



Estructura de Diagnóstico del Programa Presupuestario (PP)

El presente documento contiene aspectos a considerar para la elaboración del **Diagnóstico del Programa Presupuestario (PP)** de nueva creación y actualización; especifica como el programa presupuestario contribuirá al cumplimiento de los objetivos estratégicos de la dependencia o entidad, considerando la situación problemática o necesidad que se pretende atender e incorporando estadísticas oficiales que permitan dimensionar y describir de manera general las acciones a realizar para la atención del problema o necesidad, conforme a las disposiciones aplicables.

Objetivo.

Establecer la estructura para el Diagnóstico del PP y las características necesarias de cada elemento que integran la estructura, con la finalidad de apoyar la toma de decisiones en materia programática y presupuestaria.



G018, G-018 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2020

G-018 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2020

CARRETERAS DE CUOTA - PUEBLA

CARRETERAS DE CUOTA - PUEBLA

Ejercicio fiscal 2020



G018, G-018 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2020

Hoja de Control de Actualizaciones del Diagnóstico

Revisión y Ejercicio Fiscal	Fecha dd/mm/aaaa	Descripción de la Modificación (Apartado / Sub apartado)
REV: 01 2019	25/08/2019	



Contenido

1. Antecedentes y Descripción del Problema.....	5
1.1 Antecedentes.....	5
1.2 Definición del problema.....	6
1.3 Justificación del PP.....	6
1.4 Estado actual del problema.....	7
1.5 Evolución del problema.....	7
1.6 Experiencias de atención.....	8
1.7 Árbol de problemas.....	9
2. Objetivos.....	10
2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.....	10
2.2 Árbol de objetivos.....	11
2.3 Estrategia para la selección de alternativas.....	12
2.4 Concentrado.....	12
3. Cobertura.....	15
3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información.....	15
3.2 Estrategia de cobertura.....	16
4. Análisis de similitudes o complementariedades.....	16
4.1 Complementariedad y coincidencias.....	16
5. Presupuesto.....	17
5.1 Estimación del costo del programa presupuestario.....	17
5.2 Fuentes de financiamiento.....	17
6. Información Adicional.....	18
6.1 Información adicional relevante.....	18
7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.....	18
Bibliografía.....	19
Anexos.....	19



1. Antecedentes y Descripción del Problema

1.1 Antecedentes.

“Carreteras de Cuota-Puebla” es un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Estado de Puebla, con personalidad jurídica y patrimonio propios, sectorizado a la Secretaría de Infraestructura y tiene por objeto la planeación, estudio, conservación, administración, operación y aprovechamiento de la **Infraestructura de Cuota** que le haya sido asignadas, concesionadas o encomendadas en cualquier forma o que formen parte de su patrimonio por cualquier concepto, así como cualquier otro servicio conexo que considere necesario para la creación y funcionamiento de las mismas, que le sea concesionado, delegado o encomendado en términos de las disposiciones legales aplicables.

Las Autopistas concesionadas del Estado tienen como objetivo facilitar la movilidad de los usuarios, así como el traslado confiable, ágil y fluido de mercancías e insumos, además de disminuir los tiempos de traslado entre los municipios del Estado y de la Zona Metropolitana. Dicho lo anterior, cabe señalar que la afluencia vehicular registrada en las Autopistas a cargo de Carreteras de Cuota Puebla muestra un tránsito diario promedio anual de 54,197 vehículos.

El Organismo también realiza la planeación, estudio, conservación, administración, operación y prestación del **Sistema de Transporte Público Masivo** y sus servicios auxiliares o mediante el otorgamiento de concesiones, en los términos de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla y las disposiciones legales aplicables.

El objetivo del Sistema de Transporte Público Masivo es mejorar la movilidad de los usuarios apoyándolos con la conectividad entre Municipios y Zona Metropolitana. Actualmente la Red Urbana de Transporte Articulado realiza un equivalente a 303,921 viajes diarios.

Adicionalmente, se requiere dar seguimiento al Título de asignación otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al Gobierno del Estado de Puebla a efecto de prestar el Servicio de Transporte Público Ferroviario de pasajeros, en la ruta Puebla Cholula. Dicho Título permite la operación, explotación y prestación del servicio, mismo que debe ser supervisado a fin de otorgar un servicio permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.

Conforme al Plan Estatal de Desarrollo, Puebla continúa trabajando en mejorar la movilidad y atención al turismo que visita al Estado, conectándolos a dos de las ciudades más importantes en materia de turismo, como lo es la Ciudad de Puebla y la Ciudad de Cholula, mismas que cuentan con una gran diversidad de actividades gastronómicas, culturales. Es por esto la importancia del Proyecto del Tren Turístico Puebla-Cholula



1.2 Definición del problema.

Puebla es un Estado que crece y se fortalece rápidamente mediante el comercio y la industria en conjunto con las vías de comunicaciones y los sistemas de transportes público, mismos que son los principales motores del país, estos elementos de comunicación y transporte son blanco fácil para ser atacados por el crecimiento acelerado de la población y el constante deterioro de la infraestructura, es por ello, que la prioridad de ejecutar acciones que mitiguen y ayuden a mantener un adecuado control y solución a la problemática que se presenta constantemente.

La Infraestructura de Cuota de Jurisdicción Estatal se encuentra Concesionada por lo que el objetivo del Organismo es llevar a cabo una adecuada supervisión al cumplimiento de los Títulos de Concesión y ya que la Infraestructura de Cuota por el mismo uso, el desgaste natural y las inclemencias del tiempo llegan a tener deterioros es de suma importancia para el Organismo que los usuarios puedan tener viajes confortables en la Infraestructura.

Con la finalidad de utilizar de manera eficiente el potencial de los recursos y enfocarlos a las necesidades de la población se implementaron las medidas necesarias para garantizar el buen funcionamiento de la infraestructura de cuota concesionada de Jurisdicción Estatal.

1.3 Justificación del PP.

El programa presupuestal de Carreteras de Cuota – Puebla fue creado con la finalidad de realizar una apropiada supervisión, inspección y vigilancia de la operación, conservación, mantenimiento y construcción de la Infraestructura de Cuota de Jurisdicción Estatal a Cargo del Organismo, lo que incluye a las Autopistas el Sistema de la Red Urbana de Transporte Articulado y el Tren Turístico.

Debido a que la Infraestructura de Cuota de Jurisdicción Estatal se encuentra Concesionada es necesario llevar a cabo una adecuada supervisión al cumplimiento de los Títulos de Concesión, ya que la Infraestructura por el mismo uso que le dan los usuarios, el desgaste natural y las inclemencias del tiempo llegan a tener deterioro. Y con la finalidad de utilizar de manera eficiente el potencial de los recursos y enfocarlos a las necesidades de la población se implementan las medidas necesarias para garantizar el buen funcionamiento de la infraestructura de cuota concesionada de Jurisdicción Estatal y la comodidad de los usuarios.

El programa presupuestal se encuentra dirigido a la supervisión, inspección y vigilancia de la operación, conservación, mantenimiento y construcción de la Infraestructura de Cuota de Jurisdicción Estatal a Cargo del Organismo y llega a beneficiar a las personas que utilizan la infraestructura Carretera, los usuarios de las tres líneas de RUTA y sus alimentadoras, así como las personas que pueden disfrutar un viaje en el Tren Turístico Puebla – Cholula.



1.4 Estado actual del problema.

- La problemática en la infraestructura carretera es diversa, ya que la red carretera de jurisdicción Estatal tiene una densidad baja con relación al resto del país, con un tránsito promedio diario anual de 54 mil vehículos, las carreteras de cuota que se encuentran en operación actualmente se encuentran bajo la administración de concesionarias que tienen a su cargo la operación de las Autopistas y estas deben cumplir con las normas de calidad del Estado Físico de conservación y de los servicios auxiliares y conexos de acuerdo al sistema de seguimiento y control de Autopistas de cuota, incluyendo los aspectos de operación, información, conservación y finanzas y para poder mantener un control adecuado se requiere de la intervención de este Organismo para salvaguardar la integridad del patrimonio Estatal.

- Por lo que respecta en el tema de transporte público masivo y al Servicio de Transporte Público Ferroviario de pasajeros, la problemática que se presenta en materia de movilidad, ya que en la Ciudad de Puebla el tiempo de traslado es deficiente, si se considera que el 90 por ciento de las rutas están obligadas a pasar por el centro urbano de la ciudad, por lo que, si no se toman acciones inmediatas, el índice de motorización aumentará, situación que incrementa la contaminación, el tiempo de viaje y el costo de operación vehicular, lo cual origina el aumento de los costos tarifarios, sustentando la ineficiencia de los concesionarios y la autoridad.

Es derivado de lo anterior la necesidad de llevar un control adecuado a las Concesionarias, acciones que se logran con el presente programa presupuestal que permite la vigilancia de las Autopistas, el Sistema de RUTA y el Servicio de Transporte Público Ferroviario de pasajeros comúnmente conocido como Tren Turístico Puebla – Cholula.

1.5 Evolución del problema.

La conectividad se asocia con la eficiencia de la red de comunicaciones y transportes, el ahorro de tiempo, menores distancias y mayor seguridad y comodidad. Además, se mide por el grado de conectividad, es decir, la densidad carretera, ferroviaria y aérea que tiene una ciudad respecto a otra.

Así mismo, uno de los factores que más contribuye a equilibrar los beneficios del desarrollo regional de manera equitativa, es la infraestructura carretera sobre la cual se soportan las actividades productivas, la transportación de personas y las de distribución e intercambio de los bienes y servicios que satisfacen necesidades.

En este sentido, Carreteras de Cuota-Puebla (CCP) buscó el apoyo del sector privado para invertir en las concesiones de las carreteras de cuota, y de esta manera garantizar el mantenimiento de esta infraestructura, observando las disposiciones relativas a la operación de los servicios, control de bienes y personas en la vía concesionada y se obliga a contar con el personal necesario para la operación de las carreteras.



G018, G-018 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2020

Es por ello que CCP fue creado, entre otras razones, con el objeto de llevar a cabo la inspección, supervisión y vigilancia de los programas de operación, conservación y mantenimiento de las carreteras de cuota concesionadas en el Estado, con el fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales y administrativas plasmadas en los Títulos de Concesión de las Autopistas, y de esta manera permitir que los usuarios puedan transitar de manera más segura y confiable.

Por lo que refiere a la movilidad, ésta es un concepto moderno, amplio e incluyente que sirve para orientar las políticas públicas de alcance urbano y regional. Incluye todos los modos de transporte con énfasis en esquemas alternativos.

Al respecto, los sistemas de transporte urbano masivo como trenes ligeros, metros y autobuses articulados, entre otros, tienen la capacidad de mejorar los tiempos de traslado en zonas urbanas, lo cual disminuye costos por horas hombre perdidas, a la vez que reduce costos ambientales y de salud.

Con relación al área metropolitana, se ha rediseñado el sistema de transporte público que impacta amplias zonas de la ciudad, estructurado a través de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), que cuenta con 3 líneas, lo cual contribuye a agilizar la movilidad de los usuarios dentro de la ciudad.

Adicionalmente a lo anterior, se está dando seguimiento al Título de asignación otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al Gobierno del Estado de Puebla, a efecto de operar, explotar y prestar el Servicio Público de Transporte Público Ferroviario de pasajeros, en la modalidad de especial turístico, en la ruta Puebla-Cholula.

1.6 Experiencias de atención.

Se muestran las estrategias implementadas anteriormente de forma nacional que tuvieron como objetivo la atención del problema similar al que atiende este Programa Presupuestal

Programa	Población Objetivo	Objetivo del Programa	Operación	Resultados
Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018	Toda la población del país. (119,938,473 de acuerdo al Censo Intercensal INEGI 2015)	<p>Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.</p> <p>Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.</p>	<p>Mejorar la seguridad vial I) garantizando mejores condiciones físicas de la red, II) con Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).</p> <p>Contar con una red troncal carretera segura, completa y en buen estado que conecte las regiones estratégicas del país y permita disminuir los costos de transporte y tiempos de traslado.</p>	<p>En lo que va de la administración federal se han concluido 34 de las 52 autopistas que se planean construir, entre ellas el Viaducto Elevado sobre la autopista México-Veracruz, tramo planta VW-Estadio Cuauhtémoc para alojar 4 carriles de circulación; en el estado de Puebla.</p> <p>La construcción del Tren Interurbano México-Toluca primer interurbano de alta velocidad en América</p>

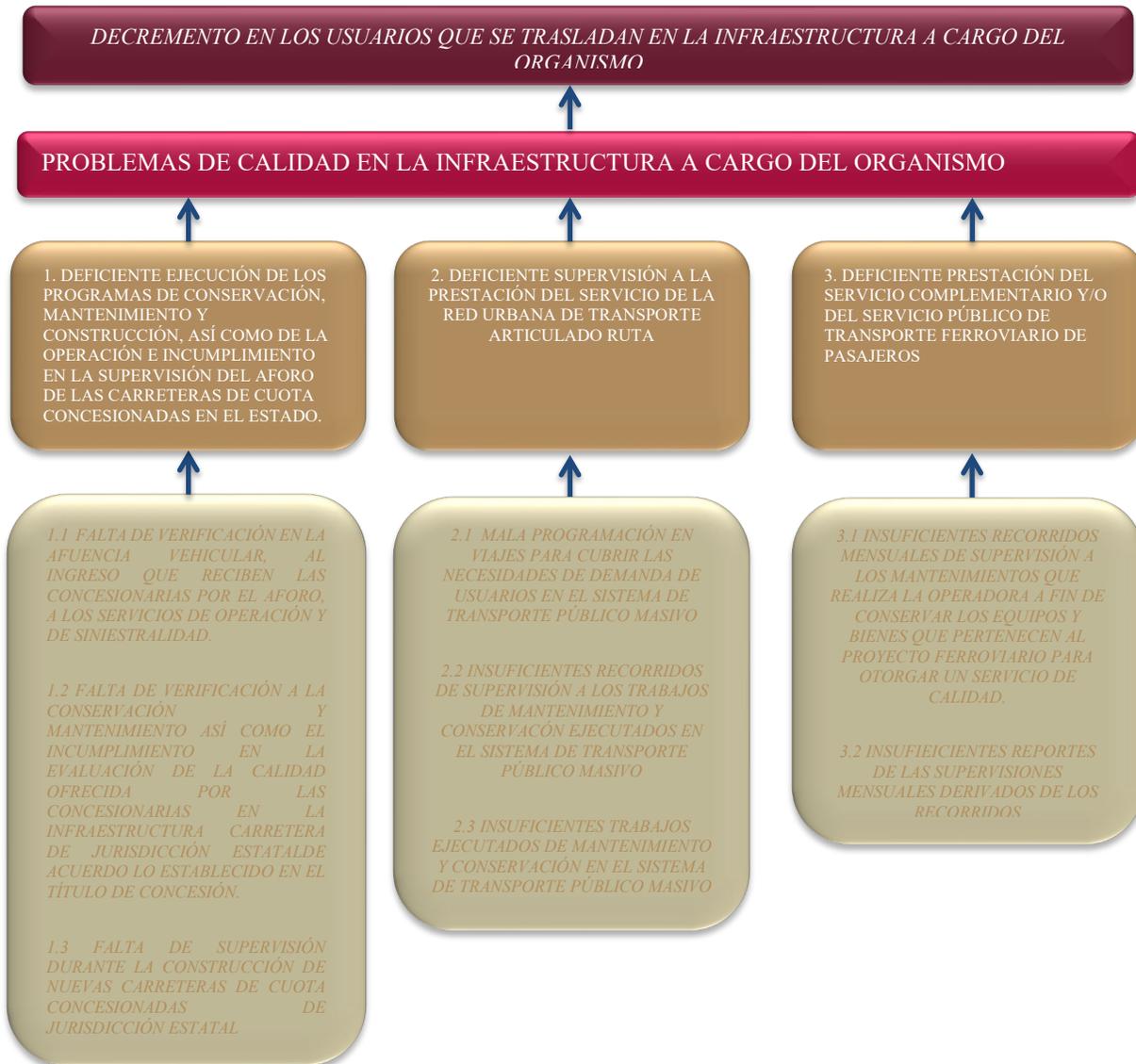


G018, G-018 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2020

				Latina, Se concluyó la obra civil del sistema de transporte de carril confinado (BRT) de Tijuana, entre otras.
--	--	--	--	--

1.7 Árbol de problemas.

Presentar el árbol del problema incluyendo de forma esquemática el encadenamiento de causas y efectos del problema que se va a atender, conforme Manual de Programación.





2. Objetivos

2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.

Derivado de la problemática antes expuesta es indispensable mantener y salvaguardar la infraestructura de servicio patrimonio del Estado, así como vigilar que las concesionarias realicen sus actividades y obligaciones conforme a lo establecido en los títulos de concesión, de ahí la importancia de que el Organismo tenga a cargo la inspección, supervisión, seguimiento y vigilancia del estado físico de conservación de las carreteras y operación de las mismas, cuyo objetivo es mantener una calificación mínima de 400 puntos para ofrecer un nivel óptimo de servicio.

Derivado de la problemática que se presenta en el sistema de transporte público masivo "RUTA" el Organismo realiza acciones para llevar a cabo mejoras constantes que conlleven a un servicio óptimo y de calidad para los usuarios, así mismo se realizan acciones para salvaguardar la infraestructura del sistema ya que este pertenece al patrimonio del Estado.

De igual manera el Programa Presupuestal a cargo de este Organismo se encuentra alineado al PPlan Estatal de Desarrollo 2018-2024 en su Eje 4 Infraestructura, Movilidad y Desarrollo Sostenible y Sustentable, en sus Programas 19 Infraestructura con visión regional y 21 Aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, específicamente en sus líneas de Acción 2. Incrementar, mantener y mejorar la red de carreteras y vialidades interregionales que faciliten la conectividad en todo el estado y 20 Consolidar la operación del Sistema de Transporte Masivo de la zona metropolitana de Puebla, respectivamente.



G018, G-018 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2020

2.2 Árbol de objetivos.





2.3 Estrategia para la selección de alternativas.

Derivado a la falta de un seguimiento adecuado a las concesiones otorgadas por el Estado, el programa presupuestal está dirigido a realizar las acciones e intervenciones que coadyuven a mejorar y resguardar la infraestructura concesionada patrimonio del Estado, toda vez que el operar las Carreteras de Cuota de Jurisdicción Estatal requeriría mayor inversión por parte de este Organismo la mejor alternativa fue concesionar la infraestructura de cuota.

2.4 Concentrado.

Árbol del Problema	Árbol del Objetivo	Resumen Narrativo
Efectos	Fines	Fin
DECREMENTO EN LOS USUARIOS QUE SE TRASLADAN EN LA INFRAESTRUCTURA A CARGO DEL ORGANISMO	INCREMENTO EN LOS USUARIOS QUE SE TRASLADAN EN LA INFRAESTRUCTURA A CARGO DEL ORGANISMOS	INCREMENTO PORCENTUAL DE AFLUENCIA EN EL SISTEMA DE RUTA, DE TREN TURÍSTICO Y EN LAS AUTOPISTAS
Problema Central	Solución	Propósito
PROBLEMAS DE CALIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA A CARGO DEL ORGANISMO	MEJORAR LA CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA A TRAVÉS DE LA SUPERVISIÓN A LAS CONCESIONARIAS Y OPERADORAS DE LA INFRAESTRUCTURA A CARGO DEL ORGANISMO	SUPERVISION CORRECTA A LA CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA A CARGO DEL ORGANISMO
Causa (1er Nivel)	Medios (1er Nivel)	Componentes
1. DEFICIENTE EJECUCIÓN DE LOS PROGRAMAS DE CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN, ASÍ COMO DE LA OPERACIÓN E INCUMPLIMIENTO EN LA SUPERVISIÓN DEL AFORO DE LAS CARRETERAS DE CUOTA CONCESIONADAS EN EL ESTADO.	1. VERIFICAR QUE SE ESTEN EJECUTNADO LOS PROGRAMAS DE CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN, ASÍ COMO DE LA OPERACIÓN E INCUMPLIMIENTO EN LA SUPERVISIÓN DEL AFORO DE LAS CARRETERAS DE CUOTA CONCESIONADAS EN EL ESTADO.	1. MEDIR PORCENTUALMENTE EL SERVICIO DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE JURISDICCIÓN ESTATAL CONCESIONADA, ATREVES DE LAS SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LOS SERVICIOS DE OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN QUE



G018, G-018 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2020

<p>2. DEFICIENTE SUPERVISIÓN A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE LA RED URBANA DE TRANSPORTE ARTICULADO RUTA</p> <p>3. DEFICIENTE PRESTACIÓN DEL SERVICIO COMPLEMENTARIO Y/O DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS</p>	<p>2. SUPERVISIÓN APROPIADA A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE LA RED URBANA DE TRANSPORTE ARTICULADO RUTA</p> <p>3. SUPERVISIÓN APROPIADA A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO COMPLEMENTARIO Y/O DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS</p>	<p>SATISFAGA LA AFLUENCIA DEL SISTEMA CARRETERO.</p> <p>2. PORCENTAJE DE SANCIONES A LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE TRANSPORTE POR RECORRIDOS REALIZADOS</p> <p>3. SUPERVISIONES REALIZADAS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO COMPLEMENTARIO Y/O DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS</p>
Causa (2do Nivel)	Medios (2do Nivel)	Actividades
<p>1.1 FALTA DE VERIFICACIÓN EN LA AFUENCIA VEHICULAR, AL INGRESO QUE RECIBEN LAS CONCESIONARIAS POR EL AFORO, A LOS SERVICIOS DE OPERACIÓN Y DE SINIESTRALIDAD.</p> <p>1.2 FALTA DE VERIFICACIÓN A LA CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO ASÍ COMO EL INCUMPLIMIENTO EN LA EVALUACIÓN DE LA CALIDAD OFRECIDA POR LAS CONCESIONARIAS EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE JURISDICCIÓN ESTATALDE ACUERDO LO ESTABLECIDO EN EL TÍTULO DE CONCESIÓN.</p> <p>1.3 FALTA DE SUPERVISIÓN DURANTE LA</p>	<p>1.1 REALIZAR VERIFICACIONES A LA AFLUENCIA VEHICULAR, SU INGRESO, LOS SERVICIOS DE OPERACIÓN Y SINIESTRALIDAD.</p> <p>1.2 VERIFICAR LA CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO ASÍ COMO EL CUMPLIMIENTO EN LA EVALUACIÓN DE LA CALIDAD OFRECIDA POR LAS CONCESIONARIAS EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, CON BASE A LOS INDICADORES ESTABLECIDOS EN EL TÍTULO DE CONCESIÓN.</p> <p>1.3 SUPERVISIÓN SUFICIENTE DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS CARRETERAS DE CUOTA CONCESIONADAS DE JURISDICCIÓN ESTATAL</p>	<p>1.1 REALIZAR INSPECCIONES A LOS PROGRAMAS DE CONSERVACIÓN MENOR Y MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS CARRETERAS DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL EN OPERACIÓN</p> <p>1.2 REALIZAR INSPECCIONES PARA VERIFICAR LA CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO ASÍ COMO EL CUMPLIMIENTO EN LA EVALUACIÓN DE LA CALIDAD OFRECIDA POR LAS CONCESIONARIAS EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, CON BASE A LOS INDICADORES ESTABLECIDOS EN EL TÍTULO DE CONCESIÓN.</p> <p>1.3 REALIZAR SUPERVISIÓN DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DE</p>



G018, G-018 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2020

<p>CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS CARRETERAS DE CUOTA CONCESIONADAS DE JURISDICCIÓN ESTATAL</p> <p>2.1 MALA PROGRAMACIÓN EN VIAJES PARA CUBRIR LAS NECESIDADES DE DEMANDA DE USUARIOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO</p> <p>2.2 INSUFICIENTES RECORRIDOS DE SUPERVISIÓN A LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN EJECUTADOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO</p> <p>2.3 INSUFICIENTES TRABAJOS EJECUTADOS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO</p> <p>3.1 INSUFICIENTES RECORRIDOS MENSUALES DE SUPERVISIÓN A LOS MANTENIMIENTOS QUE REALIZA LA OPERADORA A FIN DE CONSERVAR LOS EQUIPOS Y BIENES QUE PERTENECEN AL PROYECTO FERROVIARIO PARA OTORGAR UN SERVICIO DE CALIDAD.</p> <p>3.2 INSUFICIENTES REPORTES DE LAS</p>	<p>2..1 PROGRAMAR SUFICIENTES VIAJES PARA CUBRIR LAS NECESIDADES DE DEMANDA DE USUARIOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO</p> <p>2.2 REALIZAR RECORRIDOS DE SUPERVISIÓN A LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN EJECUTADOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO</p> <p>2.3 EJECUTARO TRABAJOS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO</p> <p>3.1 SUFICIENTES RECORRIDOS MENSUALES DE SUPERVISIÓN A LOS MANTENIMIENTOS QUE REALIZA LA OPERADORA A FIN DE CONSERVAR LOS EQUIPOS Y BIENES QUE PERTENECEN AL PROYECTO FERROVIARIO PARA OTORGAR UN SERVICIO DE CALIDAD.</p> <p>3.2 SUFICIENTES REPORTES DE LAS SUPERVISIONES MENSUALES DERIVADOS DE LOS RECORRIDOS</p>	<p>NUEVAS CARRETERAS DE CUOTA CONCESIONADAS DE JURISDICCIÓN ESTATAL</p> <p>2.1 REALIZAR SUFICIENTES VIAJES PARA CUBRIR LAS NECESIDADES DE DEMANDA DE USUARIOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO</p> <p>2.2 REALIZAR RECORRIDOS DE SUPERVISIÓN A LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN EJECUTADOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO</p> <p>2.3 REALIZAR REPORTES DE LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN EJECUTADOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO</p> <p>3.1 REALIZAR RECORRIDOS MENSUALES DE SUPERVISIÓN A LOS MANTENIMIENTOS QUE REALIZA LA OPERADORA A FIN DE CONSERVAR LOS EQUIPOS Y BIENES QUE PERTENECEN AL PROYECTO FERROVIARIO PARA OTORGAR UN SERVICIO DE CALIDAD.</p> <p>3.2 REALIZAR LOS REPORTES DE LAS SUPERVISIONES MENSUALES DERIVADOS DE LOS RECORRIDOS</p>
--	--	--



G018, G-018 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2020

SUPERVISIONES MENSUALES DERIVADOS DE LOS RECORRIDOS		
---	--	--

3. Cobertura

3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información.

Ya que el programa presupuestal se encuentra focalizado hacia la supervisión de la infraestructura y beneficia a la población indirectamente, ya que al tener una mejor infraestructura, se tiene una mejor calidad y esto se refleja en la comodidad de los beneficiarios. Se realiza la cuantificación con relación a los poblados, localidades y municipios a los cuales pueden o son beneficiados directa o indirectamente por las carreteras de cuota de jurisdicción Estatal, así también se realiza la cuantificación de usuarios que ocupan el Sistema de Transporte Público Masivo y el Servicio Complementario y/o del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros, con relación a la población en la que se encuentra dando el servicio, esto con la finalidad de realizar las acciones necesarias para poder cubrir a la mayor parte de servicio y aumentar la demanda.

	Definición de la Población	Cantidad	Última fecha de actualización	Periodicidad para realizar la actualización	Fuente de Información
Población de Referencia	TOTAL DE POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS QUE INTEGRAN EL ESTADO DE PUEBLA.	6,427,327	Junio de 2019	Anual	CONAPO
Población Potencial	TOTAL DE POBLADORES DE LOS MUNICIPIOS CERCANOS A LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DEL ESTADO.	3,581,991	Junio de 2019	Anual	CONAPO
Población Atendida	TOTAL DE POBLADORES BENEFICIADOS INDIRECTAMENTE DE LOS MUNICIPIOS CERCANOS A LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DEL ESTADO DE PUEBLA	3,419,700	Junio de 2019	Anual	Elaboración propia con estimaciones de CONAPO



G018, G-018 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2020

Población Objetivo	TOTAL DE POBLADORES QUE REQUIERAN TRANSITAR O UTILIZAR LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DEL ESTADO DE PUEBLA, DE UNA FORMA ACCESIBLE, SEGURA Y CON BUENA CALIDAD EN SU ESTADO FÍSICO	3,419,700	Junio de 2019	Anual	Elaboración propia con estimaciones de CONAPO
---------------------------	---	-----------	---------------	-------	---

3.2 Estrategia de cobertura.

Mediante la supervisión, inspección y vigilancia de los tramos carreteros, del Sistema de Transporte Público Masivo y del Servicio Complementario y/o del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros, se pretende que la infraestructura se encuentre en condiciones óptimas de funcionamiento, esto con la finalidad de ofrecer servicio de calidad, rapidez y seguridad en los traslados, confort y eficiencia, es por ello que las estrategias que se presentan en el programa presupuestal son idóneas para cumplir con el objetivo a corto, mediano y largo plazo.

4. Análisis de similitudes o complementariedades

4.1 Complementariedad y coincidencias

No se detectó similitud alguna con algún otro programa presupuestal.

Nombre del PP			
Institución			
Propósito (MIR)			
Población o área de enfoque			
Cobertura geográfica			
Existen riesgos de similitud con el PP de análisis			
Se complementa con el PP de análisis			
Explicación			



5. Presupuesto

Nota: Este apartado deberá ser requisitado con la información del proceso de cuantificación de los programas presupuestarios a partir del Ejercicio Fiscal 202X

5.1 Estimación del costo del programa presupuestario

N/A

Capitulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios Personales	\$
2000 Materiales y Suministros	\$
3000 Servicios Generales	\$
5000 Inversión Pública	\$
1000 Servicios Personales	\$
Total	\$

5.2 Fuentes de financiamiento

N/A

Fuente de financiamiento	Monto en pesos corrientes
Recursos Federales	\$
Recursos Estatales	\$



G018, G-018 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2020

Total	\$
--------------	-----------

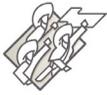
6. Información Adicional

6.1 Información adicional relevante

7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.

Registro del Programa Presupuestario
Tipología del PP: G – ACTIVIDADES DE REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN
Programa Presupuestario: 018 - SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL
Unidad Responsable del PP: CARRETERAS DE CUOTA PUEBLA A TRAVÉS DE LA DIRECCIÓN DE ANÁLISIS Y SEGUIMIENTO TÉCNICO Y DE LA DIRECCIÓN DE TRANSPORTE MASIVO

Denominación de UR's que participan	Funciones por UR en el Programa Presupuestario
DIRECCIÓN DE ANÁLISIS Y SEGUIMIENTO TÉCNICO	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inspección, Supervisión y Vigilancia de los títulos de concesión de las carreteras de cuota en operación y en construcción.
DIRECCIÓN DE TRANSPORTE MASIVO	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inspección, Supervisión y Vigilancia de los títulos de concesión, así como de la ejecución de trabajos de mantenimiento del transporte público masivo ■ Inspección, Supervisión y Vigilancia a la prestación del servicio complementario y/o del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros



G018, G-018 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2020

Bibliografía

- Datos de Proyecciones CONAPO
- Guía de planeación de sistemas BRT
- Manual para calificar el estado físico de un camino emitido por la SCT
- Manual de procedimientos para la operación de BRT's
- Transporte público, planeación, diseño, operación y administración

Anexos

SIN ANEXOS