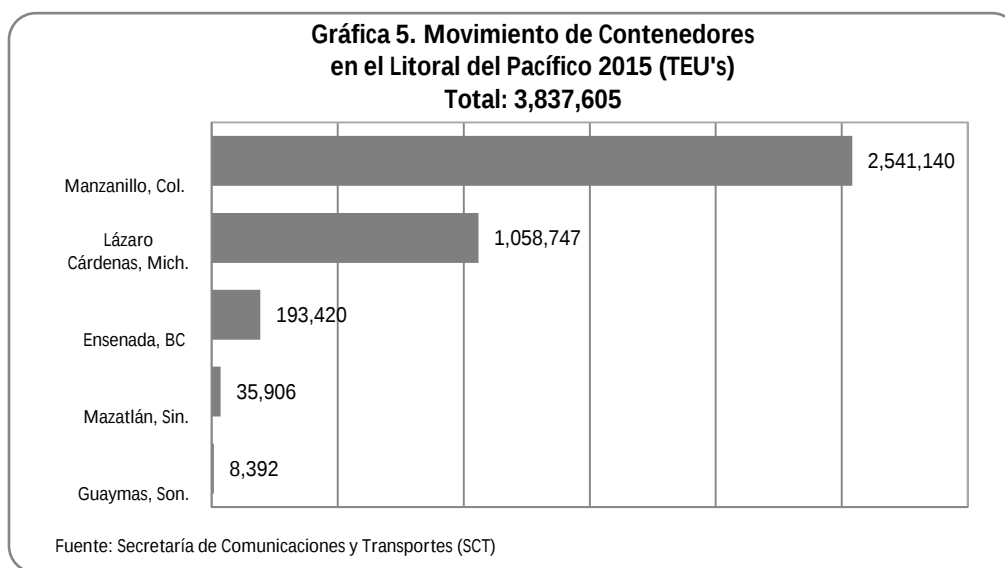
Aunada a la obra carretera necesaria para detonar la actividad económica y social de Sinaloa, es menester continuar fortaleciendo la conservación de carreteras mediante inversiones crecientes en rehabilitación, reconstrucción y mantenimiento para la red estatal pavimentada. El programa de rehabilitación de carreteras debe superar los periodos gubernamentales para adoptar una naturaleza transexenal y permanente, en este sentido, se debe concretar anualmente un programa de rehabilitación y conservación en por lo menos la cuarta parte de la red carretera estatal para mantener un status aceptable de caminos en buenas condiciones.

Infraestructura Portuaria

El transporte marítimo es el principal medio de transporte de los bienes que se comercian internacionalmente, ya que posibilita el traslado de grandes volúmenes de mercancías a mayores distancias. En el país existen cuatro puertos localizados estratégicamente - Altamira, Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas-, los cuales realizan más del 90% del movimiento total de la carga contenerizada, y alrededor del 60, 40 y 30 por ciento de la carga correspondiente a granel agrícola, mineral y carga suelta, respectivamente. Debido a esta saturación, la capacidad instalada y la infraestructura en las regiones de dichos puertos está llegando a su límite, principalmente en las terminales de contenedores. En este escenario, el principal reto para los puertos mexicanos establecidos en los litorales del país que pudiesen representar una alternativa viable para el transporte marítimo de mercancías, radica en adecuar su infraestructura para constituirse en puertos de clase mundial que puedan recibir buques de última generación y cuenten con la dotación apropiada de accesos terrestres que agilicen el transporte multimodal.

De acuerdo a cifras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), el movimiento marítimo de carga en el estado de Sinaloa durante 2015 correspondió a 9 millones 436 mil toneladas, lo cual representa 3% de la carga total movilizada en los puertos mexicanos, y 7.4% de la carga marítima total movilizada en el litoral del pacífico para el mismo año. La modernización de los puertos de Topolobampo y Mazatlán es una acción imprescindible para la inmersión de los puertos como nodos logísticos a la red global, conforme al potencial de su ubicación e infraestructura para la movilización de mercancías y personas. Para revertir la desutilización de los puertos de Mazatlán y Topolobampo se requiere llevar a cabo la modernización de su infraestructura, lo cual les permitirá integrarse como nodos logísticos de la red marítima global.

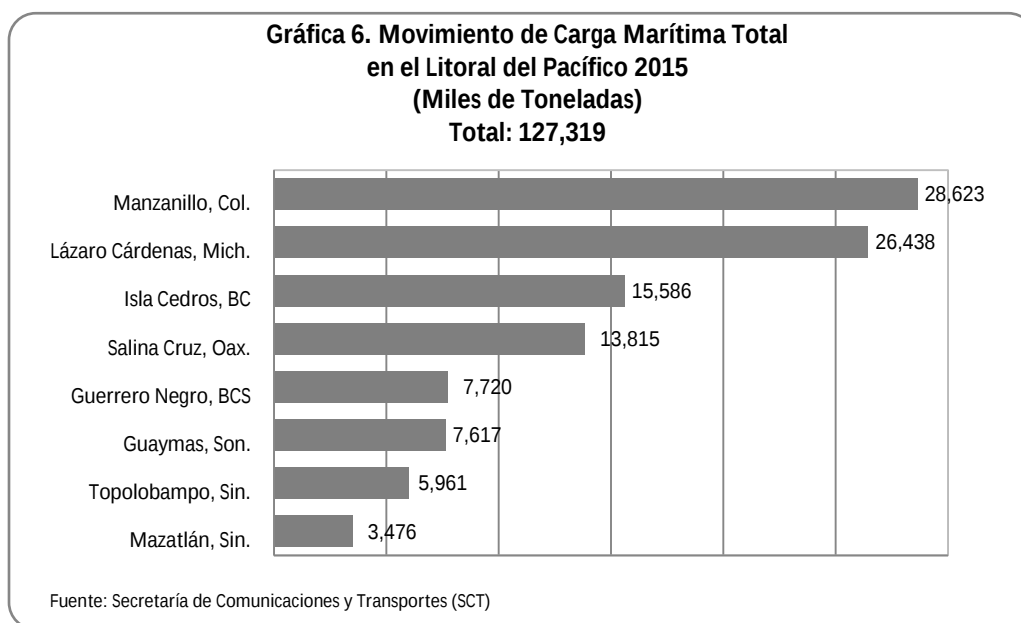
Mazatlán moviliza el 2.7% de la carga total en el litoral del pacífico y es el penúltimo puerto en mover carga contenerizada con tan solo 1% de la misma. La infraestructura del Puerto de Mazatlán responde a las necesidades de un puerto multipropósito de primera generación y con carácter regional, desfasado en infraestructura y tecnología respecto a los puertos de cuarta generación. Una limitada franja destinada a muelles y patios de maniobra mezcla el manejo de cruceros, contenedores, carga general y bodegas de productos a granel; generando incomodidades, riesgos a la seguridad e ineficiencias en las operaciones portuarias.



Con un insuficiente nivel de competitividad en lo referente a tamaño de mercado, localización, costos, operación y conectividad respecto a los puertos líderes en el pacífico - Manzanillo y Lázaro Cárdenas-, el Puerto de Mazatlán requiere ampliar y modernizar su infraestructura para atraer nuevos arribos, mejorar la regularidad de los mismos y ampliar

su hinterland. Resulta imperioso continuar con el proyecto de ampliación y equipamiento del puerto de Mazatlán para hacer posible un crecimiento constante de sus operaciones portuarias, logísticas e industriales. Si bien la carretera Mazatlán-Durango convierte a Mazatlán en puerta marítima y factor importante del CEN, el proyecto a futuro contempla poseer un puerto acorde con las necesidades de un corredor logístico y multimodal de clase mundial.

Por su parte, el Puerto de Topolobampo moviliza 4.7% de la carga total en los puertos del pacífico mexicano, centrando sus operaciones en el movimiento de carga suelta, gráneles agrícolas y minerales, por la falta de infraestructura y equipamiento no moviliza carga contenerizada y por lo tanto no reúne las características de un puerto comercial. El Puerto no se ha constituido en factor determinante del desarrollo económico de Sinaloa, ya que no favorece el tránsito de mercancías y el desarrollo de nuevas industrias, aun y cuando ostenta una localización geográfica privilegiada, se ha dedicado a la carga y transporte de productos no manufacturados que agrupan alrededor de 50% de su carga movilizada, los cuales no son de un alto valor agregado. Adicionalmente existe un ferrocarril fragmentado que no se articula debidamente a la terminal portuaria, no cuenta con conexión carretera transversal que le permita ampliar su área de influencia regional e internacional, sus tarifas no son competitivas y su infraestructura es insuficiente para recibir buques de mayor calado.



Ante estas desventajas, es menester iniciar y continuar la construcción de la infraestructura que integre al Puerto de Topolobampo con un corredor carretero

transversal que le permita convertirse en puerta marítima del Asia Pacífico hacia el mercado estadounidense. Además, gestionar los proyectos para impulsar una infraestructura logística de primer nivel que a largo plazo convierta al puerto en un centro multimodal con aduana, recinto fiscal y parques industriales y sea referente internacional en movimiento de mercancías y personas.

Infraestructura Ferroviaria

El transporte e infraestructura ferroviaria del estado, actualmente concesionado a la empresa Ferromex, se compone por la ruta del pacífico desde Nogales hasta el estado de Jalisco, y por la ruta Chihuahua-Pacífico que constituye un eje ferroviario transversal desde Topolobampo hasta la frontera con Texas en Ojinaga Chihuahua, el cual además de ser el único ferrocarril de pasajeros en el país tiene potencial para el transporte de mercancías. A lo largo de la ruta del pacífico se movilizan principalmente productos agrícolas rumbo a las zonas de consumo más importantes del país.

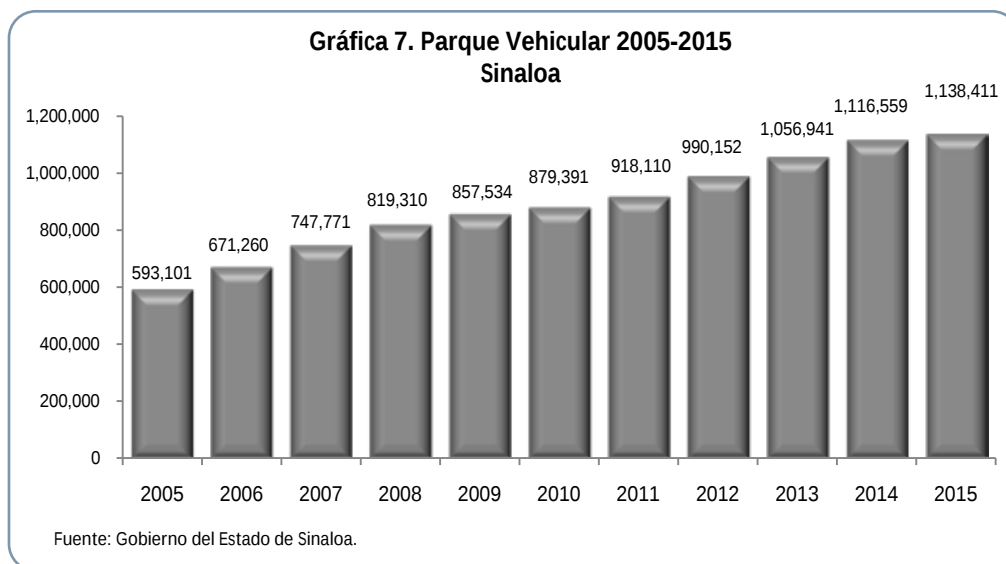
A pesar de que existen en el estado una red ferroviaria de más de 1 mil kilómetros de vías, dos centros de despacho, diez estaciones y cuatro patios de maniobras para el servicio de carga; se presentan problemas de insuficiencia en la transportación de productos primarios y lentitud en el traslado de mercancías debido al deterioro y obsolescencia en un número importante de unidades tractivas y de arrastre. En este sentido, el desafío más importante del transporte ferroviario es el de modernizar sus unidades y vías férreas para fortalecer su potencial logístico.

Es necesario gestionar ante los entes públicos y privados la integración de terminales intermodales con base en estándares internacionales de funcionalidad operativa, la adquisición de equipo y transporte, así como el desarrollo de la infraestructura de vías adecuadas a las especificaciones de carga. Por otro lado, es menester resolver los problemas de movilidad urbana generados por los cruces de las vías férreas en las ciudades, armonizando la convivencia urbano-ferroviaria y evitando accidentes viales. Al respecto, en la ciudad de Culiacán se presenta el conflicto principal, precisando la construcción de un nuevo patio de maniobras y un libramiento ferroviario que mejorarán la logística, ahorrarán tiempo y liberarán un espacio urbano para la ciudad.

Infraestructura Vial y Urbana

La dispersión del crecimiento urbano en las ciudades provocada por la falta de planeación y la incorporación desordenada del suelo, ha tenido enormes repercusiones en la movilidad de las personas y en el encarecimiento de la infraestructura y los servicios urbanos, los cuales han sido rebasados porque fueron diseñados para una dinámica social

y económica diferente a la actual. Debido a este fenómeno, los traslados en las ciudades se realizan preeminentemente en automóvil, provocando aglomeraciones viales que han afectado la movilidad. El parque vehicular casi se ha duplicado en la última década, haciendo del caos vial una dificultad recurrente que se percibe como uno de los problemas principales en la actualidad. El desarrollo de la infraestructura vial y urbana se ha centrado principalmente en la construcción de obras para el automóvil, las cuales siempre han resultado insuficientes.



En los últimos años la planeación urbana se ha modelado en base a las necesidades de los automóviles. La prioridad de las inversiones en infraestructura urbana se ha centrado en la construcción de obras para resolver los puntos de conflicto vial, durante el último decenio la inversión en infraestructura para el automóvil comprendió cerca de 90% de los recursos en este rubro. La infraestructura urbana del estado no unifica armónicamente la infraestructura vial -calles, puentes y pasos a desnivel- con espacios que ofrezcan a las personas opciones alternativas de movilidad -peatonal, bicicleta-, lo cual afecta severamente la movilidad de las personas, la convivencia social y el esparcimiento. Por lo tanto, es necesario que complementariamente a la construcción de vialidades se generen espacios públicos que unifiquen modos alternativos de desplazamiento, respetando el entorno y la movilidad sustentable.

Como establecimos en el PED 2017-2021, las acciones en materia de infraestructura vial y urbana deben suscribir políticas públicas transversales para reconfigurar la movilidad urbana, con infraestructura que integre modos alternativos de transportación, que establezca el espacio público como un derecho de los habitantes a la ciudad, y que

involucre a los sectores que convergen en esta problemática. El urbanismo para los autos y sus consecuencias en la calidad de vida y la sustentabilidad debenequilibrarse con la construcción de calles completas, donde los espacios para la movilidad alternativa e inclusiva formen parte de la estructura vial.

El mayor problema vial en el estado continúa siendo la falta de pavimento en colonias populares de la ciudad interior y la periferia, existe una marcada discontinuidad de pavimentación que ha afectado severamente la movilidad, la salud y la dinámica socioeconómica. De acuerdo a cifras del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Información (INEGI), tan solo 32% del total de las manzanas en localidades urbanas cuentan con pavimento en todas sus vialidades, lo cual denota un déficit considerable que precisa de acciones conducentes para completar circuitos viales al interior de la ciudad que se interconecten a los circuitos establecidos.

En el estado existe un número importante de localidades que tienen serias dificultades de movilidad, donde su pavimentación se limita a la vía de acceso y no existe la infraestructura vial que complete su conectividad y eficiente su movilidad interior. Dado que la movilidad en las comunidades se realiza primordialmente a pie y en medios no motorizados, la composición de sus sistemas viales aportaría significativamente a mejorar la accesibilidad, salud y limpieza, así como a aumentar su competitividad y capacidad para desarrollar actividades productivas como el turismo.

CAPÍTULO 2

Estrategia General



Capítulo 2. Estrategia General

El desarrollo y consolidación de la estructura productiva en el estado precisa establecer una estrategia para consolidar la competitividad de su infraestructura, cimentada en inversiones concurrentes que se dirijan a apuntalar los sectores estratégicos de la entidad.

Como prioridad, instituir y formalizar la planeación de la infraestructura es tarea insoslayable para impulsar proyectos que aumenten la competitividad del estado y sus regiones. Cada proyecto de infraestructura delinearé y formará parte de una estrategia consensuada en la que los beneficios sociales y productivos serán los factores determinantes para su ejecución, priorizando la construcción de obras con visión de largo plazo que garanticen el desarrollo dinámico y sustentable.

Dirigiendo con equidad el desarrollo de la infraestructura a lo largo y ancho de la geografía estatal, habremos de generar en las comunidades una dinámica productiva y social basada en la disponibilidad de infraestructura competitiva que potencie la actividad económica y produzca una sinergia interregional para mejorar las condiciones de bienestar.

Con las carreteras cumpliremos el cometido económico de posibilitar la articulación productiva interregional que acerque a las personas y empresas a insumos y nuevos mercados, fortaleciendo y diversificando la estructura productiva estatal. Cumpliendo con su tarea social, estas indispensables vías permitirán el acceso de cada vez más personas a los beneficios sociales, como hospitales, escuelas y diversos servicios que amplíen sus oportunidades. El desarrollo de la infraestructura y equipamiento vial en las ciudades y comunidades atenderá y se someterá a la composición de la estructura armónica de vialidades y espacios públicos con el entorno urbano, así como a la generación de espacios que ofrezcan a las personas opciones alternativas de movilidad.

Continuaremos la gestión para proseguir con el establecimiento de la infraestructura que consolide una red logística de vías de comunicación para Sinaloa en conectividad con otros estados, potenciando la infraestructura carretera, portuaria y del transporte en general, para afianzar los vínculos comerciales regionales e interregionales. Así, generaremos condiciones competitivas ventajosas, inherentes a la disposición de infraestructura de calidad que sea un atractivo para la inversión y la generación de empleos de calidad.

CAPÍTULO 3

Políticas Públicas e Instrumentos



Capítulo 3. Políticas Públicas e Instrumentos

Política 1. Fortalecer la planeación de la infraestructura para garantizar la viabilidad, pertinencia y calidad de la obra pública.

- 1.1 Establecer las obras de infraestructura prioritarias a corto, mediano y largo plazo.**
- 1.2 Gestionar los estudios y proyectos para las obras de infraestructura de gran magnitud en el estado.**
- 1.3 Instituir un banco de proyectos de infraestructura para el estado.**
- 1.4 Definir y ejecutar un Programa Anual de Obra Pública.**

Política 1. Fortalecer la planeación de la infraestructura para garantizar la viabilidad, pertinencia y calidad de la obra pública.

Construir la infraestructura que mejore la posición competitiva de las actividades productivas de la región y permita la descentralización del progreso en el estado.

RETOS Y DESAFÍOS:

- q Conformar una política integral de infraestructura.
- q Fortalecer la transversalidad en la planeación de la obra pública.
- q Evitar la ejecución de proyectos que no transcriban beneficios económicos y sociales concretos.

PLAN DE ACCIÓN:

- q Fortalecer la planeación de la infraestructura a través de mecanismos formales de participación.
- q Identificar las obras prioritarias de infraestructura en las ciudades y localidades del estado.
- q Elaborar los estudios y proyectos de las obras de infraestructura de gran impacto.
- q Instituir programas anuales y multianuales de obra pública.

INSTRUMENTOS

1.1 Establecer las obras de infraestructura prioritarias a corto, mediano y largo plazo.

Identificar los proyectos de infraestructura en las ciudades y comunidades del estado con la finalidad de maximizar sus impactos en las actividades socioeconómicas, la calidad de vida y el desarrollo regional sustentable.

Retos y Desafíos

- q Identificar las carencias y necesidades de infraestructura para el estado.
- q Garantizar la viabilidad económica y social de la infraestructura.
- q Iniciar la construcción de los proyectos de infraestructura con visión de largo plazo.
- q Instituir en el estado presupuestos multianuales para el financiamiento de la infraestructura.

1.2 Gestionar los estudios y proyectos para las obras de infraestructura de gran magnitud en el estado.

Formalizar los estudios y proyectos de las obras de infraestructura de gran visión para el estado, con la finalidad de gestionar su financiamiento ante los entes públicos y privados.

Retos y Desafíos

- q Concretar el financiamiento de los estudios y proyectos para que las obras de infraestructura de gran calado sean susceptibles de inversión.
- q Coadyuvar y complementar la inversión en estudios y proyectos en conjunto con instancias gubernamentales federales.
- q Inscribir el criterio de sustentabilidad en todos los proyectos de infraestructura.

1.3 Instituir un banco de proyectos de infraestructura para el estado.

Establecer un banco de proyectos de obra pública que reciba una asignación presupuestal específica para su constitución, en el cual se establezcan los proyectos de inversión pública susceptibles de financiamiento.

Retos y Desafíos

- q Dar celeridad y viabilidad a la obra pública.

- q Lograr una asignación presupuestal específica para estudios y proyectos.
- q Fortalecer la especialización en las áreas que integran los estudios y proyectos.
- q Evitar los desajustes de recursos para los proyectos.

1.4 Definir y ejecutar un Programa Anual de Obra Pública

Elaborar e implementar un Programa Anual de Obra Pública que integre los proyectos prioritarios y de continuidad a las obras en proceso constructivo.

Retos y Desafíos

- q Establecer un programa anual de obra con recursos y acciones específicas.
- q Priorizar la continuidad de la obra pública en proceso.
- q Alinear el programa anual de obra pública con la disponibilidad de recursos en el ejercicio fiscal.

Política 2. Consolidar la infraestructura carretera para aumentar su eficacia, capacidad y seguridad.

- 2.1 Fortalecer la interconexión de la red carretera.**
- 2.2 Priorizar la continuación y conclusión de los tramos carreteros en proceso.**
- 2.3 Rehabilitar la red carretera estatal en mal estado.**
- 2.4 Establecer un programa anual de conservación de carreteras.**



Política 2. Consolidar la infraestructura carretera para aumentar su eficacia, capacidad y seguridad.

Consolidar la infraestructura carretera como una vía competitiva del tránsito de mercancías y personas, para que se integre a rutas logísticas regionales con influencia internacional, contribuya al establecimiento de dinámicas productivas interregionales y facilite el acceso de más personas a los beneficios sociales.

RETOS Y DESAFÍOS:

- q Fortalecer la interconexión carretera de las ciudades y localidades.
- q Constituir circuitos carreteros regionales.
- q Brindar funcionalidad económica y social a las comunidades apartadas.

PLAN DE ACCIÓN:

- q Continuar el proceso constructivo de carreteras inconclusas.
- q Fortalecer la conectividad de la red carretera estatal.
- q Mantener en buenas condiciones la red carretera estatal.

INSTRUMENTOS

2.1 Fortalecer la interconexión de la red carretera

Construir las carreteras que posibiliten la interconexión e integración de rúas para posibilitar la funcionalidad económica y social de las regiones del estado.

Retos y Desafíos

- q Concretar la interconexión de la red carretera estatal.
- q Brindar opciones de movilidad interregional a las localidades apartadas.

2.2 Priorizar la continuación y conclusión de los tramos carreteros en proceso

Continuar la pavimentación y modernización de los tramos carreteros en proceso constructivo, con la finalidad de concluir y dar un funcionamiento óptimo a los caminos.

Retos y Desafíos

- q Concluir las carreteras en proceso de construcción.
- q Gestionar las inversiones para continuar y concluir la pavimentación de nuevas rúas.
- q Establecer presupuestos multianuales para garantizar la construcción de carreteras.

2.3 Rehabilitar la red carretera estatal en mal estado

Mantener la red carretera estatal en buenas condiciones de tránsito, reponiendo la superficie de rodamiento en la rúas con daños irreparables y mejorando la seguridad y eficiencia de los traslados.

Retos y Desafíos

- q Mantener 90% de la red carretera estatal en buenas condiciones.
- q Gestionar ante instancias federales inversiones para la rehabilitación de carreteras.

2.4 Establecer un Programa Anual de Conservación de Carreteras

Realizar trabajos de bacheo, señalamiento y desmonte en las carreteras de la entidad, con la finalidad de aminorar el deterioro del pavimento y evitar que se convierta en un desperfecto mayor.

Retos y Desafíos

- q Disminuir los desperfectos mayores en la red carretera pavimentada.
- q Garantizar la conservación anual de al menos una cuarta parte de la red carretera estatal pavimentada.

Política 3. Iniciar la consolidación de la infraestructura logística del estado.

3.1 Gestionar la continuación de los ejes carreteros transversales e interestatales.

3.2 Gestionar la ampliación del Puerto de Mazatlán.

3.3 Gestionar la ampliación del Puerto de Topolobampo.

3.4 Promover la modernización de la infraestructura ferroviaria y su convivencia urbana.



Política 3. Iniciar la consolidación de la infraestructura logística del estado

Desarrollar infraestructura que fortalezca la capacidad logística del transporte, con el objeto de afianzar redes de conectividad económica, impulsar actividades productivas en cada región de la entidad y atraer inversiones.

RETOS Y DESAFÍOS:

- q Posibilitar la articulación de los diferentes modos de transporte.
- q Atender las exigencias de empresas que operan a través de plataformas logísticas.
- q Sentar las bases para impulsar la diversificación de la estructura productiva del estado.
- q Constituir a nuestros puertos marítimos como elementos estratégicos del comercio Asia-Pacífico.

PLAN DE ACCIÓN:

- q Concretar la conexión carretera transversal de la entidad.
- q Modernizar los puertos de altura del estado.
- q Modernizar el transporte ferroviario.

INSTRUMENTOS

3.1 Gestionar la continuación de los ejes carreteros transversales e interestatales

Continuar la construcción del corredor carretero transversal Topolobampo-Chihuahua para integrar logísticamente el puerto de Topolobampo y constituir una nueva vía para el comercio transfronterizo, así como concluir las carreteras interestatales e intermunicipales que materialicen la integración productiva regional.

Retos y Desafíos

- q Gestionar la Continuación del eje carretero transversal Topolobampo-Chihuahua.

- q Concluir la construcción de la carretera interestatal Badiraguato-Parral.
- q Modernizar las carreteras intermunicipales para integrar productivamente las regiones del estado.

3.2 Gestionar la ampliación del Puerto de Mazatlán

La ampliación del puerto de Mazatlán es una obra de trascendencia estratégica, ya que permitirá al puerto ampliar su área de influencia y satisfacer el crecimiento de sus operaciones portuarias, logísticas e industriales, derivadas de su conectividad carretera transversal hacia el mercado estadounidense.

Retos y Desafíos

- q Promover la ruta comercial del Corredor Económico del Norte.
- q Ampliar el equipamiento de la terminal portuaria.
- q Modernizar la infraestructura del puerto para la recepción de buques de mayor calado.

3.3 Gestionar la ampliación del Puerto de Topolobampo

Promover los proyectos que inicien la conformación de una infraestructura logística de primer nivel, modernizando el puerto marítimo de carga para que se convierta en referente internacional del movimiento de mercancías.

Retos y Desafíos

- q Ampliar las operaciones del puerto de Topolobampo.
- q Modernizar las instalaciones portuarias.
- q Promover la continuación del eje carretero transversal Topolobampo-Chihuahua.

3.4 Promover la modernización de la infraestructura ferroviaria y su convivencia urbana

Gestionar la modernización de la infraestructura ferroviaria existente para posibilitar su articulación a otros modos de transporte, así como para resolver los problemas de movilidad urbana generados por los cruces de las vías en las ciudades.

Retos y Desafíos

- q Gestionar la modernización del transporte y las vías férreas.
- q Articular logísticamente el transporte ferroviario con otros modos de transporte.
- q Armonizar la convivencia urbano-ferroviaria en las ciudades.



Política 4. Desarrollar infraestructura urbana que mejore la movilidad, productividad y calidad de vida de la población.

- 4.1 Construir infraestructura y equipamiento vial que reconfigure la movilidad en las ciudades.**
- 4.2 Conformar espacios públicos para la movilidad sustentable, el esparcimiento y la convivencia de los ciudadanos.**
- 4.3 Priorizar la pavimentación de calles que complementen las vialidades construidas y los circuitos viales en proceso.**
- 4.4 Mejorar la movilidad interior de las localidades a través de la pavimentación de sus sistemas viales.**

Política 4.Desarrollar infraestructura urbana que mejore la movilidad, productividad y calidad de vida de la población.

Construir infraestructura urbana que componga sistemas de vialidades que unifiquen armónicamente los distintos tipos de movilidad, con espacios urbanos que brinden opciones de movilidad segura para las personas, fortalezcan el esparcimiento y la convivencia social.

RETOS Y DESAFÍOS:

- q Propiciar una movilidad incluyente que ponga en el centro de nuestras acciones a las personas.
- q Fortalecer la infraestructura y equipamiento urbano paraposibilitar la interacción ciudadana.
- q Eficientarla movilidadmediante la construcción de infraestructura vial que complemente laexistente.

PLAN DE ACCIÓN:

- q Iniciar la reconfiguración de la movilidad en las ciudades.
- q Constituir espacios públicos para la movilidad y el encuentro social.
- q Componer y completar sistemas viales en las ciudades.
- q Mejorar la movilidad interior de las comunidades.

INSTRUMENTOS

4.1 Construir infraestructura y equipamiento vial que reconfigure la movilidad en las ciudades.

Desarrollar infraestructura urbana que componga un sistema de vialidades que unifique armónicamente la infraestructura vial con espacios que ofrezcan opciones de movilidad segura para las personas.

Retos y Desafíos

- q Diversificar la movilidad de las ciudades.
- q Armonizar la infraestructura vial con la movilidad no motorizada.
- q Desarrollar equipamiento urbano para atender la movilidad peatonal.

4.2 Conformar espacios públicos para la movilidad sustentable, el esparcimiento y la convivencia ciudadana.

Otorgar atención prioritaria a la construcción de espacios públicos para la movilidad de las personas, con la finalidad de que los modos alternativos de movilidad y transporte cuenten con la seguridad y equipamiento necesarios.

Retos y Desafíos

- q Fomentar la construcción de calles completas (banquetas amplias, ciclovías, etc.).
- q Construir espacios públicos para la movilidad, el esparcimiento y la convivencia social (parques, plazuelas, circuitos peatonales, etc.).
- q Promover la movilidad sustentable.

4.3 Priorizar la pavimentación de calles que complementen las vialidades construidas y los circuitos viales en proceso.

La pavimentación de calles se debe dirigir a completar circuitos viales en proceso y unificar vialidades pavimentadas.

Retos y Desafíos

- q Dirigir las inversiones en infraestructura vial a la pavimentación de circuitos y calles incompletas.
- q Evitar la pavimentación parcial de vialidades

4.4 Mejorar la movilidad interior de las localidades a través de la pavimentación de sus sistemas viales.

La movilidad en las comunidades se realiza primordialmente a pie y en medios no motorizados, por lo tanto, la pavimentación de sus sistemas viales interiores sería un aporte significativo en la mejora de su accesibilidad, competitividad y sanidad.

Retos y Desafíos

- q Aminorar las dificultades de movilidad al interior de las localidades.
- q Mejorar las condiciones de vida en las localidades con calles más limpias y seguras.

CAPÍTULO 4

Matriz Estratégica



4.1 Objetivos, estrategias y líneas de acción



4.1 Objetivos, Estrategias y Líneas de Acción

Política 1. Fortalecer la planeación de la infraestructura para garantizar la viabilidad, pertinencia y calidad de la obra pública.

1.1 Establecer las obras de infraestructura prioritarias a corto, mediano y largo plazo.

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Identificar las obras prioritarias para el estado.	1. Identificar conjuntamente con los gobiernos federal y municipal las obras con impactos en la competitividad y la calidad de vida.	1. Elaborar un catálogo de las obras prioritarias para el estado. 2. Identificar la congruencia relativa de las obras públicas con los objetivos productivos y sociales del estado.

1.2 Gestionar los estudios y proyectos para las obras de infraestructura de gran magnitud en el estado.

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Contar con los estudios y proyectos de las obras de gran trascendencia para el estado.	1. Formalizar los estudios y proyectos para las obras de gran magnitud para el estado.	1. Gestionar el financiamiento de estudios y proyectos ante instancias federales.

1.3 Instituir un banco de proyectos de infraestructura para el estado.

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Establecer un banco de proyectos de infraestructura.	Iniciar la conformación de un banco de proyectos de obra pública.	1. Elaborar los estudios y proyectos de las obras identificadas como prioritarias. 2. Asignar una partida presupuestal específica para estudios y proyectos.

1.4 Definir y ejecutar un Programa Anual de Obra Pública

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Concretar la programación de la Obra Pública.	1. Integrar un Programa Anual de Obra Pública con acciones y presupuestos específicos.	1. Integrar al Programa Anual de Pública las obras prioritarias y de continuidad. 2. Vincular el Programa Anual de Obra Pública a la disponibilidad presupuestal.

Política 2. Consolidar la infraestructura carretera para aumentar su eficacia, capacidad y seguridad.

2.1 Fortalecer la interconexión de la red carretera

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Posibilitar la funcionalidad económica y social en las regiones.	Interconectar la red carretera estatal.	1. Pavimentar los caminos que permitan la articulación de la red de carreteras alimentadoras y los caminos rurales. 2. Incorporar el criterio de integración carretera a la inversión federal en este rubro.

2.2 Priorizar la continuación y conclusión de los tramos carreteros en proceso

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Concluir los tramos carreteros en proceso.	Dar continuidad a la obra carretera.	1. Continuar el proceso constructivo de las obras carreteras inconclusas. 2. Asegurar la asignación presupuestal para continuar el proceso de pavimentación de los caminos.

2.3 Rehabilitar la red carretera estatal en mal estado

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Mejorar la seguridad y eficiencia de los traslados en carretera.	Mantener la red carretera estatal en buenas condiciones.	1. Efectuar la reconstrucción de las carreteras con desperfectos mayores. 2. Concluir los tramos carreteros en proceso de reconstrucción.

2.4 Establecer un Programa Anual de Conservación de Carreteras

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Mejorar las condiciones de la red carretera estatal.	Realizar trabajos de conservación menor en la red carretera estatal.	1. Efectuar trabajos de bacheo, señalamiento y desmonte en las carreteras. 2. Realizar trabajos anuales de conservación en al menos una cuarta parte de la red carretera estatal.

Política 3. Iniciar la consolidación de la infraestructura logística del estado

3.1 Gestionar la continuación de los ejes carreteros transversales e interestatales

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Articular la red carretera estatal a otros modos de transporte y fortalecer la integración productiva regional.	Construir los corredores carreteros con conexión transversal y las carreteras interestatales.	1. Gestionar la continuación del eje carretero Topolobampo-Chihuahua 2. Iniciar y continuar la construcción de carreteras interestatales.

3.2 Gestionar la ampliación del Puerto de Mazatlán

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Constituir al puerto de Mazatlán como elemento estratégico del Corredor Económico del Norte.	Modernizar el puerto de Mazatlán.	1. Ampliar el Puerto de Mazatlán. 2. Modernizar el equipamiento del Puerto.

3.3 Gestionar la modernización del Puerto de Topolobampo

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Consolidar al puerto de Topolobampo como referente internacional del movimiento de mercancías.	Conformar una infraestructura portuaria de primer nivel.	1. Gestionar la modernización de las instalaciones portuarias para la recepción de buques de mayor calado y el manejo de carga contenerizada.

3.4 Promover la modernización de la infraestructura ferroviaria

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Mejorar la eficiencia y seguridad del transporte ferroviario.	Modernizar la infraestructura ferroviaria existente.	1. Gestionar la modernización de las unidades de transporte y sus vías de recorrido. 2. Armonizar la convivencia urbano-ferroviaria en las ciudades.

Política 4. Desarrollar infraestructura urbana que mejore la movilidad, productividad y calidad de vida de la población

4.1 Construir infraestructura y equipamiento vial que reconfigure la movilidad en las ciudades

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Armonizar la infraestructura vial con modos alternativos de movilidad.	Desarrollar infraestructura urbana que unifique la infraestructura vial a espacios que brinden opciones seguras de movilidad para las personas.	1. Construir los espacios urbanos que diversifiquen la movilidad. 2. Complementar la infraestructura vial existente para eficientar la movilidad.

4.2 Conformar espacios públicos para la movilidad sustentable, el esparcimiento y la convivencia de los ciudadanos

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Fortalecer la movilidad peatonal, el esparcimiento y el encuentro social.	Generar espacios para la movilidad sustentable y la interacción ciudadana.	1. Construir calles completas. 2. Construir y rehabilitar los espacios públicos para la convivencia social.

4.3 Priorizar la pavimentación de calles que complementen las vialidades construidas y los circuitos viales en proceso.

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Mejorar la movilidad de las ciudades.	Completar y unificar la infraestructura vial.	1. Pavimentar calles y avenidas que completen circuitos viales. 2. Concluir pavimentaciones parciales.

4.4 Mejorar la movilidad interior de las localidades a través de la pavimentación de sus sistemas viales.

Objetivos	Estrategias	Líneas de Acción
Mejorar la calidad de vida en las localidades.	Conformar sistemas viales pavimentados en las localidades.	1. Pavimentar calles y avenidas en las localidades.

4.2 Alineación de las políticas públicas con los objetivos estatales, nacionales e internacionales



4.2 Alineación de las políticas públicas con los objetivos estatales, nacionales e internacionales.

El Programa Estatal de Infraestructura se alinea con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, el Plan Estatal de Desarrollo 2017-2021 y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) de la siguiente forma:

Programa Sectorial de Infraestructura 2017-2021			
Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU	Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018	Plan Estatal de Desarrollo 2017-2021	
	Objetivo 8. Trabajo Decente y Crecimiento Económico	Objetivo General. Llevar a México a su máximo potencial. Objetivo Específico. Democratizar la Productividad.	Eje 3. Desarrollo Sustentable e Infraestructura. Tema 5. Infraestructura Competitiva e Incluyente.
	Objetivo 9. Industria, Innovación e Infraestructura.	Eje: México Prospero. Estrategias: 1. Contar con infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	Objetivo: Aumentar la competitividad del estado mediante la disponibilidad de infraestructura de calidad.
	Objetivo 11. Ciudades y Comunidades Sustentables.	2. Impulsar y orientar un crecimiento verde incluyente y facilitador que preserve nuestro patrimonio natural al mismo tiempo que genere riqueza, competitividad y empleo.	



CAPÍTULO 5

Programas presupuestarios del programa estatal de infraestructura



5. Programas presupuestarios del Programa Estatal de Infraestructura.

No.	Sector / Estructura Administrativa	Clasificación Funcional del Gasto (CONAC)			Plan Estatal de Desarrollo				Actividad Institucional
	Modalidad / Programa Presupuestario	Finalidad	Función	Subfunción	Eje	Tema	Objetivo	Estrategia	
Secretaría de Obras Públicas (SOP)									
M182	Actividades de Apoyo Administrativo	3. Desarrollo Económico	35 Transporte	356 Otros Relacionados con Transporte	III. Desarrollo sustentable e infraestructura	5. Infraestructura competitiva e incluyente	1. Aumentar la competitividad del estado mediante la disponibilidad de infraestructura de calidad.	1.1 Fortalecer el impacto de las obras de infraestructura con el establecimiento de un organismo de planeación y la formulación de los estudios y proyectos para las obras prioritarias.	118 Servicios de Apoyo Administrativo
K237	Conservación menor de la Red Carretera Estatal	3 Desarrollo Económico	35 Transporte	351 Transporte por Carretera	III. Desarrollo sustentable e infraestructura	5. Infraestructura competitiva e incluyente	1. Aumentar la competitividad del estado mediante la disponibilidad de infraestructura de calidad.	1.2 Consolidar la infraestructura carretera para aumentar su eficiencia, capacidad y seguridad	089 Carreteras eficientes, seguras y suficientes. 092 Construcción y conservación de carreteras, caminos vecinales y demás vías de comunicación.



No.	Sector / Estructura Administrativa	Clasificación Funcional del Gasto (CONAC)			Plan Estatal de Desarrollo				Actividad Institucional
	Modalidad / Programa Presupuestario	Finalidad	Función	Subfunción	Eje	Tema	Objetivo	Estrategia	
Secretaría de Obras Públicas (SOP)									
K238	Construcción y Reconstrucción de la Red Carretera Estatal	3 Desarrollo Económico	35 Transporte	356 Otros Relacionados con Transporte	III. Desarrollo sustentable e infraestructura	5. Infraestructura competitiva e incluyente	1. Aumentar la competitividad del estado mediante la disponibilidad de infraestructura de calidad.	1.3 Desarrollar infraestructura urbana que mejore la movilidad, productividad y calidad de vida de los habitantes de las ciudades y localidades de Sinaloa.	092 Construcción Y Conservación De Carreteras , Caminos Vecinales Y Demás Vías De Comunicación
K239	Infraestructura para Espacios y Edificios Públicos e Instalaciones Deportivos	3 Desarrollo Económico	35 Transporte	356 Otros Relacionados con Transporte	III. Desarrollo sustentable e infraestructura	5. Infraestructura competitiva e incluyente	1. Aumentar la competitividad del estado mediante la disponibilidad de infraestructura de calidad.	1.3 Desarrollar infraestructura urbana que mejore la movilidad, productividad y calidad de vida de los habitantes de las ciudades y localidades de Sinaloa.	092 Construcción Y Conservación De Carreteras , Caminos Vecinales Y Demás Vías De Comunicación

No.	Sector / Estructura Administrativa	Clasificación Funcional del Gasto (CONAC)			Plan Estatal de Desarrollo				Actividad Institucional
	Modalidad / Programa Presupuestario	Finalidad	Función	Subfunción	Eje	Tema	Objetivo	Estrategia	
Secretaría de Obras Públicas (SOP)									
K240	Infraestructura para el Mejoramiento de los Servicios Públicos	3 Desarrollo Económico	35 Transporte	356 Otros Relacionados con Transporte	III. Desarrollo sustentable e infraestructura	5. Infraestructura competitiva e incluyente	1. Aumentar la competitividad del estado mediante la disponibilidad de infraestructura de calidad.	1.3 Desarrollar infraestructura urbana que mejore la movilidad, productividad y calidad de vida de los habitantes de las ciudades y localidades de Sinaloa.	092 Construcción Y Conservación De Carreteras , Caminos Vecinales Y Demás Vías De Comunicación
K242	Estudios de Preinversión	3 Desarrollo Económico	35 Transporte	356 Otros Relacionados con Transporte	III. Desarrollo sustentable e infraestructura	4. Transporte y movilidad	2. Optimizar eficientemente la inversión de recursos financieros y evitar la discrecionalidad en la determinación de obras para el desarrollo económico, social y ambiental del estado de Sinaloa en transporte y movilidad.	2.1 Establecer un sistema estatal de proyectos por medio del marco institucional del modelo de movilidad estratégica para determinar y definir la inversión que se tendrá que hacer con un enfoque de largo plazo.	111 Impulso Participación de la inversión privada o pública, nacional o extranjera en proyectos de infraestructura

No.	Sector / Estructura Administrativa	Clasificación Funcional del Gasto (CONAC)			Plan Estatal de Desarrollo				Actividad Institucional
	Modalidad / Programa Presupuestario	Finalidad	Función	Subfunción	Eje	Tema	Objetivo	Estrategia	
Secretaría de Obras Públicas (SOP)									
K243	Infraestructura para la Seguridad Pública	3 Desarrollo Económico	35 Transporte	356 Otros Relacionados con Transporte	III. Desarrollo sustentable e infraestructura	5. Infraestructura competitiva e incluyente	1. Aumentar la competitividad del estado mediante la disponibilidad de infraestructura de calidad.	1.3 Desarrollar infraestructura urbana que mejore la movilidad, productividad y calidad de vida de los habitantes de las ciudades y localidades de Sinaloa.	092 Construcción Y Conservación De Carreteras , Caminos Vecinales Y Demás Vías De Comunicación
P117	Administración Financiera	3 Desarrollo Económico	35 Transporte	356 Otros Relacionados con Transporte	III. Desarrollo sustentable e infraestructura	5. Infraestructura competitiva e incluyente	1. Aumentar la competitividad del estado mediante la disponibilidad de infraestructura de calidad.	1.1 Fortalecer el impacto de las obras de infraestructura con el establecimiento de un organismo de planeación y la formulación de los estudios y proyectos para las obras prioritarias	004 Previsiones Salariales y Económicas

CAPÍTULO 6

Indicadores de seguimiento y evaluación del programa estatal de infraestructura



6.1 Indicadores Estratégicos



6.1 Indicadores Estratégicos

INFRAESTRUCTURA COMPETITIVA E INLCUYENTE			
Indicador	Dato más reciente	Fuente	Meta 2017-2021
Red Carretera Pavimentada	31% en 2015	Gobierno del Estado de Sinaloa, Secretaría de Obras Públicas	Pavimentar 400 km de carreteras para disponer de pavimento en 34% de la red carretera total en el estado.
Objetivo	Indicador	Fuente	Meta 2017-2021
Carreteras en buen estado	84% en 2016	Gobierno del Estado de Sinaloa, Secretaría de Obras Públicas	Rehabilitar 400 km de carreteras para mantener el 90% de la red carretera estatal en buenas condiciones de tránsito.
Objetivo	Indicador	Fuente	Meta 2017-2021
Disponibilidad de calles pavimentadas en localidades urbanas	32% en 2010	INEGI	Disponer de pavimento en 34% de las manzanas que integran las localidades urbanas del estado.



6.2 Indicadores de Gestión



6.2 Indicadores de Gestión

Política 1. Fortalecer la planeación de la infraestructura para garantizar la viabilidad, pertinencia y calidad de la obra pública.

Instrumento 1.1. Establecer las obras de infraestructura prioritarias a corto, mediano y largo plazo.

Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Identificar los proyectos de infraestructura estratégicos y necesarios para el estado de Sinaloa.	Definir un programa multianual de obras públicas	Programa multianual de obras públicas	1	Subsecretaría de Obras Públicas

Instrumento 1.2 Gestionar los estudios y proyectos para las obras de infraestructura de gran magnitud en el estado

Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Iniciar la gestión formal de proyectos estratégicos en desarrollo.	Estudios y proyectos de obras estratégicas	Estudios y proyectos Eje Topolobampo-Chihuahua y Modernización de Puerto de Topolobampo.	2	Subsecretaría de Obras Públicas y Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Instrumento 1.3 Instituir un banco de proyectos de infraestructura para el estado

Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Iniciar formalmente un banco de proyectos de obra pública para dinamizar la ejecución de la obra pública.	Establecer un banco de proyectos de infraestructura	Banco de proyectos	1	Subsecretaría de Obras Públicas

Instrumento 1.4 Definir y ejecutar un Programa Anual de Obra Pública

Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Fortalecer la planeación de la obra pública.	Elaborar un programa anual de obra pública	Programa de obra pública	4	Subsecretaría de Programación y Contratos

Política 2. Consolidar la infraestructura carretera para aumentar su eficacia, capacidad y seguridad.

Instrumento 2.1 Fortalecer la interconexión de la red carretera				
Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Desarrollar circuitos carreteros interregionales	Carreteras de conectividad	$\frac{\text{carreteras de conectividad construidas}}{\text{carreteras de conectividad necesarias}} \times 100$	20%	Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Subsecretaría de Obras Públicas.
Instrumento 2.2 Priorizar la continuación y conclusión de los tramos carreteros en proceso				
Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Concluir las carreteras en proceso de construcción.	Carreteras concluidas	$\frac{\text{carreteras concluidas}}{\text{carreteras en proceso constructivo}} \times 100$	30%	Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Subsecretaría de Obras Públicas.
Instrumento 2.3 Rehabilitar la red carretera estatal en mal estado				
Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Disminuir el déficit de carreteras en mal estado.	Rehabilitación de carreteras	Kilómetros de carreteras rehabilitados	400 km	Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Subsecretaría de Obras Públicas.
Instrumento 2.4 Establecer un Programa Anual de Conservación de Carreteras				
Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Postergar desperfectos mayores en la superficie de la red carretera estatal pavimentada.	Conservación de Carreteras	Kilómetros de carreteras con trabajos de conservación	4,000 km	Dirección de Construcción, Mantenimiento y Conservación de Vías Estatales.

Política 3. Iniciar la consolidación de la infraestructura logística del estado.

Instrumento 3.1 Gestionar la continuación de los ejes carreteros transversales e interestatales				
Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Fortalecer la integración productiva regional.	Carreteras interestatales y ejes transversales	$\frac{\text{Kilómetros construidos}}{\text{kilómetros pendientes por construir}} \times 100$	50%	Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Subsecretaría de Obras Públicas
Instrumento 3.2 Gestionar la ampliación del Puerto de Mazatlán				
Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Mejorar la operatividad del puerto de Mazatlán.	Ampliación del Puerto de Mazatlán	Dragado y ampliación de instalaciones portuarias	Ampliación del puerto	Secretaría de Obras Públicas y API Mazatlán
Instrumento 3.3 Gestionar la modernización del Puerto de Topolobampo				
Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Ampliar las operaciones del puerto de Topolobampo.	Proyecto de modernización del puerto de Topolobampo	Elaboración del Proyecto	Proyecto	Secretaría de Obras Públicas y API Topolobampo
Instrumento 3.4 Promover la modernización de la infraestructura ferroviaria y su convivencia urbana				
Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Mejorar la convivencia urbano-ferroviaria en Culiacán.	Libramiento Ferroviario de Culiacán	Inicio de construcción del libramiento ferroviario de Culiacán	Libramiento Ferroviario	Secretaría de Obras Públicas y Ferromex

Política 4. Desarrollar infraestructura urbana que mejore la movilidad, productividad y calidad de vida de la población

Instrumento 4.1 Construir infraestructura y equipamiento vial que reconfigure la movilidad en las ciudades				
Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Ampliar las opciones de movilidad de las personas.	Construcción de Calles Completas	Kilómetros de calles completas	50 km	Subsecretaría de Obras Públicas
Instrumento 4.2 Conformar espacios públicos para la movilidad sustentable, el esparcimiento y la convivencia de los ciudadanos				
Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Fortalecer el esparcimiento y la convivencia social.	Desarrollo de parques y espacios públicos	Parques y espacios públicos construidos y rehabilitados	100	Subsecretaría de Obras Públicas
Instrumento 4.3 Pavimentar calles y avenidas que complementen las vialidades construidas y los circuitos viales en proceso.				
Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Ampliar la cobertura de pavimentación en las ciudades.	Vialidades pavimentadas	Kilómetros de calles y avenidas pavimentados	300 km	Subsecretaría de Obras Públicas
Instrumento 4.4 Mejorar la movilidad interior de las localidades a través de la pavimentación de sus sistemas viales.				
Objetivo	Indicador	Fórmula	Meta	Responsable
Conformar sistemas viales pavimentados en las localidades.	Vialidades pavimentadas en localidades	Kilómetros de vialidades pavimentados en localidades	100 km	Subsecretaría de Obras Públicas

6.3 Mecanismos de seguimiento y evaluación



6.3 Mecanismos de seguimiento y evaluación

Parte fundamental del Programa Estatal de Infraestructura corresponde al establecimiento de los mecanismos de seguimiento de los objetivos específicos y las líneas de acción contenidas en el mismo, así como de la evaluación de su ejecución mediante el cumplimiento de una serie de indicadores, cuantitativos y cualitativos, que midan sus resultados.

El Seguimiento o monitoreo del Programa ha de efectuarse de forma continua a lo largo de su ejecución, permitiendo "controlar" y "medir" en tiempo real la evolución y desarrollo de las estrategias; pudiendo corregir y subsanar posibles carencias en su implementación a partir de los resultados obtenidos.

La evaluación del programa permitirá medir los resultados y ver como estos van cumpliendo los objetivos específicos y líneas de acción planteadas. La evaluación permite hacer un alto en la ejecución y comparar el objetivo planteado con la realidad. Los instrumentos de seguimiento y evaluación del Programa Sectorial podrán ser de manera enunciativa, más no limitativa, los siguientes:

- ü Informe Anual de Gobierno
- ü Informes semestrales de avance de metas.
- ü Informe Anual de la Ejecución del Programa Sectorial.
- ü Mecanismos y/o herramientas informáticas.
- ü Otros mecanismos de evaluación.